T.C.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TARİHİ KENTSEL PEYZAJ BAĞLAMINDA HAYDARPAŞA VE YAKIN ÇEVRESİNE BÜTÜNCÜL BİR YAKLAŞIM

Onur Hazal ASLAN

DOKTORA TEZİ

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

Danışman

Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER

Ağustos, 2025

T.C.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TARİHİ KENTSEL PEYZAJ BAĞLAMINDA HAYDARPAŞA VE YAKIN ÇEVRESİNE BÜTÜNCÜL BİR YAKLAŞIM

Onur Hazal ASLAN tarafından hazırlanan tez çalışması 29.08.2025 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı **DOKTORA TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER
Yıldız Teknik Üniversitesi
Danışman

Jüri Üyeleri

Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER, Danışman
Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Prof. Dr. Ömür BARKUL, Üye
Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Prof. Dr. Fethiye Emel ARDAMAN, Üye
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi _____

Doç. Dr. İbrahim Başak DAĞGÜLÜ, Üye
Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Prof. Dr. Muzaffer Tolga AKBULUT, Üye
Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi _____

Danışmanım Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER sorumluluğunda tarafımca hazırlanan "Tarihi Kentsel Peyzaj Bağlamında Haydarpaşa ve Yakın Çevresine Bütüncül Bir Yaklaşım" başlıklı çalışmada veri toplama ve veri kullanımında gerekli yasal izinleri aldığımı, diğer kaynaklardan aldığım bilgileri ana metin ve referanslarda eksiksiz gösterdiğimi, araştırma verilerine ve sonuçlarına ilişkin çarpıtma ve/veya sahtecilik yapmadığımı, çalışmam süresince bilimsel araştırma ve etik ilkelerine uygun davrandığımı beyan ederim. Beyanımın aksinin ispatı halinde her türlü yasal sonucu kabul ederim.

Onur Hazal ASLAN

İmza



Aileme

TEŞEKKÜR

Bu tezin hazırlanma sürecinde, değerli bilgi ve tecrübeleriyle çalışmama yön veren, desteğini her zaman hissettiren danışmanım Doç. Dr. Yasemen Say Özer'e; yapıcı önerileriyle çalışmama ışık tutan jüri üyelerim Prof. Dr. Ömür Barkul ve Prof. Dr. F. Emel Ardaman'a; savunma aşamasında yer alarak görüş ve değerlendirmeleriyle katkı sağlayan Prof. Dr. M. Tolga Akbulut ve Doç. Dr. İ. Başak Dağgülü'ne,

Bilgi ve belgelere erişim konusundaki katkılarıyla araştırmamın gelişimine olanak tanıyan Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, İstanbul Arkeoloji Müzeleri, İstanbul Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM), Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ve Kadıköy Belediyesi; ayrıca TMMOB Mimarlar Odası, Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS), İdekom İnşaat, Avrasya Consultant ve Arkeoteknik ile bu kurum ve kuruluşların yetkililerine,

Haydarpaşa'ya dair paylaşımlarıyla Mücella Yapıcı'ya, deneyimlerine ilişkin katkılarıyla Tugay Kartal'a, yol gösterici sohbetleriyle Prof. Dr. N.Oğuz Özer'e,

Üniversitedeki iş yükümü paylaşan, dostluklarıyla bu süreci kolaylaştıran değerli hocam Dr. Öğr. Ü. Bülent Güneş ve arkadaşlarım Arş. Gör. Lütfiye Yılmaz ve Arş. Gör. Mine Batal Mirkan'a; lisans yıllarından bu yana akademik serüvenimin en yakın tanığı sevgili Dr. Öğr. Gör. Zehra Çetinkaya'ya; zorlandığım anlarda her daim yanımda olan Dr. Ömür Kararmaz'a; akademi dışında bana nefes alanı açan, farklı dünyaların kapısını aralamamı sağlayan dostum Nilce Bıçakçıoğlu'na,

Bu süreç boyunca sabrı, sevgisi ve desteğiyle bana güç veren değerli eşim Mert'e; her zorlukta beni yeniden ayağa kaldıran, ayrı şehirlerde olsak da varlıklarını ve sevgilerini daima hissettiren annem Suna ve babam Özdemir Yeğenağa'ya; her zaman yanımda durarak bana moral aşılayan kardeşim Erdal Yeğenağa'ya gönülden teşekkür ederim.

Onur Hazal ASLAN

İÇİNDEKİLER

1 GİRİŞ **1**

1.1 Tezin Amacı, Kapsamı ve Sınırları....3

1.2 Literatür Özeti....7

1.3 Tezin Yöntemi....13

1.4 Hipotez....16

2 TARİHİ KENTSEL PEYZAJ YAKLAŞIMI **18**

2.1 Tarihi Kentsel Peyzaja İlişkin Kavramsal Çerçeve....18

2.2 Tarihi Kentsel Peyzaj Yaklaşımı ve Uluslararası Çerçeve....23

2.2.1 Tarihi Kentsel Peyzaj (Historic Urban Landscape) Yaklaşımı 26

2.2.2 Yaklaşımın Bileşenleri 29

2.2.3 Yaklaşımın Uygulama Adımları ve Araçları 32

2.3 Pilot Şehirlerdeki Uygulamalar....35

2.4 Uygulama Raporları....47

2.5 Türkiye'de Doğal ve Kültürel Mirasın Korunması ve Planlanmasına Yönelik Düzenlemeler....52

2.6 Bölüm Değerlendirmesi....56

2.6.1 Kuramsal Katkısı 56

2.6.2 Yöntemsel Katkısı 57

2.6.3 Türkiye'deki Yasal Çerçeveye Katkısı 59

3 HAYDARPAŞA VE YAKIN ÇEVRESİNİN TARİHİ KENTSEL PEYZAJI 61

3.1 Tanımı, Sınırları ve Gelişimi....61

3.2 Doğal Bileşenler....78

3.3 Kültürel Bileşenler....83

3.4 Uygulamalar ve Süreçler....125

4 HAYDARPAŞA VE YAKIN ÇEVRESİ İÇİN YAKLAŞIM ÖNERİSİ 144

4.1 Değerleri, Potansiyelleri ve Sorunları....144

4.2 Uygulama Adımlarının Önceliklendirilmesi....154

4.3 Uygulama Araçlarının Geliştirilmesi....156

4.4 Öneri Yaklaşımın Uygulanabilirliği 163
5 SONUÇ **167**
KAYNAKÇA **175**
A HAYDARPAŞA GAR SAHASININ ESKİ FOTOĞRAFLARI **187**
B HAYDARPAŞA GAR SAHASININ HAVA FOTOĞRAFLARI **189**
C KADIKÖY SAHİLİNİN ESKİ FOTOĞRAFLARI **194**
D RASİMPAŞA MAHALLESİNİN GÜNCEL FOTOĞRAFLARI **197**
E 1/5000 ÖLÇEKLİ HAYDARPAŞA GARI İLE KADIKÖY MEYDANI VE ÇEVRESİ K.A.N.İ.P. **199**
F HAYDARPAŞA GARI ARKEOLOJİK VE ENDÜSTRİYEL MİRAS PARKI PROJESİ **200**
G "ÖZEL PROJE ALAN" KARARI VE PROJE ALANI SINIRLARI **201**
H TCDD GEÇİCİ OFİSLERİ VE SANAT GALERİLERİ **203**
I TEZ KAPSAMINDA YAPILAN GÖRÜŞMELER **204**
İ TEZ KAPSAMINDA KURUMLARDAN ALINAN İZİNLER **218**
J ETİK KURUL ONAYI **220**
TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR **221**

KISALTMA LİSTESİ

AYGM	Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
BHAC	Ballarat Heritage Advisory Committee
BM	Birleşmiş Milletler
BTS	Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası
CBS	Coğrafi Bilgi Sistemleri
ÇED	Çevresel Etki Değerlendirmesi
ÇEKÜL	Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı
DLH	Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
GATA	Gülhane Askeri Tıp Akademisi
HUL	Historic Urban Landscape
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites
ICCROM	International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property
IUCN	International Union for Conservation of Nature
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İKSV	İstanbul Kültür Sanat Vakfı
İSKİ	İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi
İSTKA	İstanbul Kalkınma Ajansı
İSTTA	İstanbul Turizm Derneği
KADIDER	Kadıköy Esnaf Derneği
KANİP	Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı
KUDEB	Koruma Uygulama ve Denetim Büroları
LAP	Local Area Plan
MÖ	Milattan Önce
MS	Milattan Sonra
NIUA	National Institute of Urban Affairs
NSDS	National Sustainable Development Strategy
PPMI	Pakistan Planning and Management Institute

SKH	Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri
STDCDA	Stone Town Conservation and Development Authority
STK	Sivil Toplum Kuruluşları
TAK	Tasarım Atölyesi Kadıköy
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TESAK	Kadıköy Belediyesi Tarih Edebiyat Sanat Kütüphanesi
TMMOB	Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TÜRSAB	Türkiye Seyahat Acentaları Birliği
UN	United Nations
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
WHC	World Heritage Centre
WHITRAP	World Heritage Training and Research Center for the Asia and the Pacific Region
YHT	Yüksek Hızlı Tren

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1 Tezin kurgusu.....**15**
Şekil 1.2 Tezin yöntemi.....**16**
Şekil 2.1 Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) Yaklaşımı'nın eylem adımları.....**33**
Şekil 2.2 Kent için araç seti.....**34**
Şekil 2.3 Ballarat'ın uygulama modeli.....**37**
Şekil 2.4 Uluslararası çerçevede yaklaşımın gelişimi.....**51**
Şekil 2.4 Yaklaşımın metodolojisi.....**58**
Şekil 3.1 Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin genel görünümü.....**63**
Şekil 3.2 Alan çalışmasının sınırları.....**64**
Şekil 3.3 Haydarpaşa Çayırı'nda Adile Sultan'ın düğünü ve Comaschi'nin balonu.....**66**
Şekil 3.4 Haydarpaşa Çayırı.....**66**
Şekil 3.5 1880-1890 yılları arasında Haydarpaşa liman yapılarının görünümü.....**69**
Şekil 3.6 İlk gar binası.....**71**
Şekil 3.7 İlgili döneme ait kıyı şeridindeki demiryolu hattı.....**71**
Şekil 3.8 İlgili döneme ait kıyı şeridindeki demiryolu hattı.....**74**
Şekil 3.9 Kadıköy İmar Planı Etüdü.....**75**
Şekil 3.10 Hava fotoğraflarında Haydarpaşa Garı ve yakın çevresi.....**76**
Şekil 3.11 Çalışma alanının konumu.....**79**
Şekil 3.12 Çalışma alanındaki doğal afet riskleri ile risk altındaki yapıların derecelerini gösteren görseller.....**82**
Şekil 3.13 Haydarpaşa ve yakın çevresinin doğal peyzaj bileşenleri.....**83**
Şekil 3.14 Haydarpaşa ve yakın çevresindeki koruma alanları.....**84**
Şekil 3.15 Gar sahası içerisindeki arkeolojik alanlar.....**86**
Şekil 3.16 Et ve Balık Kurumu'nun yerleştiği dolgu alanı ve trenlerin değişen bağlantı güzergahı.....**91**
Şekil 3.17 Peron bölgesindeki arkeolojik alanların Gar Sahası'ndaki görünümü.....**93**
Şekil 3.18 İlk gara ait temel duvarları (solda) ve hamam kalıntıları (sağda).....**93**
Şekil 3.19 Kıyı duvarı, mendirek ve dolgu alanı.....**94**

Şekil 3.20 Kıyı duvarı ve mendirek **94**

Şekil 3.21 Vapur iskelesi kıyı duvarı **94**

Şekil 3.22 Menfez bölgesinde Osmanlı, İbrahimağa'da MS 4–5. yüzyıla ait yol kalıntıları **95**

Şekil 3.23 Kıyı duvarı ve yol kalıntıları **95**

Şekil 3.24 Haydarpaşa ve yakın çevresinde önemli ulaşım aksları ve köprüler .. **101**

Şekil 3.25 Seyit Ahmet Köprüsü proje çizimleri **103**

Şekil 3.26 Marmaray hattının sınır etkisi (solda) ve köprü altındaki niteliksiz ve güvensiz yaya geçidi (sağda) **104**

Şekil 3.27 Tıbbiye Köprüsü altındaki otopark ve halı saha **104**

Şekil 3.28 Tıbbiye Köprüsü'ne çıkan yaya merdiveni: erişim zorluğu, niteliksiz geçiş **104**

Şekil 3.29 Org. Şahap Gürler, Rıhtım ve Tren Garı caddelerinin kesişimindeki duraklar **105**

Şekil 3.30 Org. Şahap Gürler, Rıhtım ve Tren Garı caddelerinin kesişiminde kıyı tarafındaki geniş beton yüzeyler **105**

Şekil 3.31 Et ve Balık Kurumu'nun çevresindeki kullanımlar **105**

Şekil 3.32 Haydarpaşa garı ve yakın çevresindeki açık / yeşil alanlar **106**

Şekil 3.33 Kadıköy Meydanı'nda protestolar **107**

Şekil 3.34 Günümüzde Kadıköy Meydanı **107**

Şekil 3.35 Karadan ve denizden Kadıköy Meydanı tören alanı **108**

Şekil 3.36 Kadıköy İskelesi ve Eminönü- Karaköy İskelesi önü **108**

Şekil 3.37 Tören alanı ve İnci Burnu arkasındaki parklar **109**

Şekil 3.38 Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı **110**

Şekil 3.39 Haydarpaşa ve yakın çevresinde görsel alanlar / manzaralar **111**

Şekil 3.40 Haydarpaşa Garı'nda veda **115**

Şekil 3.41 Haydarpaşa'nın sinemada ifadesi **116**

Şekil 3.42 Haydarpaşa'nın resim ve illüstrasyonlardaki ifadesi **116**

Şekil 3.43 Haydarpaşa Koyu'nda kayıkçılar /sandalcılar **117**

Şekil 3.44 Haydarpaşa Dayanışması **118**

Şekil 3.45 Mahallelere göre toplam nüfus dağılımı **119**

Şekil 3.46 Mahallelere göre cinsiyet dağılımı **120**

Şekil 3.47 Mahallelere göre yaş grupları dağılımı **120**

Şekil 3.48 Mahallelere göre konut ve işyeri kullanımları **121**

Şekil 3.49 Rasimpaşa Mahallesi'ndeki murallar **124**

Şekil 3.50 Rıhtım'da sokak müzisyeni, FestivalPark **124**

Şekil 3.51 Haydarpaşa ve yakın çevresinde sosyo-kültürel alanlar ve yapılar ... **125**

Şekil 3.67 Haydarpaşa Garı ve çevresindeki yangınlar **127**

Şekil 3.68 Haydarpaşa Garı önünde yapılan eylem **130**

Şekil 3.69 Haydarpaşa mücadelesi zaferle bitti **131**

Şekil 3.70 "Haydarpaşa Garı'nın ulaşım işlevinin yer almadığı Kadıköy Meydanı Kentsel Tasarım Yarışması'na itirazımız var" **133**

Şekil 3.71 Haydarpaşa ve yakın çevresi için üretilen projelere ilişkin görseller (2001–2023) **135**

Şekil 3.72 Günümüzde Haydarpaşa Gar Binası'nın çatısı **137**

Şekil 3.73 Günümüzde Haydarpaşa Garı'nın bekleme salonu **137**

Şekil 3.74 Gar-Kültür-Sanat Projesi **138**

Şekil 3.75 TCDD geçici ofisleri ve sanat galerileri **139**

Şekil 4.1 Yönetişim ve planlama için araçlar **157**

Şekil 4.2 Bilgi ve kapasite geliştirme için araçlar **158**

Şekil 4.3 Yerel toplulukların kentsel mirasın yönetimine katılımı için araçlar **159**

Şekil 4.4 Mirasın katmanlarını anlama ve envanterini çıkarma için araçlar **160**

Şekil 4.5 Mirasın ekonomik faydasının sağlanması için araçlar **161**

Şekil 4.6 Sürdürülebilir kalkınmayı ve iklim direncini geliştirmek için araçlar **162**

Şekil 4.7 HUL Araçları bağlamında Haydarpaşa ve yakın çevresi için paydaş tanımlaması **163**

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1 HUL yaklaşımının bileşenleri.....**31**

Tablo 2.2 Pilot şehirlerde HUL uygulamaları.....**46**

Tablo 2.3 Uygulama raporları üzerinden yaklaşımın gelişimi.....**50**

Tablo 2.4 HUL yaklaşımın özellikleri.....**57**

Tablo 3.1 Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Tarihi ve Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar ve arkeolojik alanlar.....**87**

Tablo 3.1 Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Tarihi ve Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar ve arkeolojik alanlar (devamı).....**88**

Tablo 3.1 Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Tarihi ve Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar ve arkeolojik alanlar (devamı).....**89**

Tablo 3.1 Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Tarihi ve Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar ve arkeolojik alanlar (devamı).....**90**

Tablo 3.1 Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Tarihi ve Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar ve arkeolojik alanlar (devamı).....**91**

Tablo 3.1 Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Tarihi ve Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar ve arkeolojik alanlar (devamı).....**92**

Tablo 3.2 Kadıköy Meydanı ve Çevresi Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar.**96**

Tablo 3.2 Kadıköy Meydanı ve Çevresi Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar (devamı).....**97**

Tablo 3.3 Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli alanlar ve yapılar **97**

Tablo 3.3 Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli alanlar ve yapılar (devamı) **98**

Tablo 3.3 Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli alanlar ve yapılar (devamı) **99**

Tablo 3.4 Önemli ulaşım ve altyapı sistemleri.....**102**

Tablo 3.5 Haydarpaşa ve yakın çevresine yönelik görsel odaklar ve bakış açıları **111**

Tablo 3.5 Haydarpaşa ve yakın çevresine yönelik görsel odaklar ve bakış açıları (devamı).....**112**

Tablo 3.5 Haydarpaşa ve yakın çevresine yönelik görsel odaklar ve bakış açıları (devamı).....**113**

Tablo 3.5 Haydarpaşa ve yakın çevresine yönelik görsel odaklar ve bakış açıları (devamı).....**114**

Tablo 4.1 Doğal bileşenlere ilişkin değerler/sorunlar/potansiyeller.....**145**

Tablo 4.2 Kültürel bileşenlere ilişkin değerler/sorunlar/potansiyeller-*fiziksel* ...**145**

Tablo 4.3 Kültürel bileşenlere ilişkin değerler/sorunlar/potansiyeller- *sosyo-kültürel*.....**146**

Tablo 4.4 Kültürel bileşenlere ilişkin değerler/sorunlar/potansiyeller- *sosyo-ekonomik*.....**146**

Tablo 4.5 Uygulamalar ve süreçlere ilişkin değerler/sorunlar/potansiyeller **147**

Tablo 4.6 Alanın paydaş tanımlaması **153**

Tablo 4.6 Alanın paydaş tanımlaması (devamı).....**154**

Tablo 4.7 Uygulama adımlarının önceliklendirilmesi **155**

Tablo 4.7 Uygulama adımlarının önceliklendirilmesi (devamı) **156**

HARİTA LİSTESİ

Harita 3.1 Khalkedon **65**

Harita 3.2 1776- F. Kauffer haritasında Haydarpaşa **67**

Harita 3.3 1882- Stolpe haritasında ilk gar binası ve demiryolu hattı **68**

Harita 3.4 1906- Goad Haritası'nda Haydarpaşa ve yakın çevresi **70**

Harita 3.5 1906- Goad Haritası'nda Haydarpaşa Garı, liman yapıları ile Yel değirmeni Mahallesi **70**

Harita 3.6 1922- Societe Anonyme Ottomane Haritası'nda Haydarpaşa **72**

Harita 3.6 1922- Societe Anonyme Ottomane Haritası'nda Haydarpaşa **74**

ÖZET

Tarihi Kentsel Peyzaj Bağlamında Haydarpaşa ve Yakın Çevresine Bütüncül Bir Yaklaşım

Onur Hazal ASLAN

Mimarlık Anabilim Dalı
Doktora Tezi

Danışman: Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER

Bu tez, Tarihi Kentsel Peyzaj (Historic Urban Landscape-HUL) yaklaşımının teorik ve pratik boyutlarını incelemeyi, yaklaşımın Türkiye bağlamında uygulanabilirliğini sorgulamayı amaçlamaktadır. UNESCO tarafından 2011 yılında önerilen yaklaşım, kentsel mirasın korunması ve sürdürülebilirliği için sosyo-ekonomik, kültürel ve çevresel değişimleri dikkate alan stratejik bir çerçeve sunmaktadır. Kentleri yalnızca fiziksel yapılarla sınırlı görmeyip, sosyal, kültürel ve çevresel dinamiklerle birlikte ele almayı önererek, kentsel gelişim ile tarihi alanların korunması arasında bir denge kurmayı amaçlamaktadır. Çalışmada, bu yaklaşıma ait tanımlar, bileşenler, araçlar ve uygulama adımları ele alınmakta, uluslararası belgeler, pilot çalışmalar ve uygulama raporları kapsamında gelişim süreci değerlendirilmektedir. Ardından Türkiye'deki doğal ve kültürel mirasın korunması konusuyla ilişkili mevcut yasal ve yönetsel yapı incelenmektedir.

İstanbul'un Kadıköy ilçesinde yer alan Haydarpaşa Garı ve yakın çevresi çok katmanlı tarihi, toplumsal ve doğal yapısıyla, kentin kültürel belleği ve kolektif hafızasını yansıtan önemli bir tarihi kentsel peyzaj alanıdır. Günümüze uzanan geçmişiyle, kentleşme süreçlerini ve kültürel etkileşimleri barındırmakta, bu özellikleri, çok aktörlü ve çok ölçekli müdahalelerin kesiştiği dinamik bir yapı

sunmaktadır. Son yıllarda artan kentleşme baskısı, dönüşüm projeleri, planlama girişimleri ve mülkiyet tartışmaları, alanın bütüncül biçimde korunmasını ve yaşatılmasını güçleştirmekte, bu durum, HUL yaklaşımı çerçevesinde ele alınmasını anlamlı kılmaktadır.

Çalışmada, Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin miras bileşenleri, HUL yaklaşımı bağlamında ortaya konmakta, doğal ve kültürel değerler bu çerçevede analiz edilmektedir. Çalışma alanındaki koruma, planlama ve yönetim uygulamaları değerlendirilmekte, bu uygulamalar yazılı kaynaklar, kurum ziyaretleri, saha çalışmaları ve yerinde gözlemlerle belgelenmektedir. Uygulama düzeyindeki sorunlar, 2023 yılı uygulama raporundaki tematik adımlar kapsamında ele alınmakta, potansiyeller ise alanın bileşen analiziyle ortaya konan değer çeşitliliği ve uygulama kapasitesine göre değerlendirilmektedir. Sonucunda bağlama özgü HUL araçları önerilmekte ve yaklaşımın uygulanabilirliği, değişen ve değişmeyen koşulların yanı sıra aşılması güç engeller çerçevesinde tartışılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Haydarpaşa, Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL), miras değerleri, bütünleşme, sürdürülebilirlik

ABSTRACT

A Holistic Approach for Haydarpaşa and Its Immediate Surroundings Within the Context of Historic Urban Landscape

Onur Hazal ASLAN

Department of Architecture

Doctor of Philosophy Thesis

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Yasemen SAY ÖZER

This thesis aims to examine the theoretical and practical aspects of the Historic Urban Landscape (HUL) approach and to explore its applicability in the context of Turkey. Proposed by UNESCO in 2011, the approach offers a strategic framework for the conservation and sustainability of urban heritage, taking into account social, economic, cultural, and environmental changes. It suggests looking at cities not only as physical structures but also in relation to their social, cultural, and environmental dynamics, aiming to balance urban development with the preservation of historic areas.

The study reviews the definitions, components, tools, and steps of the HUL approach, as well as its development process through international documents, pilot projects, and implementation reports. It also examines the current legal and administrative structures related to the conservation of natural and cultural heritage in Turkey.

Located in the Kadıköy district of Istanbul, Haydarpaşa Train Station and its surroundings form an important historic urban landscape with its multi-layered historical, social, and natural structure, reflecting the city's cultural memory and collective identity. With a history that extends to the present day, the area holds

traces of urbanization processes and cultural interactions, making it a dynamic place where multi-actor and multi-scale interventions intersect. In recent years, growing urbanization pressure, redevelopment projects, planning initiatives, and ownership disputes have made it difficult to protect and sustain the area as a whole. This makes it meaningful to address the site within the HUL framework.

In this study, the heritage components of Haydarpaşa and its surroundings are presented within the HUL context, and their natural and cultural values are analyzed. Conservation, planning, and management practices in the area are evaluated and documented through literature review, institutional visits, fieldwork, and on-site observations. Practical challenges are discussed in line with the thematic steps of the 2023 implementation report, while the potentials are evaluated according to the diversity of values and implementation capacity revealed by the component analysis. Finally, site-specific HUL tools are proposed, and the applicability of the approach is discussed in light of both changing and unchanging conditions, as well as significant obstacles.

Keywords: Haydarpaşa, Historic Urban Landscape (HUL), heritage values, integration, sustainability

1
GİRİŞ

Günümüzde kentlerin karşı karşıya olduğu nüfus artışı, ekonomik yapılanma, iletişim, altyapı ve üretim ağlarındaki gelişmeler, özellikle tarihi kentsel alanlarda hızlı dönüşümlere yol açmaktadır. Buna ek olarak, iklim değişikliği, doğal afetler, kentsel yenileme ile gelişim projelerinin tahrip edici etkileri, bu dönüşüm süreçlerini daha da belirginleştirmektedir. Tüm bu etmenler göz önüne alındığında, tarihi kentsel çevrelerin korunması ve yaşatılması konusu, hızlı kentleşme dinamikleri ile koruma ve kalkınma arasındaki dengeyi sağlama ihtiyacı nedeniyle hem küresel ölçekte hem de Türkiye özelinde başlıca gündem maddelerinden biri haline gelmiştir. Bu baskı altında karşılaşılan temel problem ise, bir bütün olan tarihi kentsel çevrelerin yalnızca fiziksel bileşenlerinin korunmasının yeterli olmaması, aynı zamanda bu alanların sosyal, kültürel ve doğal bileşenlerinin de sürdürülebilir bir şekilde ele alınmasının gerekliliğidir. Bu bağlamda, korumayla kentleşme dinamiklerini uyum içinde yönetmek için, yapısal ve fiziksel önlemler ile bölgenin tarihi karakterini, toplumsal yapısını ve ekolojik özelliklerini birlikte ele alan bütüncül bir yaklaşıma ihtiyaç duyulmaktadır. Yaklaşım, tüm bu süreçlerin mekânsal, ekonomik ve yönetsel boyutlarını kapsamalıdır. Bu konu, tez çalışmasının temel motivasyonunu oluşturmaktadır.

Kentlerin maruz kaldığı tehditler ve değişim baskısı sonucu 2000'li yıllardan itibaren farklı yönleri ile sorgulanmaya başlanan peyzaj kavramı (doğal peyzaj, kültürel peyzaj, kentsel peyzaj, tarihi kent peyzajı) günümüzde de tartışılmaya devam etmektedir. Bu kavramlardan hareketle geliştirilen Tarihi Kentsel Peyzaj (Historic Urban Landscape-HUL) yaklaşımı ise, kültürel mirasın korunması alanındaki literatürde önemli bir teorik model olarak öne çıkmıştır. Bu yaklaşım, kentsel kimliğin sürekliliğini sağlamak amacıyla, kentin somut ve somut olmayan kültürel miras değerlerinin bir arada değerlendirilmesi gerekliliğini ortaya koymakta ve farklı katmanları arasında ilişki kurulmasına olanak tanıyan ilkeler ve

araçlar önermektedir. Önerilen ilke ve araçların geliştirilebilir ve uyarlanabilir yapısı sayesinde yaklaşım yalnızca teorik bir çerçeve olarak kalmamış, dünya genelindeki birçok kentte de pratikte uygulanmıştır. Farklı yerel dinamiklere ve bağlamlara uyum sağlayabilmesi, kentler için özgün, etkin ve sürdürülebilir koruma stratejilerinin sunulmasına olanak tanımıştır.

Bu bağlamda çalışmada Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin HUL yaklaşımıyla korunması ve yaşatılması konusuna odaklanılmıştır. İstanbul'un Kadıköy ilçesindeki Haydarpaşa bölgesi, özellikle Osmanlı döneminden bu yana önemli bir askeri, ulaşım ve ticaret merkezi olmuştur. 1908'de Haydarpaşa Tren Garı'nın açılması şehrin ekonomisine önemli katkılarda bulunmuştur. Daha sonra demir yoluna, deniz yolu ve kara yolu ulaşımının entegre edilmesiyle bölge hem İstanbul'un her iki yakasını hem de İstanbul ile Anadolu'yu bir araya getiren önemli bir bağlantı noktası olmuştur. İstasyonun mimarisi ve konumu, onu İstanbul'un tarihi dokusunun bir sembolü haline getirmiştir. Bölgenin kimliği, demir yolu faaliyetlerini tamamlayan çevredeki liman tesisleri, depolar ve endüstriyel binaların geliştirilmesiyle güçlendirilmiştir. Aynı zamanda bölgenin çevresindeki alanlar ise, Boğaziçi manzarası, kıyıdaki tarihi yapılar ve çeşitli kültürel miras unsurlarıyla zaman içerisinde zenginleşmiş bir peyzajı oluşturmuştur.

Ancak yangınlar, politikalar, kentsel yenileme ve gelişim baskıları gibi zorluklar, Haydarpaşa Bölgesi'nin kültürel mirasının korunmasını zorlaştırmış olup, günümüzde de bu durum devam etmektedir. Özellikle 2010 yılında meydana gelen büyük yangının istasyona verdiği zarar sonrası başlatılan restorasyon çalışmaları fiziksel yapının korunmasına odaklanmış ve süreç çeşitli eleştirilere konu olmuştur. Stratejik konumu ve yüksek gayrimenkul değeri, zamanla tartışmaların daha da yoğunlaştırmıştır. Bölgenin bir ulaşım merkezi olmaktan çıkarılarak ticaret ve turizm alanına dönüştürülmesini öngören projeler, alanın tarihi işlevleriyle uyumluluğu konusunda tartışmaları artırmıştır. Çevrede gerçekleştirilen arkeolojik kazılar, derin tarihi katmanları gün yüzüne çıkarırken, bölgenin İstanbul'un kültürel mirasındaki yerini daha da belirgin hale getirmiştir. Bu keşifler sonucu bölgenin arkeolojik değerini koruma konusunda çalışmalar yapılsa da mevcut işlevi koruma ve kullanım arasında denge kurmada paydaşlar arası ortak çalışmaların yürütülmemesi günümüzde hala sorun teşkil etmektedir.

Tüm bu gelişmeler, modern kalkınma ve özelleştirme çabaları, bölgenin tarihi kentsel peyzajını dönüştürme riskine sokmuştur. Türkiye'deki yasal çerçeve, her ne kadar tescilli kültürel miras alanlarının korunmasını güvence altına alsa da Haydarpaşa gibi karmaşık ve dinamik yapıya sahip alanlar için bu yasal koruma yeterli olmamakta, daha bütüncül ve kapsayıcı stratejilere ihtiyaç duyulmaktadır. Dolayısıyla korunan alan ve kültürel miras alanı olarak belirlenmiş olan Haydarpaşa Garı ve yakın çevresi için, koruma-yaşatma süreci çok yönlü projeleri ve yaklaşımları gerektirmektedir.

1.1 Tezin Amacı, Kapsamı ve Sınırları

Doğal ve kültürel miras değerlerinin birlikte korunması ve süreçlerin ve değişimin yönetilmesi amacıyla önerilen tarihi kentsel peyzaj yaklaşımı, kentlerin sürdürülebilirliğine katkı sağlayan bütüncül ve esnek bir yöntem olarak ele alınmaktadır. Yaklaşım dünya genelinde birçok ülkede kabul görmekte, uygulanmakta ve geliştirilmeye çalışılmaktadır. Ancak Türkiye'de korumaya ilişkin kararların ve kentsel politikalarının tarihi kentsel peyzajlar üzerindeki etkisinin değerlendirilmesi ve yönetilmesini sağlayacak bir çerçeve bulunmamaktadır. Bununla birlikte miras değerlerine ilişkin envanter eksikliği ve potansiyel-risk analizlerinin yetersizliği, peyzajın bütüncül biçimde yönetilmesini ve planlanmasını güçleştirmektedir.

İstanbul'da bulunan ve çok katmanlı tarihsel yapı sunan Haydarpaşa Garı ve etkileşim halinde bulunduğu yakın çevresi, yönetim çatışmaları, karmaşık mülkiyet ilişkileri, kopuk koruma-planlama çalışmaları ve belirsiz gelecek senaryoları barındıran kentsel gelişim baskısı altındaki bir alandır. Tüm bu baskıların etkisinin azaltılması için tarihi kentsel peyzaj bağlamında alana uygun bir yaklaşım geliştirilebileceği düşünülmektedir.

Bu doğrultuda tezin amacı; Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) yaklaşımını kavramsal çerçevesi, bileşenleri, uygulama adımları ve araçları doğrultusunda teorik ve pratik bağlamda değerlendirmek, bu yaklaşımın Türkiye bağlamındaki uygulanabilirliğini yasal ve kurumsal açılardan tartışmak ve Haydarpaşa Garı ve yakın çevresi için HUL ilkelerine dayalı, bağlamsal ve bütüncül bir yönetim yaklaşımı geliştirmektir. Bu kapsamda, önerilen yaklaşımla yalnızca akademik bir tartışma zemini

oluşturmak değil, aynı zamanda uygulamaya yönelik bir referans çerçevesi sunmak hedeflenmektedir.

Tezin amacına ulaşmak için oluşturulan araştırma soruları aşağıda sıralanmaktadır:

- **Araştırma Sorusu 1:** Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) yaklaşımı, günümüz kültürel miras alanlarında karşılaşılan koruma sorunlarına nasıl bir kuramsal ve uygulamalı çerçeve sunmaktadır?

- **Araştırma Sorusu 2:** Türkiye'de HUL yaklaşımının etkinliği mevcut yasal ve kurumsal yapı çerçevesinde nasıl değerlendirilebilir?

- **Araştırma Sorusu 3:** HUL yaklaşımı Haydarpaşa ve yakın çevresinin bağlamının anlaşılmasında, değerlerin tanımlanmasında, alandaki sorunların ve potansiyellerin tespitinde ne kadar etkilidir?

- **Araştırma Sorusu 4:** HUL yaklaşımı temelinde Haydarpaşa ve yakın çevresinin korunması ve yaşatılması için nasıl bir yönetim yaklaşımı önerilebilir?

- **Araştırma Sorusu 5:** Önerilen HUL temelli yaklaşımı, alandaki değişimi yönetmek için ne kadar etkili olabilir?

Bu doğrultuda çalışmanın kapsamı ve sınırları, aşağıdaki konu başlıkları altında ele alınmaktadır:

Kavramsal Çerçeve

Tezde, literatürde farklı disiplinlerdeki araştırmacıların peyzaj konusunda yaptığı tartışmalar üzerinden konunun kavramsal evrimi derinlemesine incelenmiş ve HUL yaklaşımının kuramsal temeli anlaşılmaya çalışılmıştır. Bu araştırmalara ek olarak konunun uluslararası yasal çerçevede gösterdiği değişim de ele alınmıştır. Geniş bir kapsam sunmasından kaynaklı anlaşılmasındaki zorluklar nedeniyle, bu çalışmada, yaklaşımın pratikteki yönüne odaklanılmış, uygulama adımları ve araçları tanımlanmıştır. Bu doğrultuda amaçlanan, HUL yaklaşımının tüm adımlarını ve araçlarını eksiksiz biçimde uygulamak değil; yaklaşımın sunduğu bütüncül çerçeveden hareketle, Haydarpaşa Garı ve yakın çevresi özelinde planlama, koruma ve yönetime ilişkin sorunlara nasıl yanıt verebileceğini araştırmaktır. Bu kapsamda,

HUL yaklaşımının yapısı, alanın miras bileşenler ile ilişkilendirilmiş; alandaki sorunların analizi HUL metodolojisi üzerinden değerlendirilmiştir. Literatürde farklı disiplinlerdeki araştırmacıların peyzaj konusunda yaptığı tartışmalar üzerinden konunun kavramsal evrimi derinlemesine incelenmiş ve HUL yaklaşımının kuramsal temeli anlaşılmaya çalışılmıştır

Uluslararası Uygulamalar

Dünya genelinde HUL yaklaşımının uygulamaları oldukça fazladır. UNESCO'nun farklı dönemlerde yayınladığı raporlar, bu uygulamaların çeşitliliğini ve yaygınlığını belgelemektedir. En son 2023 yılında yayımlanan 2030 Dayanıklılık için Kentsel Miras raporu, toplam 187 çalışmanın sonuçlarını sunmaktadır. Dolayısıyla çalışma kapsamında uygulamaların hepsini incelemek oldukça güçtür. Bu bağlamda tez kapsamında uluslararası düzeyde HUL yaklaşımının uygulandığı pilot çalışmalar olan Ballarat (Avustralya), Şanghay (Çin), Suzhou (Çin), Cuenca (Ekvador), Rawalpindi (Pakistan), Zanzibar (Tanzanya), Napoli (İtalya) ve Amsterdam (Hollanda) ele alınmıştır. Ancak, Türkiye'de HUL yaklaşımının uygulandığı çalışmaların sınırlı olduğu görülmüştür. Bu durum, tezin ele aldığı alanın özgünlüğünü ortaya koyarken, aynı zamanda teoride ve pratikte bir boşluğun da mevcut olduğunu göstermiştir.

Alan Çalışmasının Sınırları

Bu tezin alan çalışması, Haydarpaşa Garı'nı çevreleyen kamu arazilerinden oluşan ve herhangi bir idari birime karşılık gelmeyen bir alandır. Ancak söz konusu alanı, etkileşim halinde bulunduğu çevresindeki yerleşim ve mekânlardan bağımsız olarak değerlendirmek uygun değildir. Araştırmanın mekânsal kapsamı belirlenirken, bölgenin tarihsel, kültürel ve fiziksel bağlamı dikkate alınmıştır.

Çalışma alanı, Haydarpaşa Garı ve onun etkileşim halinde bulunduğu gar sahası, liman bölgesi, kıyı hattı, çevresindeki yerleşim alanları ve arkeolojik kazı alanları da göz önünde bulundurularak belirlenmiştir. Ancak, çalışma alanının genişlemesi, veri toplama sürecinde belirli detaylandırmaların sınırlandırılmasını zorunlu kılmıştır. Bu sınırlama, coğrafi eşikler, yollar, mülkiyet sınırları ve mahalle sınırları gibi unsurlar tarafından şekillendirilmiştir ve bu faktörler, kapsamın belirlenmesinde belirleyici bir rol oynamıştır. Çalışma alanı, Üsküdar ilçesi ile sınır komşusu olmakla birlikte, Kadıköy ilçesi sınırları içerisinde yer aldığından,

araştırmalarda esas olarak Kadıköy'deki kısma odaklanılmış; Üsküdar ise yalnızca alan ile doğrudan ilişkili bölümleriyle değerlendirilmiştir. Bu sınırlar, tezin üçüncü bölümünde daha ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

Veri, Kaynak Erişimi ile Alan Gezilerinde Zorluklar

Araştırma kapsamında, tarihsel arşiv belgeleri, planlama raporları, koruma kararları, projeler ve akademik çalışmalar gibi çeşitli kaynaklardan faydalanılmıştır. Ancak bazı belgelerin yalnızca yetkili kurumlar aracılığıyla temin edilebilmesi ve ilgili resmî kurumlardan alınması gereken izinlerin süreci uzatması gibi etkenler, veri erişimini sınırlayan unsurlar olmuştur. Haydarpaşa Gar Sahası'nda gözlem yapabilmek için, alanın hem ulaşım altyapısını hem de kültürel mirasını kapsayan farklı yönetim yetkilerine sahip iki ayrı bakanlıktan izin almak gerekmiştir. Özellikle, belirli alanlara erişim için gerekli olan resmi izin süreçlerinin uzunluğu, saha gözlemlerinin planlanan tarihlerde tamamlanmasını engellemiş ve araştırma sürecini zamansal açıdan sınırlandırmıştır. Ayrıca bölgenin dönüşümüne ilişkin güncel planlama kararlarının değişkenlik göstermesi ile restorasyon çalışmaları ve arkeolojik kazıların devam ediyor olması bilgiye erişimi zorlaştıran konular olmuştur. Alan gezileri ve yerinde gözlemler, fiziksel dokunun ve mekânsal değişimlerin incelenmesine imkân tanımış olsa da restorasyon çalışmaları ve devam eden arkeolojik kazılar nedeniyle ortaya çıkan riskler, bazı alanlara erişimi kısıtlamıştır.

Çok Disiplinli Yaklaşımlar ve Katılım

HUL yaklaşımı doğası gereği, koruma sürecinde çok disiplinli bir bakış açısına ve geniş katılımcı mekanizmalara ihtiyaç duyulmaktadır. Ancak, tez sürecinde yerel halkın ve çeşitli paydaşların sürece doğrudan dahil edilmesini sağlayacak kapsamlı bir katılım mekanizması kurgulamak, pratik zorluklar nedeniyle güçtür. Bu bağlamda, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Kadıköy Merkez Strateji Raporu kapsamında yaklaşık 4000 kişiyle yürüttüğü katılımcı süreçler değerlidir. Ancak bu çalışmalar her ne kadar tez için dolaylı bir veri zemini oluştursa da Haydarpaşa özelinde çalışmanın çıktılarını doğrudan yorumlamak ve alana özgü sonuçlar üretmekte sınırlı kalmaktadır. Öte yandan, alan çalışması kapsamında ilgili kurum ve kuruluşlarla görüşmeler gerçekleştirilmiş; bu görüşmelerde öne çıkan konulara tezde yer verilmiştir. Böylece, doğrudan katılımcı süreçler yürütülememiş olsa da

alana ilişkin kurumsal perspektiflere ilişkin veriler sunulmuştur. Söz konusu katılım süreçlerinin alan çalışması özelinde ele alınması konusu ise bu çalışmada bilinçli olarak kapsam dışı bırakılmıştır.

1.2 Literatür Özeti

Peyzaj temelli bir yaklaşım olan HUL çerçevesini daha iyi kavrayabilmek adına peyzaj kavramının tarihsel gelişimi, kavramın etimolojik kökeni ve farklı dillerdeki anlam çeşitliliği üzerinden incelenmiştir. Kavramın başlangıçta kırsal manzaraları tanımlamak üzere kullanıldığı, ancak zamanla pek çok disiplinde çok katmanlı bir içerik kazandığı görülmüştür. Konuya disiplinler arası bakış açısıyla yaklaşan Sauer (1969), peyzajı doğal ve kültürel unsurların bir bileşimi olarak tanımlarken, Greider & Garkovich (1994) ile Zhang vd. (2014), peyzajı insanın çevreyle kurduğu anlamlı etkileşimlerin bir yansıması olarak ele almıştır. Kavramın sistemsel boyutu ise Spirn (1998), Lyle (1999) ve Şengönül & Uzun (2005) gibi araştırmacıların çalışmalarıyla geliştirilmiş; peyzajın kültür, zaman, doğa ve sosyal pratiklerin etkileşimiyle şekillenen dinamik bir yapı olduğu vurgulanmıştır. "Kentsel peyzaj" kavramı, Korkut vd. (2017), Çelik & Yazgan (2007) ile Sonkoly (2012) tarafından yalnızca fiziksel çevreyi değil, aynı zamanda toplumsal bellek ve kimliği de kapsayan bir olgu olarak açıklanmıştır. Bandarin & Oers (2012; 2015), Martini (2013), Taylor (2018) ve Rodwell (2007) ise, tarihi kentsel peyzaj kavramının hem somut hem de somut olmayan miras değerlerini içeren bütüncül ve dinamik bir yaklaşım sunduğunu ortaya koymuştur.

Bu bölümün ikinci kısmında ise tarihi kentsel peyzaj kavramının gelişimine zemin hazırlayan kentsel koruma alanında uluslararası düzeydeki sözleşme, bildirge ve kararlar ele alınmıştır. Tarihi kentsel alanlarda koruma müdahalelerinde toplumsal ve kültürel unsurların dikkate alınması gerektiğini vurgulayan ilk kapsamlı belgelerden biri olması nedeniyle, çalışmaya UNESCO'nun 1976 tarihli "Tarihi Alanların Korunması ve Çağdaş Rolü ile İlgili Tavsiye Kararı" ile başlanmıştır. Bunu takiben, tezin temel kaynaklarından biri olan UNESCO'nun 2011 tarihli "Tarihi Kentsel Peyzaj Tavsiyesi" metninde yaklaşımın tanımı, önemi, ortaya koyduğu bakış açıları, süreçleri incelenmiş böylece tarihi kentsel peyzajın temel özellikleri ortaya konmuştur. Yaklaşımın teorik çerçevesini ve uygulama süreçlerini kavrayabilmek amacıyla, metin içinde ele aldığı bileşenleri, önerdiği

uygulama adımları ve araçları ile metodolojisi anlaşılmaya çalışılmıştır. Uluslararası belgelerin yanı sıra, yaklaşımın küresel ölçekteki etkilerinin araştırılması amacıyla, pilot kentlerdeki uygulamalar incelenmiştir. Bu çalışmalardaki, öncelikli konular ve kullanılan araçlar konusunda "HUL Guidebook" (WHITRAP, 2016) yönlendirici olmuştur. Ardından 2015, 2019, 2023 yıllarında yayımladığı konsolide raporlardan (uygulama raporlarından) elde edilen bulgular, Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) yaklaşımının uygulanabilirliği ve bu bağlamda geliştirilmesi gereken konular hakkında önemli veriler sunmuştur.

Yaklaşım küresel çapta yaygın olarak benimsendiği ve çeşitli şehirlerde uygulanmaya çalışıldığı görülmüştür. Ancak geniş tanımı ve esnek yapısı nedeniyle kavramın anlaşılmaması ve belirsizlikler birçok soruyu gündeme getirmiş, yaklaşımın metodolojik çerçevesi, çeşitli bağlamlardaki uygunluğu ve uygulanmasındaki araçların yeterliliği nedeniyle tartışılmıştır (Veldpaus vd., 2013; Ginzarly vd., 2018; Grazuleviciute-Vileniske vd., 2021). Konuyla ilgili bir araştırmacı, zaten karmaşık ve belirsiz olan tarihi kentsel peyzaj kavramının daha da genişletilmesi ve uygulanmaya çalışılmasının, süreci daha da zorlaştırdığı ve içeriği zayıf, sıradan bir söyleme dönüşmesine neden olduğunu belirtmiştir (aktaran Azpeitia Santander vd., 2019, s.4). Bu bağlamda tezde yaklaşımın uygulanabilirliği alan üzerinden test edilerek ortaya konmaya çalışılmıştır.

Konunun yerel bağlamla ilişkisini anlamak amacıyla, Türkiye'deki kültürel ve doğal mirasın korunmasına yönelik yasal çerçeve incelenmiştir. Başta Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu (No. 2863) olmak üzere ele alınan temel düzenlemelerin tarihsel gelişimi, kavramsal yaklaşımları, uygulama mekanizmaları üzerinde durulmuştur.

Bu incelemeden sonra, HUL yaklaşımının kültürel miras alanlarında karşılaşılan koruma sorunlarına nasıl bir kuramsal ve uygulamalı çerçeve sunduğu ile Türkiye bağlamındaki karşılığı üzerine değerlendirmelerde bulunulmuştur. Tarihi kentsel peyzaj bileşenlerinin neler olduğu ve neden korunmaya değer görüldüğünün daha iyi anlaşılabilmesi adına, Tavsiye Kararı metnine ve 2023 UNESCO Uygulama Raporu'na ek olarak Veldpaus (2015), Akyüz (2022) ve Koyunoğlu (2023) gibi araştırmacıların çalışmaları değerlendirilmiştir. Bu literatür taramasına dayalı olarak, HUL yaklaşımının ele aldığı miras bileşenlerinin belirlenmesine yönelik sınıflandırma yapılmıştır. HUL tanımındaki uygulama adımları yerine 2023 yılına

ait rapordaki tematik adımların daha kapsamlı ve yönlendirici olduğu görülmüş, yöntem, raporun içeriğine göre ele alınmıştır. Yaklaşımın teorik ve pratik çerçevesinin sunduğu katkılar ele alınmış, tanımlamalardan ve uygulamalardan yola çıkılarak HUL temelli bir yöntem geliştirilmeye çalışılmıştır.

Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin geçirdiği tarihsel süreç incelenirken, İstanbul'un fethi (1453), Cumhuriyet'in ilanı (1923) ve 1950'lerdeki hızlı kentleşme sürecinin, Haydarpaşa'nın mekânsal ve işlevsel gelişiminde kritik eşikler olduğu görülmüştür. Özellikle 1950'lerden itibaren yaşanan kentleşme sürecinin, Haydarpaşa ve çevresinin ulaşım odaklı bir bölgeden dönüşerek farklı işlevlerle yeniden tanımlanmasını nasıl şekillendirdiği tartışılmıştır. Antik dönem üzerine yapılan araştırmalarda, konuyla ilgili en eski kaynaklara ulaşan İnci Türkoğlu'nun çalışması referans alınmıştır. Ancak, bu döneme ait yerleşim hakkında elde edilen bilgiler sınırlı kalmıştır. Osmanlı dönemi üzerine yapılan araştırmalarda ise, Semavi Eyice'nin Haydarpaşa konusundaki katkıları büyük önem taşımaktadır. Bununla birlikte, 1776 tarihli Kauffer haritası ile 1906 tarihli Goad haritası, bölgenin mekânsal gelişiminin izlenmesinde önemli kaynaklar olmuştur. Cumhuriyet döneminde hazırlanan imar planları bölgenin değişimini anlamak adına önemlidir. Harita İstanbul ve Istanbul Urban Database gibi kanallardan elde edilen eski hava fotoğrafları ve çeşitli dönemlere ait Salt Araştırma, Atatürk Kütüphanesi ve eski gazetelerden elde edilen kartpostallar veya arşiv belgeleri, sürecin daha ayrıntılı olarak analiz edilmesine olanak tanımıştır.

Haydarpaşa Garı ve yakın çevresi için öneri geliştirmek amacıyla alanın tarihi kentsel peyzaj bileşenleri, Tavsiye Kararı'nın tanımında geçen doğal ve kültürel bileşenler başlıkları altında incelenmiştir. Doğal peyzaj bileşenlerine dair yapılan araştırmalar, *Merkez Kadıköy-Mekânsal Stratejik Plan Mevcut Durum Raporu* ile desteklenmiştir. Copernicus Arazi İzleme Servisi ve Mapelse İstanbul Jeoloji Haritası gibi teknik veri kaynakları kullanılmıştır. Bölgenin biyolojik çeşitliliği konusunda Karaca vd. (2023) kuşlar üzerine yaptığı çalışma temel referans olmuştur.

Kültürel bileşenler altında ele alınan yapılı çevre bileşenleri konusundaki araştırmalar, pek çok farklı kaynaktan beslenmektedir. Bu kaynakların temelinde İstanbul İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, V No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu, İstanbul Arkeoloji Müzeleri, TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet

Demiryolları), AYGM (Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü), Kadıköy Belediyesi, İBB (İstanbul Büyükşehir Belediyesi), ve Arkeoteknik gibi kurumlardan alınan izinler ve belgeler yatmaktadır. Yonca Kösebay Erkan'ın Haydarpaşa Garı konusunda yaptığı bilimsel çalışmalar başta olmak üzere *Haydarpaşa Kitabı: Kent, Mekân, Mücadele* ile Atıf Atılgan'ın belleğe dayalı tarihsel anlatıları ve Emre Muşazlıoğlu'nun Gazete Kadıköy'de yayınlanan araştırmaları kentsel dokunun ve mimari özelliklerin tanımlanmasında değerli kaynaklardır. Bununla birlikte, belirli dönemlerde gerçekleştirilen ziyaretlerde Haydarpaşa Garı, gar sahası, arkeolojik kazı alanları ve yakın çevresi fotoğraflanmış, gözlemler ve bulgular kayıt altına alınmıştır.

Sosyo-kültürel bileşenler kapsamında Haydarpaşa Garı'nın kent hafızasındaki yeri, imgesel ve simgesel değerleri üzerinden ele alınmıştır. Bu çerçevede, Agâh Özgüç'ün Türk sinemasında Haydarpaşa'nın temsiline ilişkin çalışmaları ve Handan İnci'nin edebiyatta Haydarpaşa'nın yeri üzerine yaptığı derlemeler önemli kaynaklar arasında olmuştur. Ayrıca, Haydarpaşa'nın kültürel anlatılardaki ifadesi, sanat eserleri ve görsel kültür öğeleri üzerinden de incelenmiştir. Sosyo-kültürel çözümlemeye ek olarak, çalışma alanının sosyo-ekonomik yapısı ve dinamikleri de değerlendirilmiştir. Çevredeki mahallelerin kültürel üretime katkıları, yaratıcı sektörlerin dağılımı, hizmet ve turizm sektörlerindeki değişimler analiz edilmiştir. Bu kapsamda, Kadıköy Belediyesi tarafından hazırlanan *"Kadıköy Merkez 2030 Mevcut Durum Raporu"*ndaki yoğunluk haritaları sektörel çeşitlilik ve kültürel dinamikler hakkında kapsamlı veri sağlayan temel referanslardan biri olmuştur. Ayrıca, nüfus, cinsiyet, yaş grubu ve kullanım karakteristiği gibi demografik verilere ilişkin analizler, Kadıköy Belediyesi'nin *"Anlat Kadıköy"* platformunda yayımlanan güncel veriler doğrultusunda gerçekleştirilmiştir.

Bu kısımda ayrıca koruma-planlama süreçleri ile yürütülen kentsel politikalar ele alınmıştır. Ardından mevcut uygulamalar ile merkezi ve yerel yönetimlerin stratejileri incelenmiştir. Yapılan araştırmalarda, alan ziyaretleri ve gözlemlerin yanı sıra yapılan kurum ziyaretlerinde bilgi edinme amaçlı yapılan görüşmeler önemli veri kaynakları olmuştur. Arkeolojik kazılarla ilgili bilgiler İstanbul Arkeoloji Müzeleri'nden temin edilirken, süreç ve planlama konularında İstanbul Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü ile Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM)'nden elde edilen belgelerden yararlanılmıştır. Restorasyon çalışmaları

hakkında ise İdekom İnşaat'ın bilgilendirmeleri aydınlatıcı olmuştur. Ayrıca, Haydarpaşa Dayanışması'ndan elde edilen bilgiler ile Kent ve Demiryolu, Gazete Kadıköy, Arkitera ve BTS gibi haber kaynaklarında yayımlanan güncel içerikler, bölgedeki güncel gelişmelerin, toplumsal tepkilerin ve koruma süreçlerinin değerlendirilmesinde referans alınmıştır. Alanın mevcut durumuna ilişkin Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın hazırladığı proje ve İBB Şehir Planlama Müdürlüğü ve Kadıköy Belediyesi'nden elde edilen planlar ile strateji raporları incelenmiştir.

Alanın potansiyelleri ve sorunları HUL çerçevesi kullanılarak ele alınmıştır. Potansiyeller, HUL yaklaşımının içeriğinde ifade edilen ne? neden? nasıl? ve kim? soruları üzerinden farklı boyutlarıyla değerlendirilmiştir. Sorunlar, UNESCO'nun yayınladığı *Dayanıklılık için Kentsel Miras* raporunda ortaya konan tematik başlıklar altında irdelenmiştir. Bu doğrultuda hangi HUL adımlarının Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin özgün mirasını koruma ve geliştirme açısından en etkili olabileceği konusu sorgulanmıştır. Adımların önceliklendirilmesinde, sorunların kapsayıcılığı temel alınmıştır. Önceliklendirilen adımlar doğrultusunda stratejiler geliştirilmiştir ve HUL araçları önerilmiştir. Önerilen araçların, Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin gelecekteki ihtiyaçlarına uyum sağlamadaki etkinliği değişen/değişmeyen koşullar ve görüşmelerden elde edilen veriler kapsamında değerlendirilerek çalışmanın sonuç bölümü oluşturulmuştur.

Bu kurgudan hareketle tez çalışması, Türkiye'de geçmişte araştırmaları nispeten az olan ancak son yıllarda çalışmaların çeşitlenmesiyle daha kapsamlı bir şekilde incelenmeye başlanan Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) yaklaşımını Haydarpaşa özelinde uygulayarak kavramsal, yöntemsel ve uygulamaya yönelik özgün katkılar sunmaktadır.

Kavramsal açıdan tez, tarihi kentsel peyzajın kökenlerini, bileşenlerini ve evrimini uluslararası ve ulusal koruma yaklaşımları ve uygulamaları doğrultusunda detaylı bir şekilde incelemekte ve UNESCO'nun HUL çerçevesinin Türkiye bağlamındaki uygulanabilirliğini tartışmaktadır. Türkiye'de koruma süreçlerinde genellikle fiziksel mekânın estetik ve mimari değeri ön planda tutulurken, çalışma HUL yaklaşımının sunduğu esneklikle, Haydarpaşa'nın katmanlarını bir bütün olarak değerlendiren çok boyutlu bir bakış açısı sunmaktadır. Haydarpaşa'yı yalnızca gar ve liman yapılarıyla değil, çevresindeki mahalleler ve sosyal dinamiklerle birlikte ele alarak, bu alanın geçmişten günümüze değişen mekânsal ve kültürel süreçlerini

kapsamlı bir şekilde değerlendirmektedir. Yaklaşım, kentsel mirasın değişen sosyo-ekonomik ve çevresel koşullar altında nasıl sürdürülebilir bir şekilde korunabileceğini ele almaktadır. Bu tez, söz konusu yaklaşımın Haydarpaşa Garı ve yakın çevresi için nasıl bir yöntem çerçevesinde uygulanabileceğini analiz ederek, uluslararası literatüre de katkı sağlamaktadır. Bu bağlamda, çalışma yalnızca teorik bir değerlendirme sunmakla kalmayıp, Türkiye'de tarihi kentsel peyzajın korunmasına yönelik akademik araştırmalarda eksik kalan bir noktaya işaret etmektedir.

Yöntemsel açıdan, çalışma alanın değer ve niteliklerini ortaya koymak ve geçirdiği süreçleri değerlendirmek için çok katmanlı bir araştırma yöntemi benimsenmiştir. Literatür taramasının yanı sıra, farklı veri toplama tekniklerinin bir araya getirilmesi, yaklaşımın yerel bağlama nasıl adapte edilebileceği konusunda önemli veriler sunmaktadır. HUL yaklaşımının ortaya koyduğu genel çerçevenin geliştirilmesi ve alana özel zorluklar ve gereksinimler göz önünde bulundurularak şekillendirilmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda, kullanılan yöntemler hem mevcut yönetim süreçlerinin etkinliğini anlamak hem de HUL yaklaşımının sınırlılıklarını belirlemek için alana özgü sorunları ve potansiyelleri belirlemek açısından kritik bir rol oynamaktadır. HUL temelli bakış açısıyla Haydarpaşa özelinde yapılan değerlendirmeler, koruma ve sürdürülebilir yönetim açısından yeni bakış açıları sunmaktadır. Türkiye'de tarihi kentsel peyzaj çalışmalarında genellikle göz ardı edilen bu çok yönlü ve derinlemesine araştırma yaklaşımı, çalışmanın özgün katkılarından biri olarak öne çıkmaktadır. Türkiye'deki HUL uygulamalarının sayıca az ve genellikle sınırlı kapsamda olması göz önüne alındığında, bu tez, yaklaşımın bağlama uyarlanması ve yerel koşullar için uygun araçların geliştirilmesi noktasında akademik alanda ve pratik koruma çalışmalarında önemli bir boşluğu doldurmaktadır.

Tezin temel katkısı, HUL yaklaşımını yalnızca teorik bir tartışma düzeyinde ele almakla kalmayıp, metodolojik bakış açısını değerlendirerek Haydarpaşa'ya özgü uygulamaya dönük bir model geliştirilmesine olanak tanımasıdır. Bu bağlamda, çalışmanın hem ulusal hem de uluslararası literatürde benzer tarihi kentsel peyzaj alanları için önemli bir referans teşkil edeceği ve ulusal koruma politikaları için de yenilikçi bir perspektif sunacağı söylenebilmektedir. Önerilen yaklaşımın ilerleyen dönemlerde, yeni araştırmalar ve uygulamalar ışığında geliştirilmeye açık olduğu,

saha çalışmaları ile yürütülen süreçlerin bu modeli daha da güçlendirebileceği vurgulanmalıdır.

1.3 Tezin Yöntemi

Tez, kültürel miras alanlarında koruma, planlama ve yönetişim süreçlerinin fiziksel odaklı ve parçalı yaklaşımlarla yürütüldüğü Türkiye bağlamında, Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) yaklaşımının sunduğu bütüncül, çok katmanlı ve katılımcı çerçevenin uygulanabilirliğini tartışmak amacıyla geliştirilmiştir. HUL çerçevesinin kendi içerisinde bağlama duyarlı, esnek ve çok bileşenli bir uygulama alanı ve metodoloji öneriyor olması nedeniyle, tezin yöntemi, doğrudan HUL yaklaşımının kuramsal ve yöntemsel temelinin anlaşılmasıyla geliştirilmiştir. Bu temel ise, tarihi kentsel peyzaja ilişkin akademik literatür, HUL yaklaşımına dair temel belge, ilke ve uygulamalar, UNESCO, ICOMOS gibi uluslararası kuruluşların kararları ve raporları bağlamında kurulmuştur.

Tezde benimsenen yöntem, Haydarpaşa ve yakın çevresinin sahip olduğu çok katmanlı bağlamı anlayabilmek amacıyla, alana ilişkin değerlerin, potansiyellerin ve sorunların HUL yaklaşımının bileşenleri, boyutları ve uygulama adımları doğrultusunda incelenmesini esas almaktadır. Bu bağlam analizi, alanın geçmiş ve günümüz dinamikleriyle birlikte okunabilmesine olanak sağlamaktadır. Dolayısıyla analiz süreci, yaklaşımın doğasındaki çok katmanlılık, değer odaklılık, değişimin yönetimi, sürdürülebilirlik gibi ilkelerin, Haydarpaşa ve yakın çevresinin somut verileriyle (tarihsel gelişim, yapılı çevre, doğal özellikler, somut olmayan kültürel miras, plan kararları, kurumlar arası etkileşim, toplumsal hareketler vb.) ilişkilendirilmesiyle kurgulanmıştır.

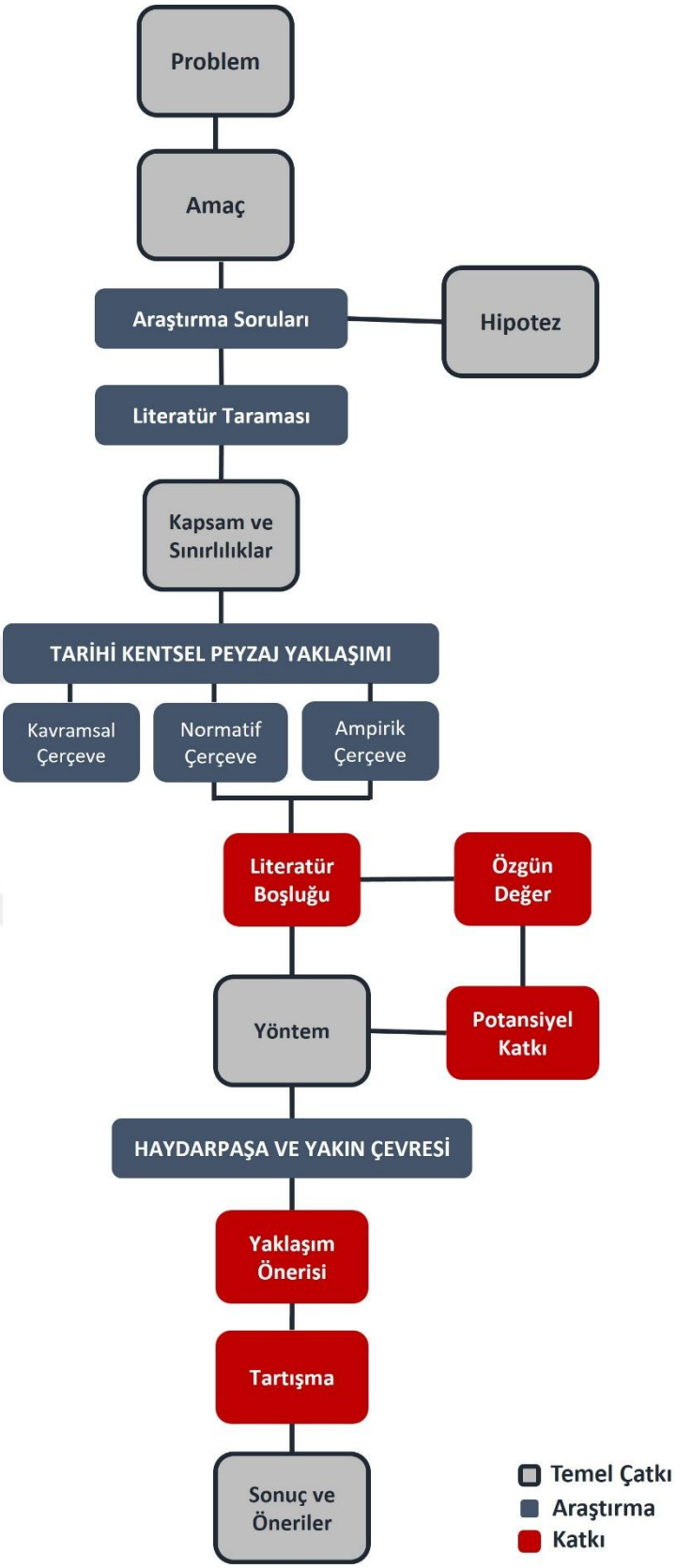
Olguları, süreçleri ve anlamları derinlemesine araştırmaya yönelik bir yöntem olan nitel araştırma, özellikle kültürel miras alanlarının korunması, yönetimi ve sürdürülebilirliği gibi çok boyutlu konuların analizinde kullanılmaktadır. Bu tezdeki bilgiler de nitel veri toplama yöntemlerine dayalı olarak farklı kaynaklardan elde edilmiştir. Bu kapsamda literatür araştırması yapılmış, arşiv belgeleri ve resmî kayıtlar incelenmiş, tarihi ve güncel fotoğraflar, Haydarpaşa'yı içeren planlar ve haritalar analiz edilmiş, gazete haberleri, basılı kaynaklar, internet kaynakları ve dijital veri tabanları taranmıştır. Ayrıca Mayıs 2023-Haziran 2025 tarihleri arasında saha araştırmaları ve mekânsal gözlemler yapılmış, STK ve meslek odası raporları

okunmuş ve yetkili kurumlar ziyaret edilmiştir. Kurum ziyaretleri, restorasyon süreci, kazı süreci, planlama ve projelendirme süreçlerine ilişkin teknik ve idari bazı bilgilere ulaşılmasını sağlamış, kişisel veriler veya katılımcı beyanlarına açıkça yer verilmemiştir. Çalışmada verilen görüşmeler destekleyici bilgi niteliğinde kullanılmıştır.

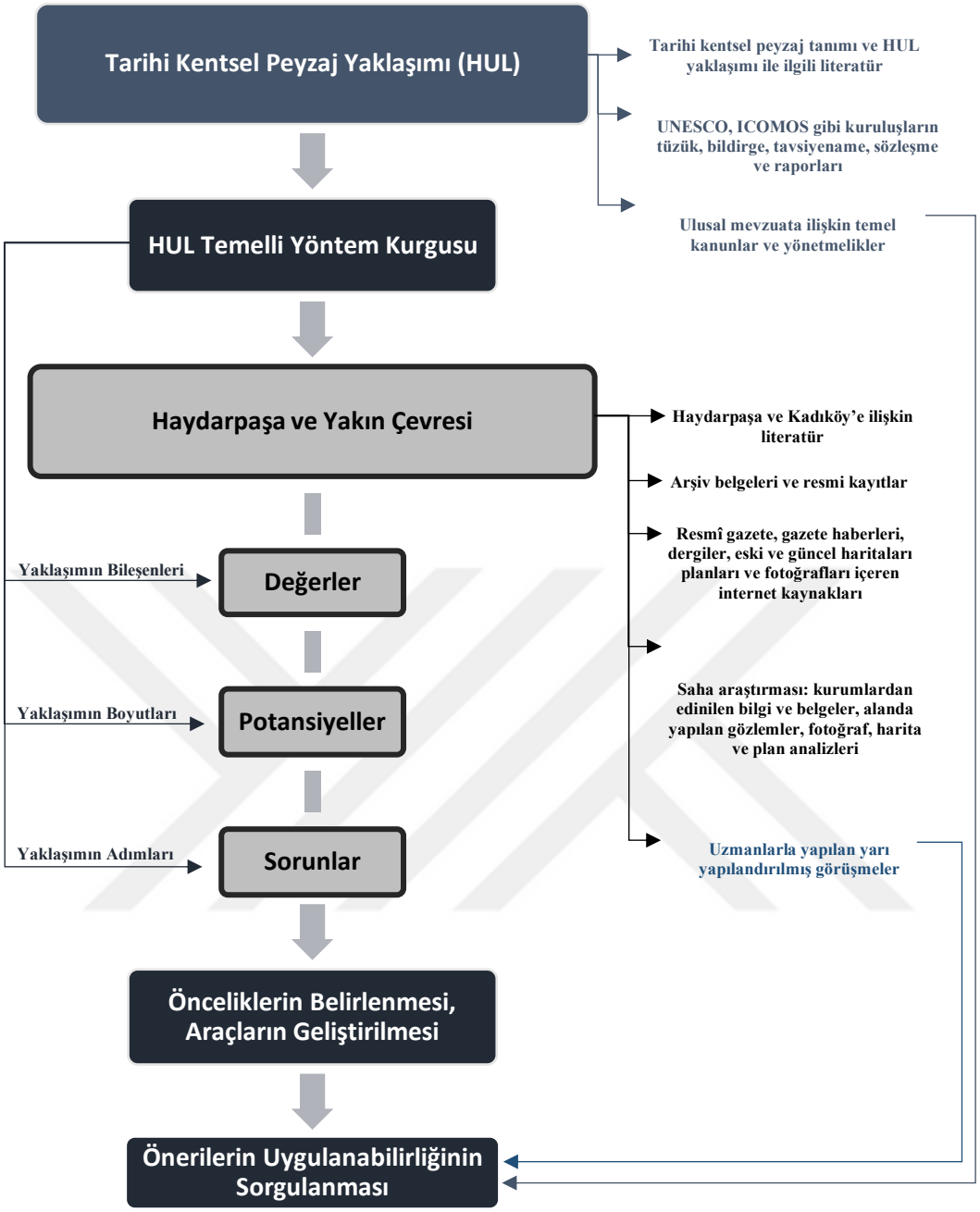
Paydaş değerlendirme süreci tez kapsamından çıkarıldığı için alana ilişkin değerler, miras bileşenlerinin analizlerden yapılan çıkarımlar doğrultusunda ortaya konmuştur. Potansiyelleri belirlemek için miras bileşenleri yaklaşımın çok boyutlu doğasına uygun şekilde fiziksel, sosyal, kültürel, tarihi, ekonomik ve yönetsel potansiyeller başlıkları altında ele alınmıştır. Potansiyellerin bu başlıklar altında incelenmesi, miras alanlarının korunması dışında anlamlandırılması, yönetilmesi ve geleceğe aktarılması süreçlerinde geliştirilecek stratejik çerçevenin temelini oluşturmaktadır.

Sorunlar ise yaklaşımın uygulama adımları çerçevesinde ele alınmıştır. Bunun nedeni HUL yaklaşımının süreç odaklı bir uygulama modeli sunmasıdır. Bu bağlamda, alanda tespit edilen sorunların her birini, yalnızca "sorun ne" sorusuyla değil, "bu sorun sürecin hangi aşamasında ortaya çıkıyor" sorusuyla da değerlendirmek gereklidir. Bu yaklaşım aynı zamanda soruna hangi aşamada müdahale edilmesi gerektiğini göstererek çözüm odaklı bir değerlendirme yapılmasını sağlayacaktır.

Sorunların kapsayıcılığına göre uygulama adımları önceliklendirilmiştir. Daha sonrasında alan için stratejiler ve araçlar geliştirilmiş, paydaşların sürece nasıl dahil edileceğine yönelik öneriler sunulmuştur. Önerilen strateji ve araçların uygulanması için gereken koşullar tartışılmış, sorunlar ve kısıtlar üzerinde durulmuştur. Bu bölüm Türkiye'deki yasal çerçeve ve görüşmelerden elde edilen verilerle tartışılmıştır. Gelecek çalışmalar için yönlendirici olmak adına, araştırma bulguları doğrultusunda eksik kalan veya daha ayrıntılı ele alınması gereken konular belirlenerek öneriler sunulmuştur.



Şekil 1.1 Tezin kurgusu (Yazar, 2025)



Şekil 1.2 Tezin yöntemi (Yazar, 2025)

1.4 Hipotez

Bu tez, "***Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) yaklaşımı, Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin miras bileşenleri arasındaki bütünlüğün etkin bir şekilde korunmasını ve sürdürülebilir bir şekilde yaşatılması yönünde etkili bir çerçeve sunabilir"*** hipotezi kabul edilerek inşa edilen bir çalışmadır. Yaklaşımın sunduğu analiz ve uygulama yöntemleri, Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin mevcut koruma ve yönetim süreçlerindeki eksiklikleri gidermeye yönelik bir temel oluşturabilir. Bu

bağlamda, söz konusu hipoteze dayalı olarak aşağıdaki alt hipotezler ileri sürülmüştür.

- ***Alt Hipotez 1:*** *Doğal ve kültürel miras bileşenlerinin birlikte korunması için bütüncül bir bakış açısı sunan HUL yaklaşımı Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinde gelişim değişim baskısı sonucu ortaya çıkan zorlukları çözerek sürdürülebilir kentsel korumaya katkı sağlar.*
- ***Alt Hipotez 2:*** *Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin miras bileşenlerinden neyin korumaya değer olduğunun ortaya konması, bu bileşenler arasındaki ilişkinin anlaşılması ve bunların korunmasına yönelik stratejilerin oluşturulması, kültürel mirasın sürdürülebilirliğini artıracaktır.*
- ***Alt Hipotez 3:*** *HUL yaklaşımı, Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin gelecekteki mekânsal, işlevsel ve sosyo-kültürel ihtiyaçlara esnek ve yenilikçi bir şekilde uyum sağlamasında etkili bir çerçeve sunar.*

2
TARİHİ KENTSEL PEYZAJ YAKLAŞIMI

Bu bölümde, Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) yaklaşımının, kuramsal ve uygulamalı çerçevesi, uluslararası bağlamdaki gelişimiyle birlikte ele alınmaktadır. Uluslararası uygulama örnekleri ve belgeler ile HUL yaklaşımının pratikte nasıl karşılık bulduğu incelenmektedir. Bu veriler ışığında sürdürülebilir koruma ve yönetim anlayışına sağladığı katkı ve metodolojisi anlaşılmaya çalışılmakta, Türkiye'deki yasal çerçevedeki yeri değerlendirilmektedir.

2.1 Tarihi Kentsel Peyzaja İlişkin Kavramsal Çerçeve

Batı Avrupa'da 13. yüzyılda ortaya çıkan peyzaj kavramı, etimolojik kökeni itibarıyla farklı anlamlar barındırmaktadır. Bu çok anlamlılık zamanla çeşitli yorum ve yaklaşımların ortaya çıkmasına neden olmuştur (Mueller ve Eulentstein, 2019). Fransızca'da *(paysage)* genellikle kırsal manzaraları ifade ederken, Almanca'da *(landschaft)* belirli bir bölgeye ilişkin anlamı taşımaktadır. İngilizce'deki "landscape" kelimesi ise Türkçe'ye "kır manzarası, peyzaj" (Cambridge Dictionary, t.y.) olarak çevrilmektedir. Türkçe'ye Fransızca'dan geçen kavram (manzara), İngilizce'deki karşılığıyla tam olarak örtüşmemektedir. İngilizce'de ise, "geniş bir arazi parçası, özellikle kırsal kesimde, bakıldığında görülen her şey" şeklinde ifade edilmektedir (Oxford Learner's Dictionaries, t.y.). Zamanla farklı ilişkilerle çeşitlenen bu kavramsal yapı, uluslararası belgelerde de karşılık bulmuş ve peyzaj çok boyutlu bir olgu olarak tanımlanmaya başlanmıştır. UNESCO'nun 1962 yılında sunduğu Peyzaj Alanlarının Güzellik ve Karakterinin Korunmasına Dair Tavsiye Kararı'nda bu açıkça görülmektedir. Belgede, doğal, kırsal ve kentsel peyzaj alanlarının korunması ve restorasyonunun önemi vurgulanmakta, bu peyzaj alanları "kültürel ve estetik özellikler taşıyan, doğal süreçlerle ya da insan eliyle biçimlenen" şeklinde ifade edilmektedir (UNESCO, 1962). UNESCO'nun bu

yaklaşımı, peyzajın görsel bir unsur olmasının yanında kültürel, tarihsel ve çevresel değerlerin taşıyıcısı olduğunu da ortaya koymaktadır.

Peyzaj kavramının zamanla ve farklı disiplinler aracılığıyla evrilerek kazandığı çok katmanlı anlamı, söz konusu yaklaşımı desteklemektedir. Başlangıçta doğa manzaralarını betimleyen resimleri ifade etmek üzere sanatsal bir bağlamda kullanılmış, süreç içerisinde mekânlar ve yerlerle daha derin ilişkiler kurmuştur. Özellikle kültürel ve kentsel coğrafya çalışmalarında temel bir kavram haline gelmiştir. Fiziksel mekânlarla birlikte coğrafi alanların nasıl etkilendiği konusuna odaklanılmıştır (Nassauer, 2012). Waldheim (2006), peyzajın farklı kimliklerini keşfetmek için diğer alanlarla olan ilişkisinin araştırılmasının daha önemli olacağını ifade etmektedir. Dolayısıyla farklı disiplinler kavramı, literatürde de farklı özellikleri ve boyutları ile ele alınmıştır. "Doğal peyzaj", "kültürel peyzaj", "kentsel peyzaj" ve "tarihi kentsel peyzaj" tanımlamaları bu farklılıklara vurgu yapan ifadelerdir. Dolayısıyla, peyzajın sadece kültürel bir ifadeden öte, genişleyen teorik ve pratik alanının da anlaşılması gerektiği açıktır.

Doğal peyzaj, insan etkisinden uzak, kendiliğinden oluşan alanları ifade etmektedir. Bitki örtüsü ve arazi şekilleri gibi fiziksel unsurların birleşimiyle ortaya çıkmaktadır. İnsan topluluklarının, gerçekleştirdikleri faaliyetler aracılığıyla peyzajı dönüştürmeleri, üzerinde değişiklikler yapmaları ve ona kendi kültürel kimliklerini yansıtacak biçimde müdahale etmeleri sonucunda ise kültürel peyzaj oluşmaktadır (Arı, 2009). Kültürel peyzaj kavramı, peyzajların "kültürel yapılar" olduğu fikrini güçlendirmekte, tarihi kentsel alanlar için önemli bir çerçeve sunmaktadır (Taylor, 2016).

Amerikalı coğrafyacı Carl Orwin Sauer, yaşayan toplumun gelenekleri, inançları ve sosyo-kültürel özelliklerinin de içermesi gerektiğini savunarak coğrafyanın, "peyzajın fiziksel ve kültürel unsurlarının birliği" olduğunu vurgulamaktadır (Sauer, 1969). Bu bağlamda, peyzajın toplumsal ve tarihsel bir derinlik süreklilik taşıdığını söylemek mümkündür (Makhzoumi, 2002). Sauer'e göre doğal oluşumlar insan müdahaleleriyle birlikte dinamik bir bütündür. Peyzajın bir "görsel" temsilden çok, insan faaliyetlerinin izlerini taşıyan ve çeşitli anlamlar barındıran bir mekânsal ifade olduğunu belirtmektedir. Peyzajı, doğanın sosyal inşasına vurgu yaparak doğaya ve çevreye anlam yükleyerek oluşturulan sembolik bir çevre olarak ifade eden Greider & Garkovich (1994)'e ek olarak Zhang vd. (2014) de peyzajın

insanların çevreyle olan etkileşimlerini yansıtan kültürel ve tarihi önem taşıdığından bahsetmektedir.

Peyzajın bir sistem olarak gören ve her peyzajın birbirine bağlı bir ağ içerisinde işlediğini belirten çalışmalar da bulunmaktadır (Eckbo, 1969; Spirn, 1998; Lyle, 1999). Bu tanım peyzaj kavramının farklı alanlarla iç içe geçmişliğinin anlaşılmasındaki zorluğu ortaya koymaktadır. Şengönül & Uzun (2005) peyzajı, temelini arazi kullanımının oluşturduğu "kültür, zaman, doğal yapı, sosyal ve ekonomik faaliyetler bütünü" olarak tanımlamakta ve peyzajın sadece fiziksel bir varlık olmadığına vurgu yapmaktadır. Dolayısıyla peyzaj, insan-doğa etkileşimini yansıtan karmaşık ve dinamik bir sistemdir.

Bu dinamik sistem, peyzaj kavramının yalnızca doğal ve kültürel değil, aynı zamanda kırsal ve kentsel bağlamlarda da ele alınmasını gerektirmiştir. Özellikle kentlerde, binalar dışında kalan çevrenin tasarımı kentsel peyzaj olarak tanımlanmaktadır (Korkut vd., 2017). Bu kavram, peyzaj olgusunun kent ölçeğinde biçimlenmiş kompozisyonunu ve yapılı çevrenin bilinçli bir şekilde düzenlenmesini ifade etmektedir (Çelik & Yazgan, 2007). Kentsel alanların fiziksel unsurlarının niteliği ve bu unsurların taşıdığı somut değerler olarak ele alınmaktadır (Jalali & Massoud, 2015). Özellikle 1970'lerden sonra kent merkezlerinde yaşanan karmaşık dönüşümleri tanımlamak ve bir arada ele almak amacıyla söz konusu terimin kullanımı artmıştır (Sonkoly, 2012).

Kentsel bağlamla biçimlenen fiziksel peyzajla, kavramın sosyal ve kültürel yönleri de dikkate alındığında, toplumların çevreyi kullanma biçimleriyle şekillenen ve toprak kimliğini tanımlayan bir yapıya dönüştüğü görülmektedir (Mueller & Eulenstein, 2019). Dolayısıyla insanların ortaklaşa algıladığı, değer atfettiği ve kullandığı toplumsal bir mekân olarak da anlam kazanmaktadır (Olwig, 2007). Bu bağlamda peyzaj, belirli bir bölge, çevre ya da mekân parçasından ibaret değildir. Taşıdığı özellikler ve anlamlar ile hem öznel hem de nesnel boyutlara sahip, insan faaliyetleriyle değişebilen bütüncül bir mekânsal oluşumdur. Sosyal ve kültürel süreçlerin bir ürünüdür. Bu kuramsal ilerleme sonucunda, somut, fiziksel/mekânsal ve somut olmayan kültürel değerleri kapsayan bütüncül peyzaj yaklaşımı ortaya çıkmaktadır.

Peyzajlar, estetik görünümleri, doğal yapıları, tarihsel katmanları ve toplumsal bellekteki yerleriyle, korunması gereken çok boyutlu mekânsal sistemler olarak değerlendirilmektedir. Bu çok katmanlı yapıya sahip kavram, 1990'lı yıllardan itibaren uluslararası sözleşmeler ve akademik literatürde kültürel miras ve koruma odaklı yaklaşımların etkisiyle artan bir önem kazanmıştır. Peyzaj alanları ilk defa 1992 yılında "Dünya Mirası Sözleşmesi" kapsamında resmî koruma statüsü elde etmiştir. Kurulan komite, kültürel peyzajları "doğanın ve insanın bütünleşik çalışmaları" şeklinde tanımlayarak bu alanların Dünya Miras Listesi'ne dâhil edilmesini mümkün kılmıştır (UNESCO, 2012). Avrupa Konseyi'nin 2000 yılında kabul ettiği Avrupa Peyzaj Sözleşmesi'nde, peyzajın anlamına ve korunmasına ilişkin bu yaklaşım daha kapsamlı ve sistematik bir biçimde ele alınmıştır. Sözleşmede peyzaj, insan ve/veya doğal faktörlerin etkileşimi sonucu ortaya çıkan ve insanlar tarafından algılanan bir alan olarak tanımlanmakta; peyzajın korunması ise, "doğal oluşumu ve/veya insan faaliyetlerinden kaynaklanan miras değerine sahip karakteristik özelliklerin sürdürülebilir biçimde devamlılığını sağlamak amacıyla gerçekleştirilen eylemler bütünü" olarak açıklanmaktadır (TMMOB Peyzaj Mimarları Odası, 2003). Bu bağlamda, kullanımı ve yorumu zaman içinde dönüşüme uğrayan kültürel peyzaj kavramı, peyzaj değerlerinin anlaşılması ve değerlendirilmesi açısından literatürde giderek daha merkezi bir konum edinmiştir.

Peyzaj yaklaşımı da çeşitli disiplinlerdeki çalışmalarda, yalnızca geçmişin mirasını korumaya yönelik değil, aynı zamanda sürdürülebilir gelecek perspektifiyle şekillenen bir planlama aracı olarak değerlendirilmektedir. Bileşenlerin ayrıntılı analizine dayanan bu yaklaşım hem peyzajın daha iyi anlaşılmasını hem de etkili planlama ve tasarım stratejilerinin geliştirilmesini mümkün kılmaktadır (Waldheim, 2006). Bu doğrultuda, kültürel peyzaj niteliği taşıyan alanların tespiti, bu alanlara ilişkin envanterlerin oluşturulması ve mekânsal değişimlerin izlenmesi, hızla dönüşen kentlerde karar alma, politika geliştirme ve peyzaj yönetimi süreçlerinin sağlıklı bir biçimde yürütülmesi açısından önemli bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır (Erduran Nemutlu vd., 2015).

Konu, uluslararası sözleşmeler, bildirgeler ve alınan kararlarda[1] da sürdürülebilirliği teşvik eden, çağdaş peyzajın karmaşık sorunlarını ele almayı amaçlayan, bütüncül ve disiplinler arası bir yaklaşımla değerlendirilmektedir. Yaklaşımın somutlaştığı önemli belgelerden biri olan 2005 tarihli Viyana Memorandumu'nda, "tarihi kentsel peyzaj" kavramı ilk kez ortaya konmuş, arazi kullanımı, kentsel doku, mekânsal organizasyon, görsel ilişkiler, topoğrafya, bitki örtüsü, zemin kaplamaları, aydınlatma elemanları gibi fiziksel unsurların yanı sıra, alanın karakterini ve kimliğini tanımlayan değerlerle ilişkilendirilerek tanımlanmıştır. Memorandumda tarihi kentsel peyzaja yapılan vurgu, kültürel peyzaj yaklaşımıyla örtüşen, fiziksel mimari dokunun korunmasına odaklanan anlayıştan, kentsel çevreyi çok boyutlu ve bütüncül bir bakış açısıyla ele alan yeni bir yaklaşıma geçişe işaret etmektedir. Bu, peyzaj yaklaşımında öngörülen kentsel koruma ve yönetim için sağlam bir kavramsal temel oluşturduğu anlamına gelmektedir.

Kentsel peyzaj, sürekli değişim hâlindeki insan yapımı yerleşim alanlarıdır. Dolayısıyla yönetimi, gelişim süreçlerinin nedenlerini ve dinamiklerini doğru bir şekilde anlamayı gerektirmektedir. Bu bağlamda Martini (2013) tarihi kentsel peyzajı, tarihsel olarak algılanan kentsel alanlardaki belirli niteliklerin tanınmasıyla ilişkilendirmekte ve bu alanlardaki değişimin statik ya da dinamik biçimlerde gerçekleşebileceğini belirtmektedir (s.117). Bandarin & Oers (2012), tarihi kentsel peyzajı, "değişimin farklı zaman aralıklarında, farklı seviyelerde ve farklı büyüklüklerde meydana gelebileceği" bir alan olarak tanımlayarak bu karmaşık ve dinamik niteliğe dikkat çekmektedir. Böylelikle tarihi katmanları ve mekânsal gelişmeleri anlamlandırmak, bu yapının yönetimi ve korunması açısından temel bir yaklaşım hâline gelmektedir.

Tarihi kentsel peyzaj, yalnızca koruma altına alınmış alanların sınırlarıyla kalmayıp, bu alanların çevresinin planlanması ve yönetimine de odaklanmaktadır. Bu sayede gelişmelerin ve dönüşümlerin etkilerini azaltmayı amaçlamaktadır. Korunacak peyzajı geniş bir arazi parçası olarak ele alırken, insanların yaşadığı çevrenin kalitesini gözetmekte, aynı zamanda mirasın somut olmayan yönlerine,

[1] Avrupa Peyzaj Sözleşmesi (Avrupa Konseyi, 2000), Faro Sözleşmesi (Avrupa Konseyi, 2005), Viyana Memorandumu (UNESCO, 2005), Xi'an Deklarasyonu (ICOMOS, 2005) ve Valletta İlkeleri (ICOMOS, 2011)

sosyal ve kültürel pratiklerine ve ekonomik dinamiklerine de bir bakış sunmaktadır (Martini, 2013).

Tarihi kentsel peyzaj, zaman içinde dönüşen ve evrilen bir yapıyı ifade etmektedir. Bu yapı, koruma alanında geleneksel yaklaşımların yetersizliğini ortaya koymaktadır. Özellikle hızlı değişen kentsel unsurlar karşısında mevcut koruma yöntemlerinin değişimin yönetimi ile ele alınmasını zorunlu kılmaktadır (Rodwell, 2007; Bandarin & Oers, 2015). Dolayısıyla koruma, miras üzerindeki olası olumsuz etkileri en aza indirmeyi amaçlayan dikkatli bir yönetişim süreci olarak değerlendirilmekte ve kentsel gelişimle miras yönetimi arasındaki bütünleşmeyi ve dengeyi sağlamak hedeflemektedir (Bandarin & Oers, 2012).

Kültürel peyzaj kavramı, miras alanlarının toplumsal ve doğal yapılar ile peyzajın korunması konusunda karşılıklı bir ilişki olduğu farkındalığını öne çıkartmaktadır. Özellikle kentsel alanlarda kültürel peyzajlara odaklanılmasına ve kentlerin ya da kırsal alanların tarihsel süreçte katmanlaşan yapılar olarak ele alınmasını sağlamıştır. Böylece, tarihi kentlere ve çevrelerine ritüellerin ve insan deneyimlerinin yaşandığı mekânlar olarak bakan daha bütüncül bir bakış açısı gelişmiştir (Taylor, 2018). Kent koruma pratiğinde tarihsel sürekliliği temel alan bu yaklaşım, uzun yıllara dayanan bilgi ve yöntem çeşitliliğini bir araya getirmektedir. Farklı kültürel bağlamlara özgü değer sistemlerini, gelenekleri ve çevresel koşulları gözeten koruma modellerini teşvik ederken, aynı zamanda mekânsal gelişimi yönlendirecek şekilde kent mirasına dayalı ilkelerin geliştirilmesini amaçlamaktadır.

2.2 Tarihi Kentsel Peyzaj Yaklaşımı ve Uluslararası Çerçeve

Tarihi kentsel peyzaj kavramının anlamı ile yaklaşımının tarihsel gelişim süreci, kültürel mirasın korunması ve kentsel gelişim konularındaki evrilen anlayışları yansıtacak şekilde uluslararası sözleşmeler ve tavsiye kararı çerçevesinde şekillenmiştir. Bu bağlamda, konu, söz konusu sözleşmelerin özellikleri ve etkileri üzerinden ele alınacaktır.

Günümüzde kentleri sosyo-kültürel süreçlerin ve ekonomik uygulamaların etkisiyle büyük bir dönüşüm içerisindedir. Bu dönüşüm süreci, yalnızca fiziksel çevreyi değil, kültürel miras alanlarını da doğrudan etkilemektedir. Tarihi çevreler, nüfus

artışı ve kentleşme baskısı, turizm faaliyetleri, altyapı yetersizlikleri ve çevresel etkiler altında özgün kimliklerini kaybetme ve dönüşüm riskiyle karşı karşıya kalmaktadır. Bu bağlamda, kültürel mirasın yalnızca geçmişin bir izi olarak değil, güncel yaşamla bütünleşik ve sürekli dönüşen bir değer olarak ele alınması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Ancak bu dönüşüm karşısında, sadece fiziksel yapıların bütünlüğünü korumaya odaklanan geleneksel koruma yaklaşımları önemli ölçüde yetersiz kalmıştır. Kültürel mirasın korumasında peyzaj kavramının kullanılması ile, anıtın yakın çevresi ile korunmasından tarihi kent peyzajı ölçeğine genişleyen yaklaşım, yönetsel çerçevelerin de eşzamanlı olarak kapsayıcı, çok boyutlu ve disiplinler arası bir anlayışla yeniden şekillenmesini sağlamıştır. Aşağıda sıralanan uluslararası belgeler, söz konusu dönüşümün temel taşlarını oluşturarak tarihi kentsel peyzaj yaklaşımının doğuşuna zemin hazırlamıştır.

UNESCO'nun 1976 yılında yayımladığı "Tarihi Alanların Korunması ve Çağdaş Rolü ile ilgili Tavsiye Kararı", tarihi çevrelerin yalnızca geçmişe ait kalıntılar olarak değil, çağdaş toplumların yaşamında aktif rol oynayan dinamik alanlar olarak değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamış; fiziksel dokunun yanı sıra sosyal, kültürel ve ekonomik bileşenlerin de korunması gerektiğini ifade ederek bütüncül bir anlayışın temelini atmıştır. Bu anlayış, ilerleyen yıllarda koruma politikalarının kapsamını genişleten başka belgelerle desteklenmiştir.

Bu doğrultuda, 1987 yılında yayımlanan Washington Tüzüğü, kültürel mirasın korunmasına dair kavramsal gelişimi yansıtan önemli bir belgedir (Dinçer, 2013). Tüzükte korumanın yalnızca fiziksel yenileme ile sınırlı olmadığı, aynı zamanda tarihi yapıların çağdaş yaşama uygun biçimde adapte edilmesinin de gerekli olduğu vurgulanmıştır. Bu yaklaşım, kültürel mirasın yaşayan toplumlarla ilişkisini daha da görünür kılmıştır. 1992 yılında Rio'da gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı'nda kabul edilen Rio Deklarasyonu ile tarihi kentsel peyzaj yaklaşımının temelini oluşturan sürdürülebilir kalkınma kavramının farklı boyutları ortaya konarak kapsamı geliştirilmiştir. Aynı yıl Avrupa Konseyi tarafından kabul edilen Arkeolojik Mirasın Korunmasına Yönelik Avrupa Sözleşmesi (Avrupa Konseyi, 1992), arkeolojik alanların kent içerisindeki konumlarına dikkat çekmiş; ülkelerin kendi sistemleri içinde yasal düzenlemeler yapmasını öngörerek, bu alanların envanterinin çıkarılması, rezerv alanlarının

oluşturulması ve bireysel buluntuların bildirim yükümlülüğü gibi hükümlerle koruma konusunda devletlere sorumluluklar yüklemiştir (Dinçer, 2013).

2000 yılında kabul edilen Avrupa Peyzaj Sözleşmesi ise, peyzajın yalnızca kırsal değil, kentsel ve banliyö alanları da kapsayan çok katmanlı bir yapıya sahip olduğunu vurgulamış ve korunması, planlanması ve yönetilmesi süreçlerinde toplumun tüm kesimlerinin sorumluluk üstlenmesi gerektiğini belirtmiştir. Bu yaklaşım, peyzajın mekânsal dönüşümündeki sosyal boyutun da altını çizmektedir. 2005 yılında imzalanan Faro Sözleşmesi ise kültürel mirası, "geçmişten devralınan, insanların sürekli evrilen değer, inanç, bilgi ve geleneklerinin anonim bir ifadesi ve yansıması olarak ayırt ettikleri bir kaynaklar kümesi" olarak tanımlamış; mirasın bireyler ve topluluklar için taşıdığı anlamı ve bu anlamın toplumsal aidiyetle ilişkisini vurgulamıştır. Tüm bu belgeler ve sözleşmeler, tarihi kentlerde karşı karşıya kalınan ulaşım, turizm, altyapı ve mekânsal bütünlük gibi temel sorunların yalnızca teknik çözümlerle giderilemeyeceğini göstermiş; söz konusu karmaşık sorunlara bütüncül bir yaklaşımla yaklaşılması gerekliliğini ortaya koymuştur (Dinçer, 2013).

"Tarihi kentsel peyzaj" tanımlaması ilk defa 2005 yılında düzenlenen Viyana Memorandumu'nda yapılmıştır. Bu kavram, korumada kullanılan geleneksel "tarihi merkezler", "topluluklar" veya "çevreler" terimlerinin ötesinde daha geniş bölgesel ve peyzaj bağlamını içeren bir ifade olarak kullanılmıştır (UNESCO, 2005). Bu tanımlama ile sadece fiziksel mimari dokuyu koruma düşüncesinden uzaklaşılarak, kentsel çevre üzerinde bütünlük sağlayan temel bir değişim gerçekleşmiştir. Memorandumda tarihi kentsel peyzajdan, "belirli bir zaman diliminde kentsel çevrede insan yerleşimlerini oluşturan; arkeolojik ve paleontolojik alanlar da dâhil olmak üzere, doğal ve ekolojik bağlamlarındaki her türlü bina, yapı ve açık alan topluluğunu kapsayan" bir kavram olarak söz edilmektedir. Bu bütünün sahip olduğu uyum ve değer; arkeolojik, mimari, tarih öncesi, tarihi, bilimsel, estetik, sosyo-kültürel ve ekolojik açılardan tanımlanmakta, bu çok yönlü yapısıyla modern toplumun biçimlenmesinde etkili olduğu ve günümüzdeki yaşam biçimlerinin anlaşılmasında önemli bir rol oynadığı vurgulanmaktadır (UNESCO, 2005).

ICOMOS'un "Miras Yapılarının, Ören Yerlerinin ve Alanlarının Korunması"na ilişkin 2005 tarihli Xi"an Deklarasyonu'nda, kentsel mirasa ilişkin tanımın giderek genişleyen bir çerçevede ele alındığı görülmektedir. Söz konusu belgede miras

alanları, yalnızca kendileriyle sınırlı olmayan; aynı zamanda bu alanların bir parçası olan ya da ayırt edici özelliklerine katkılar sunan çevresi olarak tanımlanmıştır. Bu bağlamda, miras alanlarının kimliği, fiziksel, görsel, duyusal ve diğer kültürel bağlamlarla kurduğu etkileşimlerle biçimlenmektedir.

Tüm bu belgeler, tarihi kentsel peyzaj kavramının kuramsal altyapısını oluşturmuş; bu yaklaşımın uluslararası düzeyde somut bir uygulama çerçevesine kavuşması ise 2011 yılında UNESCO tarafından yayınlanan Tavsiye Kararı ile mümkün olmuştur.

2.2.1 Tarihi Kentsel Peyzaj (Historic Urban Landscape) Yaklaşımı

2003 yılında Dünya Mirası Komitesi, tarihi şehirlerde yürütülen kentsel gelişim projeleriyle kültürel miras arasında artan çatışmalara dikkat çekmiştir. Gelişmiş ve gelişmekte olan pek çok kentte, yerel yönetimlerin kalkınma hedefleri doğrultusunda uluslararası koruma ilkeleriyle uyum sağlamakta zorlandığı görülmüştür (Bandarin & Oers, 2012). Bu durumun yalnızca Dünya Mirası alanlarını değil, genel olarak tüm tarihi kentleri etkilediğini belirleyen Komite, konuyu UNESCO'ya devrederek bu alanda uluslararası standartların geliştirilmesi ve daha kapsayıcı bir çözüm üretilmesi çağrısında bulunmuştur (UNESCO, 2005).

Bu çerçevede, Dünya Mirası Komitesi'nin çağrısıyla UNESCO'nun liderliğinde tarihi kentlerde koruma ve gelişim dengesini sağlayacak yeni bir yaklaşım geliştirilmesi gündeme gelmiştir. Bu doğrultuda, UNESCO'nun 10 Kasım 2011 tarihli Genel Kurul toplantısında kabul edilen "Tarihi Kentsel Peyzaj ile İlgili Tavsiye Kararı" ile yaklaşımı resmî olarak tanımlanmıştır. Bu karar, "sürdürülebilir kalkınma çerçevesi içerisinde tarihi kentsel peyzajların tanımlanması, değerlendirilmesi, korunması ve yönetimi için kapsamlı ve bütünleşik bir yaklaşımın temelini" oluşturmaktadır (UNESCO, 2011, s.3). Herhangi bir tarihi kentte yer alan doğal ve kültürel; somut ve/veya somut olmayan miras unsurlarının, farklı tarihi katmanlarla ve sosyo-kültürel ilişkilerle birlikte tanınması, korunması ve kalkınmanın bir unsuru olarak değerlendirilmesi ise bu anlayışın dayandığı esas ilkelerdendir. Tavsiye Kararı'nda, tarihi kentsel peyzajın; "alanın topografyası, jeomorfolojisi, hidrolojisi ve doğal özellikleri; çevresindeki tarihi ve çağdaş yapılaşmalar, yeraltı ve yerüstü altyapısı; açık alanlar ve bahçeler; arazi kullanımı ve alanın organizasyonu; algılar ve görsel ilişkiler ile kentsel yapının diğer tüm unsurlarını" içeren boyutlarının yanı sıra, "sosyal ve kültürel uygulamalar ile

değerler, ekonomik süreçler, çeşitlilik ve kimlik ile ilişkili somut olmayan miras unsurları"nı da kapsadığı ifade edilmektedir (UNESCO, 2011). Benzer şekilde, ICOMOS'un 2014 yılında yayımladığı "İnsani Değer Olarak Miras ve Peyzaj" temalı Floransa Bildirgesi'nde peyzajların geçmiş kuşakların yaşayan hafızasını taşıdığı ve gelecek kuşaklara hem somut hem de somut olmayan bağlar kurma potansiyeline sahip olduğu vurgulanarak, topluluk kimliğinin vazgeçilmez bir unsuru olarak değerlendirildiği belirtilmektedir.

Yaklaşımı geliştirenlere göre HUL, geniş, teorik ve soyut bir kavram olarak bir "zihniyet" veya "şehir yaklaşımı" şeklinde görülmektedir (Oers, 2010). Tavsiye Kararı, tarihi kentsel peyzajın çok boyutlu yapısını vurgularken, kentlerin günümüzde üstlendiği çok yönlü rolleri ve bu rollerin beraberinde getirdiği tehditlerin de dikkate alınmasının önemini ortaya koymaktadır. Kentlerin yalnızca yaşam alanları değil; aynı zamanda ekonomik büyümenin motorları, yenilik ve yaratıcılığın merkezleri olarak giderek daha fazla önem kazandığı vurgulanmaktadır. İstihdam ve eğitim fırsatları sunan bu alanlar, bireylerin değişen ihtiyaç ve beklentilerine yanıt verme potansiyeline sahiptir. Ancak söz konusu yaklaşım, hızlı ve kontrolsüz kentsel büyümenin beraberinde çeşitli tehditleri de getirdiğine dikkat çekmektedir. Bu tehditler arasında, kentsel ve kırsal çevrelerin nitelik kaybı, kamusal alanların azalması, kontrolsüz yapılaşma, tekdüze ve kimliksiz yapıların çoğalması, altyapı yetersizlikleri, yoksulluk, sosyal ayrışma ve iklim temelli afet risklerinin artması gibi unsurlar yer almaktadır (UNESCO, 2011). Bu bağlamda, tarihi kent merkezlerinin karmaşık yapısını dikkate alan Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) yaklaşımı, tarihi alanların kentle yeniden bütünleştirilmesini hedeflemektedir (Sonkoly, 2012).

Tavsiye Kararı, kentsel bağlamlar arasındaki ilişkiselliğe vurgu yaparak, farklı peyzaj biçimlerinin yaratıcı biçimde bir araya getirilmesini teşvik etmektedir. Aynı zamanda, tarihi kentsel peyzajı, kültürel ve doğal değerlerin tarihsel katmanlaşması olarak tanımlamaktadır. Bu tanım, hem tarihi kent merkezlerinin içeriğine ve bu alanların tanımına ilişkin belirsizlikleri ifade etmekte (Sonkoly, 2012), hem de kentsel bağlamın daha geniş bir kapsamda dikkate alınması gerektiğine işaret etmektedir. Tarihi kent kavramını aşarak, topluluğa bir bütün olarak bakmaktadır (Rey-Pérez & Roders, 2020). Somut olmayan değerlere yapılan vurgu ile, mekânın yerel topluluklarla, gündelik yaşam pratikleriyle ve kimliklerle kurduğu ilişkilerin;

yasal düzenlemeler ve kentsel kültürel mirasın korunması yoluyla nasıl biçimlendiği ortaya konmaktadır. Bu bağlamda, katmanlılık düşüncesi, kültürel peyzaj kavramıyla güçlü biçimde örtüşmekte ve aralarında doğrudan bir ilişki kurulmaktadır (Taylor, 2018).

Bu tanımlarıyla HUL Tavsiye Kararı'nın doğrudan koruma disiplinine bağlı olmayan ancak kentsel anlam üretimi ya da yerin ruhu (*genius loci*) gibi kavramları da benimsediği açıktır (Stepanchuk vd., 2020). Bu yaklaşım, mekânın yalnızca fiziksel değil, aynı zamanda deneyimsel ve sembolik boyutlarıyla ele alınması gerektiğini savunan kuramsal çerçevelerle örtüşmektedir. Mekânın insanla kurduğu bağ üzerinden anlam kazandığını vurgulayan Christian Norberg-Schulz'un yerin ruhuna ilişkin yaklaşımı, bu bağlamda dikkate değerdir. Benzer şekilde, Kevin Lynch'in kentlerin zihinsel imgeler aracılığıyla nasıl algılandığını ortaya koyan çalışmaları ile Amos Rapoport'un kültürün mekânsal düzenlemeler üzerindeki belirleyici rolüne ilişkin değerlendirmeleri, HUL yaklaşımının çok katmanlı yapısını destekler niteliktedir.

Kentsel miras, kentsel yaşam kalitesini artırmada ve ekonomik kalkınmanın yanı sıra toplumsal uyumu desteklemede temel bir kaynak olarak tanımlanmıştır (UNESCO, 2011; Taylor, 2018). "Somut ve somut olmayan kentsel miras, toplumsal uyumun kaynağı, çeşitliliğin bir unsuru ve yaratıcılık, yenilik ile kentsel yenileşmenin itici gücüdür" (UNESCO, 2013, s.5) şeklinde ifade edilmektedir. Kentsel miras sadece korunması gereken bir unsur değil, aynı zamanda kentsel yönetim süreçlerinde aktif bir değişim unsuru olarak değerlendirilmesi gerekmektedir (Veldpaus, 2015). Bu bakış açısı kentsel mirası geçmişin bir kalıntısı olarak değil, kentsel gelişme politikalarının şekillenmesinde peyzaj temelli dinamik bir kaynak olarak konumlandırmaktadır. Kentsel miras, uygun bir şekilde ele alındığında, sosyo-ekonomik gelişim bir katalizör işlevi görecektir (UNESCO, 2013).

Tarihi kentsel peyzajın zaman içinde biçimlenen ve sürekli etkileşim halinde olan çok katmanlı yapılar olarak tanımlanması, esnek ve uyarlanabilir bir stratejik planlama yaklaşımını gerektirmektedir. Bu doğrultuda, tarihi kentsel peyzajların yönetimi, çok yönlü planlama anlayışı ile biçimlenmeli; kültürel mirasın korunması ise, kentsel gelişme politikalarıyla bütüncül biçimde ele alınmalıdır. Böyle bir

değişimin yönetildiği yaklaşım (Taylor, 2018), kültür odaklı kalkınma modellerinin geliştirilmesini ve yönetişim anlayışının desteklenmesini mümkün kılmaktadır.

HUL yaklaşımı, hukuki bağlayıcılığı olmayan, yönlendirici ve tavsiye niteliğinde bir çerçeve sunmaktadır. Fikirleri esnektir; her şeyi kapsayan tanımı, farklı yorumlara açık olmasının yanı sıra uygulamasını hoşgörülü kılmaktadır (Bideau & Yan, 2018). Bu yönüyle, farklı ölçek ve sektörlerden çok sayıda paydaşı bir araya getirebilecek kapsayıcı bir uygulama alanı yaratmaktadır. Bu kapsamda, kamu kurumları, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları ve akademik çevreler gibi farklı aktörlerin yanı sıra halkın sürece katılımına önem vermektedir. Toplumun bilinç düzeyinin yükseltilmesi ve yerel toplulukların karar süreçlerine aktif katılımı yoluyla, sürdürülebilirlik ilkesine ve iş birliğine dayalı bir kentsel yönetim anlayışının geliştirilmesi desteklemektedir. Bu bağlamda, çeşitli düzeylerde iş birliğinin nasıl kurulacağı ve ortaklık mekanizmalarının nasıl geliştirileceği üzerine düşünülmesi gereklidir.

HUL yaklaşımı yalnızca kavramsal bir çerçeve sunmakla kalmayıp, aynı zamanda uygulamaya yönelik çeşitli yöntemler, araçlar ve adımlar da önermektedir. Ancak bu adımların ne olduğu ve araçların nasıl ve ne amaçla kullanılacağını anlayabilmek için öncelikle yaklaşımın temelini oluşturan bileşenlerin ayrıntılı biçimde ele alınması gerekmektedir. Bu bileşenler, korunması gereken değerlerin ne olduğuna ve neden korunmaları gerektiğine dair kavramsal bir temel sunarak, HUL yaklaşımının hem teorik altyapısını hem de uygulama mantığını daha iyi anlamaya imkân tanıyacaktır.

2.2.2 Yaklaşımın Bileşenleri

Geleneksel kentsel koruma, “tarihi merkez”, “tarihi alan”, “tarihi kent” gibi kavramlarla sınırlı, statik ve anıtsal bir koruma yaklaşımına odaklanırken, tarihi kentsel peyzaj yaklaşımı bu kavramlardan uzaklaşıp, koruma politikalarını kültürel miras kavramına, peyzajlara ve sistemlere doğru genişleterek daha geniş bir bakış açısı sunmaktadır. Tarihi kentsel peyzaj, “tarihsel düzlemin kültürel ve doğal değerleri ve nitelikleri sonucu anlaşılan kentsel alandır” (UNESCO, 2011, s.3) şeklinde tanımlanmaktadır. Tanım, alanın hem fiziksel özelliklerini (topografya, hidroloji, yapılaşma, altyapı vb.) hem de somut olmayan boyutlarını (sosyal, ekonomik, kimlik ve değer üretimi) kapsayan bütüncül bir yaklaşımı içermektedir.

Yaklaşımın temelinde tarihi kentlerin, farklı dönemlerde ve çeşitli topluluklar tarafından oluşturulan anlam ve değer katmanlarının tanınması yatmaktadır (Bandarin & Oers, 2012; Taylor, 2018). Peyzajın önemini belirlerken "Ne?" sorusunun yanında "Neden?" sorusuna da yanıtlar aramaktadır. Niteliklerin ve değerlerin ifade ediliş biçimini önceki belgelerden farklı şekilde ele almaktadır. HUL yaklaşımı, değerin insanlar tarafından somut veya soyut niteliklerle ilişkilendirildiği anlayışını benimserken, önceki uluslararası belgeler genellikle değeri, niteliğin içerdiği veya aktardığı bir şey olarak sunmaktadır (Veldpaus, 2015). Nitelikler, bir miras unsurunun gözlemlenebilir ya da algılanabilir somut ve soyut özelliklerini tanımlarken[2]; değerler ise bu niteliklere atfedilen anlamlardır. Değerler öznel ve değişkendir; nitelikler ise değerin gerekçesini oluşturan öğelerdir. Dolayısıyla bileşenlerin, doğanın sadece fiziksel bir arka plan olarak değil, "peyzajın derin ilişkilerini yansıtan ve insanlar için anlam taşıyan varlıklar ve yer işaretleri" olarak ele alınması önemlidir. (Taylor, 2015).

Bu tanımlamalar doğrultusunda yaklaşım, bağlamın anlaşılmasında yöntemini, öncelikle miras bileşenlerinin/göstergelerinin neler olduğunun araştırılması daha sonra nitelikleri üzerinden değerlerinin ortaya konması şeklinde ortaya koymaktadır. Bu doğrultuda bağlamın anlaşılmasını analiz edilebilir ve haritalanabilir bir yapıya kavuşmasını sağlamak amacıyla miras bileşenleri tanımlanmaktadır (Tablo 2.1). Bileşenler öncelikle HUL tanımında geçen ifadeden hareketle "doğal" ve "kültürel" olmak üzere iki ana başlık altında ele alınmaktadır. Her başlık altında ise tanımda vurgulanan kavramsal alanlara karşılık gelen alt bileşenler ifade edilmektedir.

Doğal bileşenler kapsamında; coğrafi konum, iklim ve bitki örtüsü, su kaynakları, biyoçeşitlilik ve çevresel riskler gibi konuların tanımlanması önemlidir. Kültürel bileşenler ise yapılar, mekânsal ilişkiler, ulaşım ve altyapı sistemleri ve açık alanlar gibi yapılı çevre unsurlarını kapsamakta; ayrıca, somut olmayan kültürel miras unsurları olan, anlatılar, temsiller, deneyimler ve mekâna atfedilen anlamlar gibi sosyal ve kültürel değerleri de içermektedir. Ek olarak, HUL metninde yer alan sosyal ve ekonomik yapı ile faaliyetler gibi ifadeler, ekonomik işlevlerin de miras alanlarının değerlendirilmesinde göz önünde bulundurulması gerektiğini

[2] Veldpaus (2015), fiziksel varlıkların yanında karakter, anlam, topluluk, bilgi ve yönetişim gibi soyut niteliklerin de bu yapının ayrılmaz parçaları olduğunu vurgulamaktadır (s.108).

göstermektedir. Bu bağlamda kültürel bileşenler, fiziksel ve sosyo-kültürel/ekonomik olarak ikiye ayrılmıştır[3]. Bu sınıflandırma, farklı veri setlerinin (somut, soyut, nicel, nitel) anlaşılmasını kolaylaştırmakta ve yaklaşımın çok katmanlı yapısını kavramsal düzeyde görünür kılmaktadır.

Tablo 2.1 HUL yaklaşımının bileşenleri (Yazar, 2025)

MiRAS	BİLEŞENLER		VERİ SETLERİ
Doğal Bileşenler	Coğrafi Konum & Topografya		İdari sınırlar, stratejik yerleşim, kıyıya ve merkezlere yakınlık, eğim, bakı, jeoloji
	İklim & Bitki Örtüsü		Rüzgâr yönleri, sıcaklık, yağış miktarı, bitki toplulukları ve özellikleri, yeşil bağlantılar
	Su Kaynakları		Deniz ve göller, akarsular ve dereler, yeraltı su kaynakları, su birikintileri
	Biyoçeşitlilik & Doğal Yaşam Alanları		Tür çeşitliliği, doğal yaşam alanları, ekolojik koridorlar
	Çevresel Sorunlar & Riskli Alanlar		İklim kaynaklı riskler, kentsel baskılar ve yapılaşma kaynaklı sorunlar, kirlilik türleri, afet riski taşıyan alanlar
Kültürel Bileşenler	**Fiziksel**	Yapılı Çevre	Yapılar, kentsel unsurlar, mekân organizasyonları, arazi kullanımları, koruma alanları, bağlamsal ilişkiler
		Ulaşım &Altyapı Sistemleri	Yollar, alt-üst yapı sistemleri, duraklar
		Açık & Yeşil Alanlar	Meydanlar, parklar gibi geniş rekreasyon alanları
		Görsel Alanlar & Manzaralar	Manzara noktaları, simgesel bakış açıları, silüet bütünlüğü, görsel odak noktaları
	Sosyo-kültürel &Ekonomik	Somut Olmayan Kültürel Miras Unsurları	Anlatılar, temsiller ve kültürel bellek, toplumsal deneyimler, mekâna atfedilen kimlik ve anlamlar
		Nüfus & Demografik Yapı	Nüfus ve nüfus yoğunluğu, gelir, eğitim seviyesi
		Sosyo-Kültürel Pratikler	Sanatsal ve kültürel etkinlikler, yaratıcı mekanlar, kültürel üretim alanları, kamusal katılım ve kültürel ifade biçimleri
		Ekonomik Faaliyetler	Ulaşım ve lojistik faaliyetleri, turizm ve hizmet sektörü, yaratıcı endüstriler, küçük ölçekli üretimler, dönüşen ekonomik işlevler
Uygulamalar / Süreçler	Koruma		Koruma kararları, süreçleri, projeleri
	Planlama & Tasarım		Plan kararları, stratejileri, tasarım projeleri
	Yönetim		Yönetim süreçleri, paydaş ilişkileri, politikalar, yasal değişiklikler
	Katılım		Katılımcı süreçler, toplumsal hareketler

[3] Koyunoğlu (2023) ise, yaklaşımın uygulandığı 29 alan çalışması üzerinden miras bileşenlerini kültürel, doğal ve kimlik unsurları olarak sınıflandırmaktadır. Kimlik unsurlarını sosyo-kültürel pratikler, mekânsal hafıza ve demografi olarak ele almaktadır. Ayrıca bileşenlerin yalnızca fiziksel varlıklar üzerinden değil, aynı zamanda toplumsal hafıza, yerel algı ve çevresel bütünlük bağlamında da değerlendirilmesini önermektedir (s.44).

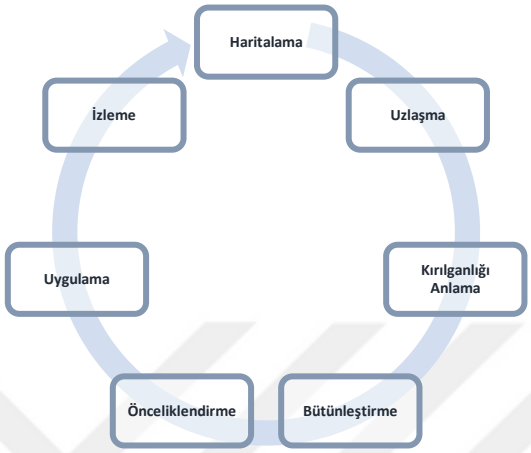
HUL yaklaşımı, kültürel mirasın korunmasını sürdürülebilir kalkınma çerçevesinde kentsel gelişim planları, politikaları ve süreçleriyle bütünleştirme çağrısında bulunmaktadır (UNESCO, 2023). Bu bağlamda peyzajın miras bileşenleri sadece geçmişten gelen doğal ve kültürel unsurlarla sınırlı değildir; bu alana yapılan müdahaleler, alınan kararlar, gösterilen toplumsal tepkiler ve planlama süreçleri de bu değerlerin nasıl biçimlendiğinin anlaşılmasına katkıda bulunmaktadır. Süreçler, aynı zamanda alanın anlamını, toplumsal algısını ve yönetsel yapısını şekillendiren somut olmayan kültürel miras katmanları olarak varlık kazanabilir. Dolayısıyla uygulama ve süreçler, tarihi kentsel alanın daha geniş bağlamının anlaşılmasında (Akyüz, 2022) alanın miras değerlerini biçimlendiren tarihsel değişim katmanları olarak ele alınmalı ve bu yönleriyle miras göstergesi olarak değerlendirilmelidir.

2.2.3 Yaklaşımın Uygulama Adımları ve Araçları

HUL yaklaşımı, her kentin yerel bağlamına göre farklı uygulamalar gerektirdiğinden, bu yaklaşımın uygulanabilirliğini artırmak amacıyla altı temel eylem adımı önerilmiştir. Bunlar;

- **Kaynakları Belirleme-Haritalama:** Kentin doğal, kültürel ve insan kaynaklarına ilişkin kapsamlı araştırmaların ve haritalandırmaların yapılması
- **Nitelik ve Değerleri Belirleme-Uzlaşma:** Kültürel ve doğal mirasa ait nitelik ve değerlerin tanımlanmasında ve koruma hedefleri ve eylemleri hakkında karar vermede paydaşlar ve uzmanların sürece dahil edilmesi
- **Kırılganlığı Anlama:** Belirlenen değerlerin ve ilgili niteliklerin değişim ve gelişime karşı kırılganlığının değerlendirilmesi
- **Bütünleştirme (Entegrasyon):** Değerlerin, ilgili niteliklerin ve kırılganlık durumlarının kalkınma projelerinin planlanması, tasarlanması ve uygulanması konusundaki kentsel gelişim çerçevesine entegre edilmesi
- **Önceliklendirme:** Koruma ve gelişime yönelik eylemlerin belirlenmesi ve önceliklendirilmesi
- **Uygulama-Gerçekleştirme:** Her bir proje için ortaklıkların ve yerel yönetim çerçevelerinin oluşturulması, paydaşlar arası iş birliğini sağlayacak mekanizmaların geliştirilmesidir (UNESCO, 2013; Veldpaus, 2015; Gravagnuolo & Fusco Girard, 2017; Pintossi vd., 2021).

Ayrıca, Tavsiye Kararı'nda açıkça uygulama adımı olarak yer almamakla birlikte kabul edilen "**İzleme**" süreci de önemlidir. Tarihi kentsel peyzaj bağlamında alınan kararların ve müdahalelerin etkilerini değerlendirmek, izleme adımının en önemli eylemlerindendir. Bu değerlendirme süreci, aynı zamanda gelecekte geliştirilecek yöntem ve araçların yönünü belirlemede de belirleyici olmaktadır.



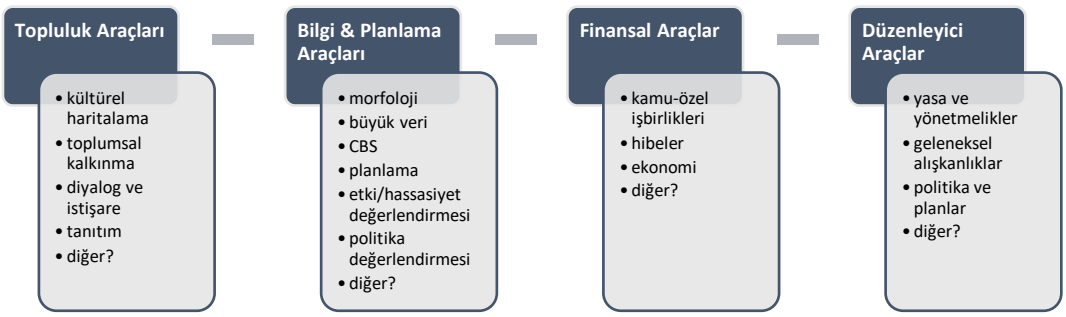
Şekil 2.1 Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) Yaklaşımı'nın eylem adımları

Bu eylem adımlarının ardışık bir düzen içerisinde tanımlanmaması ve ihtiyaca göre işleyişe katılması, HUL yaklaşımının farklı bağlamlara uyarlanabilirliğini mümkün kılan güçlü yönünü oluşturmaktadır. Ayrıca farklı kurumsal yapıdaki yönetimlere hitap eden bir yapıda olması yaklaşımın esnek ve bütünleştirici yönünü anlamak açısından önemlidir. Ayrıca bu adımlar, bileşenlerin ve bağlamın anlaşılmasını ve çok paydaşlı katılımcı sürecin kurgulanmasını kolaylaştırmakta, aynı zamanda koruma ile kalkınma arasında denge kurma potansiyeli de taşımaktadır.

HUL adımlarının uygulanması sürecinde yararlanılması ve geliştirilmesi önerilen araçlar dört grupta tanımlanmaktadır (UNESCO, 2011; WHITRAP, 2016):

- **Topluluk Araçları:** Çeşitli paydaşları sürece dahil eden bu araçlar, toplulukların tarih, gelenek, değer ve beklentilerini ortaya koymasına; kentsel alanlardaki temel değerleri tanımlamasına, çeşitliliklerini yansıtan vizyonlar geliştirmesine ve mirası korumaya yönelik eylemler üzerinde uzlaşmasına olanak tanır. Ayrıca kültürel haritalama, farkındalık yaratma, kültürlerarası diyalog, çatışma çözümü ve toplumun politika süreçlerine geri bildirimde bulunmasını sağlayarak yerel halkın yaşam kalitesini artırmaya yönelik katılımcı uygulamaları da destekler.

- **Bilgi ve Planlama Araçları:** Kentsel mirasın niteliklerinin bütünlüğünü ve özgünlüğünü korumayı amaçlayan bu grup; kültürel önem ve çeşitliliğin tanınmasını, değişimin izlenmesini ve yönetimini, yaşam kalitesinin iyileştirilmesini hedefler. Mirasın sosyal ve çevresel etkilerinin değerlendirilmesini sağlar; belgelenmesi ve haritalanması yoluyla karar alma süreçlerine bilgi temelli katkı sunar. Bu kapsamda planlama, etki/hassasiyet değerlendirmesi, CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri), büyük veri ve morfoloji gibi bilgi üretim ve analiz araçları temel bileşenler arasında yer alır.
- **Düzenleyici Araçlar / Yasal Sistemler:** Kentsel mirasın somut ve somut olmayan niteliklerinin korunması ve yönetimi için yerel koşullara uyarlanmış yasal ve yönetsel düzenlemeleri içerir. Bu kapsamda, ulusal ve yerel düzeydeki yasa ve yönetmelikler, hukuki çerçevede tanımlanmış politika ve planlar, ayrıca geleneksel alışkanlıklar ile yerleşik uygulamalar dikkate alınmakta; gerektiğinde bu uygulamaların tanınması ve güçlendirilmesi hedeflenmektedir.
- **Finansal Araçlar:** Geleneksel kapasiteleri geliştirirken, yenilikçi ve gelir getirici girişimleri desteklemeyi amaçlayan bu araçlar, kentsel mirasın ekonomik değerinin analiz edilmesi, ulusal ve uluslararası hibelerin kullanımı, kamu-özel iş birlikleri, mikro kredi, esnek finansman ve ortaklık modelleri gibi çeşitli kaynakları etkin biçimde değerlendirmeye odaklanır. Bu sayede hem özel yatırımlar hem de yerel girişimler teşvik edilerek koruma ve kalkınma süreçlerinin sürdürülebilirliği desteklenir.



Şekil 2.2 Kent için araç seti (WHITRAP, 2016)

Bu araç seti (Şekil 2.2.), tekdüze ve katı bir yapı sunmaktan ziyade, her kentin kendi bağlamına göre uyarlanabilir esnek bir çerçeve önermektedir. Araçlar mevcut yöntemlerin yeniden tasarlanmasıyla veya yeni araçların geliştirilmesiyle çeşitlendirilebilir; ayrıca kent geliştikçe güncellenmeleri ve yeniden uygulanmaları

mümkündür (WHITRAP, 2016). Bu esneklik, HUL yaklaşımının dönüşüme açık yapısını desteklemekte; koruma, planlama ve yönetim süreçlerine dahil edilmesini kolaylaştırmaktadır.

2.3 Pilot Şehirlerdeki Uygulamalar

Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) yaklaşımının kuramsal temelleri, farklı ülke ve kentlerdeki uygulamalar ile görünürlük kazanmış, pilot şehirlerdeki çalışmalar yaklaşımın pratikteki yansımalarını ortaya koymuştur. Bu bağlamda bölümde, HUL yaklaşımının şehirlere nasıl uyarlandığı, adımların nasıl uygulandığı ve ne tür araçlar geliştirildiğini anlamak için uluslararası örnekler ele alınacaktır.

Kapsamlı bir literatür, yerel özgünlüklerin göz önünde bulundurarak yaklaşımın uygulama bağlamında uyarlanması gerektiğini öne sürmektedir. Bu bağlamda dünya genelinde tarihi kent peyzaj yaklaşımının ortaya koyduğu süreç ve adımların farklı kentlerde ve çeşitli hiyerarşilerde kullanıldığı görülmektedir. Belirlenen kentlerde, konuya özel uzmanlar tarafından çeşitli uygulamalar gerçekleştirilmiş; söz konusu çalışmalar UNESCO, Dünya Mirası Sözleşmesi ve Asya-Pasifik Bölgesi için Dünya Mirası Eğitim ve Araştırma Enstitüsü (WHITRAP) tarafından desteklenmiştir. Bu pilot kentler Ballarat (Avustralya), Şanghay (Çin), Suzhou (Çin), Cuenca (Ekvador), Rawalpindi (Pakistan)'dir. Ayrıca Zanzibar (Tanzanya), Napoli (İtalya) ve Amsterdam (Hollanda) kentleri de UNESCO'nun desteğiyle çalışılmış kentlerdir. Her birinde HUL araçlarının yerel bağlama uygun şekilde kullanıldığı belirtilmektedir (WHITRAP, 2016).

Roders ve Bandarin'in (2019) bu kentleri kapsayan çalışması, HUL yaklaşımının sahadaki uygulanabilirliğini ve karşılaşılan zorlukları açığa çıkarmakta, özellikle hedeflenen ilkelerle uygulananlar arasındaki farklara dikkat çekmektedir. HUL yaklaşımın etkili olabilmesi için stratejik ve kurumsal dönüşümlerin zorunluluğunu vurgulamaktadır. Bu çerçevede, pilot şehirlerde gerçekleştirilen HUL uygulamaları ile bu süreçlerde kullanılan araçlar detaylı biçimde incelenecektir.

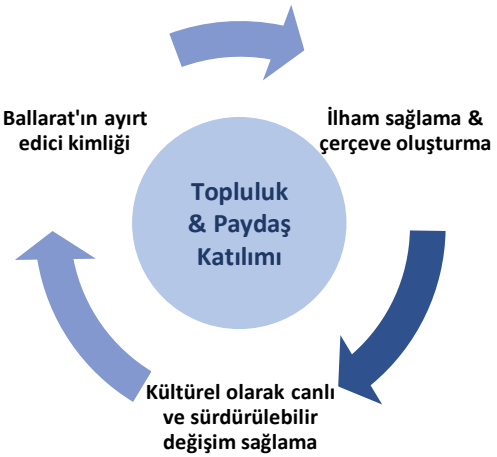
Ballarat, Avustralya

Avustralya'nın Victoria eyaletinde yer alan Ballarat, 19. yüzyıl altına hücumu döneminden kalan mimari mirası ve güçlü topluluk yapısıyla dikkat çeker. Ayrıca, mirasını korumak için kültürel enstitüler kurma, hikâye anlatımı ve kültürel turizm gibi yaratıcı yöntemleri kullanmasıyla; yerel halkı eğiterek Aborijin kültürünü hafıza araçları ve anlatılar yoluyla yaşatmaya çalışmasıyla bilinmektedir. Kent, zengin tarihi ve kültürel bir dokuya sahip olmasına rağmen zamanla nüfus artışı, ekonomik baskılar, kimlik kaybı ve iklim değişikliği gibi sorunlarla karşı karşıya kalmıştır (NIUA, 2016). Bu sorunlar HUL yaklaşımı ile çözülmeye çalışılmış, toplumsal katılım temelli bir süreç benimsenmiştir.

Ballarat'ta HUL yaklaşımı kapsamında, "Ballarat Imagine" adlı kapsamlı katılım süreci, kültürel haritalama platformları[4], yerel danışma komiteleri ve Ballarat Miras Ödülleri gibi uygulamalarla halkın sürece etkin katılımı sağlanmıştır (Şekil 2.3). "Today, Tomorrow, Together: The Ballarat Strategy – Our Vision for 2040" ve "Ballarat Heritage Plan 2016–2030: People, Culture and Place" gibi stratejik belgeler hazırlanmış; karar destek sistemleri, açık veri uygulamaları ve iyi uygulama çerçeveleri de bu süreci desteklemiştir. Yasal açıdan ise Ballarat Miras Danışma Komitesi (BHAC) ile paydaşlar arası iş birliği desteklenmiş, Heritage Overlay ve "Heritage Gaps" planı ile önemli alanların korunması hedeflenmiştir. Sürecin mali boyutu ise yerel yönetim bütçesi, uluslararası hibeler, araştırma fonları, düşük faizli krediler, proje hibeleri ve Ballarat Miras Restorasyon Fonu gibi kaynaklarla desteklenmiştir (NIUA, 2016; WHITRAP, 2016).

Ballarat'ta elde edilen en önemli başarı, koruma anlayışının halk nezdinde kabul görmesi ve mirasın kültürel, ekonomik ve sosyal kalkınmanın bir parçası olarak değerlendirilmesidir. Ancak uygulamada zaman zaman bürokratik süreçlerin yavaşlığı ve fon yetersizlikleriyle karşılaşılmıştır.

[4] Ballarat Kültürel Haritalama Platformları: www.timecapsuleballarat.com, www.hulballarat.org.au, www.visualisingballarat.org.au (NIUA, 2016; WHITRAP, 2016).



Şekil 2.3 Ballarat'ın uygulama modeli (WHITRAP, 2016)

Şanghay, Çin

Çin'in en büyük metropollerinden biri olan Şanghay'ın Hongkou Nehri çevresi doğal yapısı, geleneksel Lilong yerleşimleri ve sanayi mirasıyla öne çıkmaktadır. Son yıllarda yeni yüksek katlı yapılaşmaların tarihi yapılara zarar vermesi, gelişim baskısının yaşam kalitesini düşürerek göçe yol açması ve ekonomik durgunluk gibi nedenler bölge üzerinde ciddi baskılar oluşturmuştur. Aynı zamanda, yerel kalkınma ihtiyacı doğrultusunda altyapı iyileştirmeleri, nehir bakımı ve yaratıcı endüstriler için alan dönüşümleri gibi uygulamalar da bölgede önemli fiziksel ve sosyal değişimlere yol açmıştır (WHITRAP, 2016).

HUL yaklaşımı, 2014 yılında Şanghay'da kentsel yenilemenin temel araçlarından biri olarak benimsenmiş; uygulama sürecinde WHITRAP, yerel ofisler, özel sektör ve topluluklar etkin rol üstlenmiştir. HUL ilkeleri mevcut mahalle planlarına entegre edilmiş, 2016 yılında 11 mahalle koruma listesine alınmıştır. Pennsylvania Üniversitesi ve Tongji Üniversitesi'nin çalışmaları ise süreci bilgi temelli ve çok aktörlü bir yapıya kavuşturmuştur.

Şanghay'da HUL yaklaşımı kapsamında, açık tartışmalar yoluyla kamu katılımı sağlanmış; sosyal ve piyasa aktörleri sürece dâhil edilmiş ve yerel konularda akademik danışmanlıktan yararlanılmıştır. Yaratıcı endüstriler aracılığıyla ekonomik canlandırma hedeflenmiş, sosyal yapının dönüşümünü destekleyen yeni grupların katılımı teşvik edilmiş ve bu süreç yerel kalkınma çerçevesiyle yönlendirilmiştir. Koruma yasaları, kamu katılımını zorunlu kılan 2003 tarihli

Şanghay Yönetmeliği ve çeşitli koruma uygulamaları düzenleyici araçlar arasında yer almıştır. Çalışmalarda kitlesel fonlama, kamu-özel iş birlikleri, döner sermaye, mülk kiraları ve yaratıcı firmaların yatırımları gibi kaynaklardan faydalanılmıştır (NIUA, 2016; WHITRAP, 2016).

Bu uygulamalar sonucunda koruma bina ölçeğinden çıkarılarak bütün alana yayılmış; mirasın sürekliliği, yerel kimliğin güçlendirilmesi ve yaşam kalitesinin artırılması sağlanmıştır. Aynı zamanda sosyal uyum da desteklenerek HUL yaklaşımının kapsayıcı yönü öne çıkarılmıştır (NIUA, 2016).

Suzhou, Çin

Suzhou'nun Wujiang bölgesindeki Shuang Wan köyü, ana su kanalları boyunca şekillenen yerleşim dokusu, tarım arazileri ve balık havuzlarıyla çevrili kırsal peyzajı sayesinde geleneksel yaşam biçimini yansıtmaktadır. Geçmişte tarım ve ipek üretimine dayanan yerel ekonomi, günümüzde ev temelli tekstil atölyeleri ve çevrim içi satışlarla yeniden canlanmıştır. Kültürel haritalama çalışmaları, yerel halkın hâlen kanallar, balık havuzları ve Tai Gölü ile güçlü bir aidiyet kurduğunu ortaya koymaktadır (WHITRAP, 2016).

Bölgedeki temel sorun, merkezi yönetimin balık havuzlarının yarısını tarım arazisine dönüştürme politikası nedeniyle kırsal peyzajın ve çiftçi gelirlerinin tehdit altına girmesidir. Göçle gelenlerin aidiyet eksikliği, kapsayıcı topluluk oluşturma ihtiyacını doğururken, hızlı ekonomik büyüme ve dengesiz kentsel gelişim geleneksel miras alanları ile yeni yapılaşmış bölgeler arasındaki bağlamı zayıflatmıştır (WHITRAP, 2016; Jiang vd., 2023).

HUL yaklaşımı kapsamında önce doğal ve kültürel kaynaklar belirlenmiş, ardından mirasın taşıdığı değerler tanımlanarak kırılganlık alanları analiz edilmiştir. Bu doğrultuda, kırsal peyzajın korunması yerel kalkınma hedefleriyle bütünleştirilmiş; kamusal alanların iyileştirilmesi, gül yetiştiriciliği gibi alternatif tarım uygulamaları ve kırsal turizm önerileri geliştirilmiştir. Süreç boyunca yerel halk ve girişimciler sürece dâhil edilerek öncelikler birlikte belirlenmiştir.

Suzhou'da HUL yaklaşımı kapsamında, kültürel haritalama çalışmaları gerçekleştirilmiş; yerel halk atölyeleri ve katılımcı oturumlar düzenlenmiştir. Kırılganlık analizleri aracılığıyla alanın mevcut durumu değerlendirilmiş bu bağlamda kentsel planlama ve tasarım süreçleri yürütülmüştür. Yasal çerçeveyi

stratejik planlar ve gelişim planları oluşturmuştur. Çalışmalar bir girişim kapsamında sağlanan bölge hibeleri ve kamu-özel ortaklıkları aracılığıyla desteklenmiştir (WHITRAP, 2016). Bu uygulamalar sayesinde kırsal tarihi peyzaj korunmuş, mekânsal iyileştirmelerle köy kimliği yeniden canlandırılmış ve yerel ekonomi desteklenirken kültürel belleğin devamlılığı sağlanmıştır.

Cuenca, Ekvador

Cuenca, Ekvador'un Azuay eyaletinde yer alan ve dört nehirle çevrili dağlık bir kent olup, özellikle tekstil, mobilya ve geleneksel el sanatları üretimiyle öne çıkan bir merkezdir. Panama şapkası olarak bilinen hasır şapkaların asıl üretim yeri de burasıdır. 1999 yılında Dünya Mirası Listesi'ne alınan tarihi kent merkezi[5], zamanla çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Bu sorunlar arasında trafik yoğunluğu, kültürel mirasın değer kaybetmesi, tarihi yapıların yenileriyle değiştirilmesi, görsel kirlilik ve düzenleyici/kapsayıcı bir koruma çerçevesinin eksikliği öne çıkmaktadır (NIUA, 2016). 2014 yılında Cuenca'da benimsenen Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) yaklaşımı, kentin koruma planının oluşturulmasında merkezi bir araç olarak değerlendirilmiştir. Uygulama süreci; WHITRAP, Cuenca Üniversitesi, yerel yönetim ve topluluk temsilcilerinin aktif katkısıyla yürütülmüştür. Süreç, birbirini takip eden birkaç aşamada yapılandırılmıştır:

- 1.aşamada, Cuenca'nın karakteristik özellikleri ve mekânsal bağlamı ayrıntılı olarak incelenmiştir.
- 2. aşamada, kültürel haritalama yöntemleriyle elde edilen veriler doğrultusunda peyzaj birimleri belirlenmiştir.
- 3. Aşamada, bu birimlerin değerlendirilmesi yapılarak, müdahale alanlarını tanımlayan kriterler ve mekânsal kaliteye yönelik hedefler oluşturulmuş; bu hedefler stratejik eylem planına yön vermiştir.

Koruma planı yalnızca fiziksel yapıya değil; aynı zamanda kent morfolojisi, kültürel miras, konut alanları, yaşanabilirlik düzeyi, turizm, kültür ve ulaşım gibi çok boyutlu temalara odaklanmıştır. Cuenca Üniversitesi'nin yürütücülüğünde

[5] Cuenca'nın tarihi merkezi, İspanya'nın iç kesimlerindeki kentsel planlama, peyzaj ve kültürlerin kaynaşmasıyla bağlantılı olan II, IV ve V. kriterlere göre 1999 yılında Dünya Mirası Listesi'ne dahil edilmiştir (WHITRAP, 2016).

kurulan disiplinler arası araştırma ekibi (ekonomi, sosyoloji, mimarlık, arkeoloji vb. alanlardan uzmanlarla) sürece önemli katkılar sağlamıştır (WHITRAP, 2016).

Cuenca'da HUL yaklaşımı kapsamında, uzmanlarla birlikte yurttaş atölyeleri ve kültürel haritalama çalışmaları yürütülmüş; fotoğraf yarışmaları, tanıtım amaçlı düzenlenen atölyeler ve vizyon konferansları ile toplumsal farkındalık ve katılım güçlendirilmiştir. Planlamaya yönelik bilgi formları ve ortak veri önerileri hazırlanmış; Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) ile kritik alanlar belirlenmiş ve peyzaj birimleri geliştirilmiştir. Süreçte kullanılan yasal düzenlemeler; Koruma Dereceleri ve İyi Uygulamalar El Kitabı, Ekvador Cumhuriyeti Anayasası (2008), Kültürle İlgili Organik Yasa (2016) ve Cuenca Kantonu Tarihi ve Kültürel Alanların Yönetimi ve Korunması Yönetmeliği (2010) olmuştur. Çalışmalar kiracı destekli tarihi yapı koruma politikaları ve Cuenca Üniversitesi Araştırma Müdürlüğü'nün sağladığı mali destek süreçleri ile desteklenmiştir (WHITRAP, 2016; NIUA, 2016). Cuenca'daki HUL uygulaması, katılımcı süreçlerin güçlü kurulması, disiplinlerarası iş birliği, çok aşamalı planlama yaklaşımı ve yerel mevzuatla bütünleşme sayesinde başarıya ulaşmıştır. Ayrıca, finansal desteklerin ve üniversite katkılarının sürece dâhil edilmesi uygulamanın sürdürülebilirliğini artırmıştır.

Rawalpindi, Pakistan

Pakistan'ın Pencap eyaletinde yer alan Rawalpindi, zengin tarihi geçmişi, kültürel çeşitliliği ve sanayi potansiyeliyle ülkenin önde gelen kentlerinden biridir. Geçmiş medeniyetlerin izlerini taşıyan kentte, tapınaklar, camiler ve haveli adı verilen geleneksel konutlar gibi somut miras öğeleri; el sanatları, mutfak kültürü ve yerel yaşam pratikleri gibi soyut miras değerleriyle iç içe geçmiştir. Lokomotif, gaz, deri ve tekstil gibi sanayi kollarının geliştiği şehir aynı zamanda önemli bir ekonomik merkezdir. Rawalpindi'de tarihi yapıların bakımsızlığı, miras korumaya yönelik yasal düzenleme eksikliği ve geçim sıkıntısı nedeniyle kültürel çeşitliliğin azalması başlıca sorunlardır.

Rawalpindi'de HUL yaklaşımı 2013 yılında benimsenmiş, WHITRAP ve Ulusal Güzel Sanatlar Koleji'nin desteğiyle tarihi alanların korunmasına yönelik veri toplama, tehdit analizi ve çevresel iyileştirme çalışmaları yürütülmüştür. Finansal araçların kullanımı ve yasal çerçevenin güçlendirilmesi hedeflenmiştir. Bu kapsamda, "How I See My Mohollah / Art/Artists for Heritage" programı

aracılığıyla toplulukların sürece katılımı teşvik edilmiş; mahalle iyileştirme çalışmaları kapsamında ağaç dikimi ve yeşillendirme faaliyetleri yürütülmüş, ayrıca çeşitli seminerlerle farkındalık artırılmıştır. Kırılganlık analiziyle kültürel miras, çarşılar, sosyal yapı ve meslekler değerlendirilmiş; hızlı envanter çalışmaları, haritalama ve çevresel analizlerle bilgi üretimi ve planlama süreci desteklenmiştir. "Pakistan One Nation One Vision – 2025" belgesi ve Pencap yapı yönetmelikleri düzenleyici çerçeveyi oluşturmuş; Rawalpindi Şehir Yönetimi, Ulusal Güzel Sanatlar Koleji ve WHITRAP iş birliğiyle tarihi merkez için stratejik adımlar atılmıştır. Ayrıca kamu kurumları arasında uzlaşı geliştirilmiş ve Pakistan Eyalet Yönetimi Enstitüsü (PPMI) aracılığıyla HUL eğitimi sağlanmıştır. Finansal açıdan ise Hollanda fonu, tarihi yapıların yeniden işlevlendirilmesi, ayrıca Yaşayan Miras Rotalarının tasarımı, geliştirilmesi ve tanıtımı gibi uygulamalarla süreç desteklenmiştir (WHITRAP, 2016; NIUA, 2016). Pakistan'da kültürel miras bilinci ve koruma deneyimi sınırlı olsa da HUL yaklaşımı yerel halktan kamu otoritelerine kadar geniş bir paydaş kitlesi tarafından kolaylıkla benimsenmiş ve odak, yaklaşımın tanımından çok uygulanma yöntemlerine yönelmiştir.

Zanzibar, Tanzanya

Zanzibar'ın kentleşmesinin merkezinde yer alan Taş Şehir, üç kıtayı birleştiren tarihi ticaret ağı sayesinde oluşan kozmopolit yapısı ve çok katmanlı kültürel değerleriyle öne çıkmaktadır. Kentin merkezinden geçen dere, Taş Şehir ile Ng'ambo arasında mekânsal bir ayrım oluşturmuş, bu ayrım zamanla sosyal kopuşa dönüşmüştür. 2000 yılında UNESCO Dünya Mirası Listesi'ne giren Taş Şehir[6]'in evrensel değerlerini tehdit eden bu kopukluk, HUL yaklaşımıyla ele alınmış; özellikle Ng'ambo'nun yeni şehir merkezi olarak tanımlanmasıyla, mekânsal ve sosyal süreklilik sağlamak amacıyla kapsamlı planlama ve katılımcı süreçler geliştirilmiştir.

Zanzibar'da HUL yaklaşımı kapsamında, hikâye toplama çalışmaları, paydaşlarla gerçekleştirilen vizyon toplantıları ve "halkla planlama" yaklaşımlarıyla topluluk katılımı desteklenmiştir. Kültürel haritalama, kırılganlık analizi ve "tasarımla

[6] Taş Şehir, kültürel etkileşimin somut bir yansıması olması (Kriter ii), Asya ve Afrika arasındaki deniz ticaretinin özgün mimari ve kentsel yapıyla yansıması (Kriter iii) ve Doğu Afrika'daki köle ticaretinin sona erdirilmesindeki sembolik rolü (Kriter vi) nedeniyle Dünya Mirası Listesi'ne alınmıştır (UNESCO WHC, t.y.).

araştırma" ile "araştırmayla tasarım" gibi yöntemler bilgi üretimi ve planlama sürecine entegre edilmiştir. Ulusal Mekânsal Gelişme Stratejisi (NSDS), Zanzibar Yapısal Planı (Zans-Plan), Yerel Alan Planları (LAP) ve Taş Şehir Koruma Otoritesi (STCDA) ise düzenleyici araçlar olarak uygulanmıştır. Finansal destek ise Hollanda hükümeti hibeleriyle sağlanmıştır. "Halkla birlikte planlama" ilkesiyle yürütülen Ng'ambo projesi, kültürel mirasın korunmasının sürdürülebilir kalkınma için itici ve kolaylaştırıcı bir unsur olduğunu vurgulamıştır (WHITRAP, 2016; UNESCO WHC, t.y.).

Napoli, İtalya

Napoli, çok katmanlı tarihi dokusu ve Akdeniz bölgesindeki stratejik konumuyla, somut ve somut olmayan miras unsurlarının iç içe geçtiği önemli bir kenttir. HUL yaklaşımının uygulandığı ilk örneklerden biri olan bu şehirde, tarihi merkez için hazırlanan yönetim planı, kültürel üretimin desteklenmesini de kapsayan bütüncül bir çerçevede geliştirilmiştir. Plan sürecinde, kentin doğal, kültürel ve sosyal değerleri farklı ölçeklerde ele alınmış; tampon bölge yeniden tanımlanarak Napoli'nin çevresindeki diğer kültürel alanlarla ilişkisi güçlendirilmiştir. Bu planlama yaklaşımı, bir araç olarak değerlendirilmiştir.

Somut mirasın yanı sıra, şehrin gündelik yaşamla iç içe geçmiş yaratıcı kültürel birikimi (dikiş, gastronomi, müzik üretimi, geleneksel el sanatları vb.) tarihi merkezin kimliğini oluşturan unsurlar olarak ele alınmıştır. Bu bağlamda, genç girişimcilere destek verilmesi, yaratıcı sektörlerde kapasite geliştirilmesi ve tarihi alanlarda yeni kullanımların teşvik edilmesi gibi politikalar uygulanmıştır. Bu stratejiler, kentin sosyal yapısıyla tarihi çevre arasında güçlü bir bağ kurulmasına olanak tanımıştır. Stratejik planlarda da bu uygulamalara yer verilmiştir.

Napoli'de HUL yaklaşımı kapsamında, farklı düzeylerdeki paydaşlara yönelik düzenlenen atölye çalışmalarıyla topluluk katılımı teşvik edilmiştir. Kültür üretimi teşvik edilmiş, yaratıcı sektörler ve girişimcilik desteklenmiş, tarihi alanların canlandırılmasına yönelik çalışmalara önem verilmiştir. Topluluk katılımını destekleyen yasal düzenlemeler ve ağ kurma stratejileri geliştirilmiş; mali teşvikler, hibe destekleri ve ortak markalaşma çalışmaları da sürece finansal katkı sağlamıştır (WHITRAP, 2016). Napoli'de hala çözüm bekleyen sorunlar olduğu belirtilse de, HUL yaklaşımının kültürel üretime dayalı faaliyetleri destekleme yoluyla kentin

yaşam kalitesini ve değerlerini bütüncül bir koruma ve kalkınma çerçevesinde güçlendirdiği görülmektedir.

Amsterdam, Hollanda

Amsterdam, tarihi kentsel peyzaj (HUL) yaklaşımını erken benimseyen şehirlerden biri olarak dikkat çekmektedir. HUL'un öncüllerinden biri olarak kabul edilmesinin nedeni, 2000 tarihli Avrupa Peyzaj Sözleşmesi çerçevesinde geliştirilen Belvedere Programı ile kültürel değerlerin mekânsal planlamaya entegre edilmesini uzun süredir hedeflemesidir. 2010'da UNESCO Dünya Mirası Listesi'ne giren Amsterdam'ın Canal Ring (kanal kuşağı) bölgesi, bu yaklaşımı resmen benimseme yönünde bir adım olmuştur (aktaran WHITRAP, 2016). Ancak Amsterdam'da HUL'un uygulanması kolay olmamıştır. Ana problem, kentsel ve kültürel miras politikalarının birbirinden kopuk çalışması ve farklı kurumların yaklaşımları arasında bütüncül bir anlayışın eksik olmasıdır (WHITRAP, 2016).

Bu sorunu aşmak adına, Veldpaus'un (2015) geliştirdiği sınıflandırmaya dayalı (taxonomy-based) politika analiz aracı ile üç çalıştay düzenlenmiştir. Bu çalıştaylarda kent yönetiminin miras ve planlama birimlerinden uzmanlar bir araya gelmiş, uygulanan politikalar değerlendirilmiş ve farklı aktörlerin bakış açıları tartışılmıştır. Çalışma dört ana boyutta yürütülmüştür: nitelikler (ne?), değerler (neden?), aktörler (kim?) ve süreçler (nasıl?). Bu süreç sayesinde, hem yerel politikaların uluslararası HUL yaklaşımıyla ne derece örtüştüğü görülmüş hem de kent yönetim sistemindeki kurumsal boşluklar tespit edilmiştir.

Amsterdam örneği, HUL yaklaşımının başarılı olabilmesi için kurumlar arası eşgüdüm, tanım birliği ve katılımcı süreçlerin gerekliliğini ortaya koymaktadır. Aynı zamanda bu örnek, HUL'un yalnızca fiziksel koruma değil; sosyal, yönetsel ve politik entegrasyonla bütüncül olarak değerlendirilmesi gerektiğini gösteren önemli bir uygulamadır.

HUL yaklaşımının pilot şehirlerdeki uygulamaları incelendiğinde, bu çalışmaların her ülkenin kendi toplumsal, ekonomik, yönetsel ve kültürel koşulları doğrultusunda şekillendiği görülmektedir. Uygulamalar, kent merkezi (Napoli, Cuenca), mahalle (Şanghay) ya da kırsal alan (Suzhou) gibi farklı ölçeklerde yürütülmüştür.

Ülkelerin HUL'un sunduğu genel çerçeveyi kendi bağlamlarına göre detaylandırarak somut hale getirdiği söylenebilir. Her bir şehirde alana özgü sorunlar tanımlanmıştır. Bazı sorunların doğrudan fiziksel veya yönetsel yapının gözlemlenmesine dayanırken, bazıları ise sosyo-kültürel durumları ifade ettiği görülmüştür. Bazı şehirlerde birden fazla sorun tanımlanmış ve bu sorunlar çok sayıda araçla eşleştirilmiştir. Bu bağlamda sorunları fiziksel, sosyal, kültürel ve yönetsel kırılganlıklar üzerinden farklı boyutlarıyla tanımlamanın değerlendirmeyi kolaylaştıracağı söylenebilir. Ayrıca bu durum, yaklaşımın esnekliğini ve bağlama duyarlı niteliğini ortaya koyarken; uygulamanın başarılı olabilmesi için her ülkenin kendi koşullarına uygun yönetsel yapılar ve stratejiler geliştirmesi gerektiğini de göstermektedir. Sorunun tanımının, onu çözmeye yönelik stratejik adımlarla birlikte düşünülmesi gerektiğini ortaya koymak amacıyla, Tablo 2.2'de sorunlar, o soruna karşılık gelen uygulama adımları ve araçlarla ifade edilmiştir. Bu yaklaşım sorunları ve önerileri sadece fiziksel değil çok katmanlı olarak okuma pratiği sunmuştur.

Uygulamalar, farklı ülkelerde karşılaşılan benzer sorunlara farklı müdahale stratejileri/araçları geliştirildiğini göstermiştir. Ya da tam tersi, başka bir ülkede işe yarayan stratejinin/aracın diğer kentte de uyarlanabileceğini sorgulatan karşılaştırmalı bilgi edinme imkânı sağlamıştır. HUL yaklaşımının uygulamada ne kadar etkili olduğu tartışılabilir. Ancak bu uygulamalar araç çeşitliliği ve bütüncül yaklaşımın ne kadar önemli olduğunu, çok paydaşlı ve çok araçlı stratejik yaklaşımların nasıl kurgulandığını göstermiştir.

HUL adımlarının yoğunluğu ve sıralaması şehirden şehre değişmiş; bazı örneklerde tüm adımlar sistematik olarak uygulanırken (Ballarat, Suzhou), bazı yerlerde sadece belirli adımlar öne çıkmıştır. Uygulama adımlarından biri olan önceliklendirme aşamasının, birçok örnekte arka planda kaldığı görülmüştür. Bu durumun, HUL uygulama sürecinin döngüsel ve esnek bir yapıya sahip olmasından kaynaklandığı düşünülebilir. Sürecin devamlı kendini besleme ve yeniden değerlendirme gerektirmesi, önceliklendirmeyi sabit bir aşama olmaktan çıkardığı ve yeniden şekillenen bir unsur olarak ele aldığı söylenebilir. Ancak karmaşık ve eş zamanlı çözüm bekleyen çok sayıda sorun söz konusu olduğunda, önceliklendirme adımı ön plana çıkmaktadır. Bu adım sayesinde bütüncül bir strateji geliştirilebilir. Buna ek olarak yönetişim süreçlerinde şeffaflık ve hesap verebilirlik açısından önceliklerin

açık biçimde tanımlanması gerekmektedir. İzleme adımının ise örtük bir biçimde ele alındığı söylenebilir. Kültürel haritalama, kırılganlık analizi, CBS tabanlı araçlar ve katılımcı mekanizmalar mekânsal ve toplumsal değişimleri izlemek için de kullanılmaktadır.

Tüm örneklerde disiplinler arası iş birliği, sürdürülebilir kalkınma hedefleri doğrultusunda ortak bir bilinçle hareket edilmesi ve topluluk katılımı belirleyici unsurlar olmuştur. Halkla birlikte planlama, kültürel haritalama, hikâye toplama gibi katılımcı yöntemler aktif biçimde kullanılırken; teknik altyapının güçlendirilmesi amacıyla CBS, karar destek sistemleri, açık veri platformları ve katılımcı tasarım gibi bilgi ve planlama araçlarından faydalanılmıştır. Finansman kaynakları ise belediye bütçeleri, ulusal/uluslararası fonlar, özel sektör yatırımları gibi çeşitlilik göstermiştir. Koruma yasaları, planlama sistemleri, stratejik iş birlikleri ve eğitim protokolleri sürecin kurumsallaşmasına katkı sağlamıştır.

Tablo 2.2 Pilot şehirlerde HUL uygulamaları (Yazar, 2025)

ŞEHİR / ÜLKE	TARİH	YER / ÖLÇEK	SORUNLAR	HUL ADIMLARI[7]						HUL ARAÇLARI			
				H	Uz	K	B	Ö	Uy	Topluluk	Bilgi ve Planlama	Düzenleyici	Finansal
Ballarat/ Avustralya	2012	Tarihi Kent Merkezi	*İklim Değişikliği *Kentleşme Baskısı *Kimlik Değişimi *Değişen Ekonomi *Nüfus Artışı	+	+	+	+	+	+	Ballarat Imagine, Kültürel Haritalama Danışma Komiteleri Miras Ödülleri	Strateji/Miras Planları Karar Destek Sistemleri Açık Veri Çerçeveleri	Miras Komitesi Yasal Mevzuat Koruma Planları (Heritage Overlay, Heritage Gaps)	Yerel Fonlar Düşük Faizli Krediler Araştırma Fonları Proje Hibeleri
Şanghay/ Çin	2006	Hongkou Nehri Çevresi	*Yıpranan Miras *Kentleşme Baskısı *Ekonomik Durgunluk	+	+	+	+	-	+	Açık Toplantılar Akademi Danışmanlıklar	Kalkınma Çerçevesi Yaratıcı Endüstriler	Koruma Yasaları Şanghay Yönetmeliği	Kitlesel Fonlama Kamu-özel Ortaklıkları Döner Sermaye Yaratıcı Sektör Yatırımları
Suzhou / Çin	2015	Shuang Wan Köyü	*Kentsel Politikalar *Hızlı Ekonomik *Büyüme *Aidiyet Eksikliği	+	+	+	+	+	+	Kültürel Haritalama Atölyeler Oturumlar	Kırılganlık Analizi Kentsel Planlama ve Tasarım Kırsal Turizm Önerileri	Gelişim Planları	Bölge Hibesi Kamu-özel Ortaklıkları
Cuenca/ Ekvador	2014	Tarihi Kent Merkezi	*Soylulaştırma *Kentleşme Baskısı *Ulaşım/Trafik Sorunu	+	+	+	+	+	+	Katılımcı Atölyeler Kültürel Haritalama Tanıtım Etkinlikleri Fotoğraf Yarışmaları Vizyon Konferansları	Bilgi Formları Ortak Veri Önerileri CBS-Peyzaj Geliştirme Çalışmaları	İyi Uygulamalar El Kitabı Yerel Yasalar /Yönetmelikler	Kiracı Destek Prog. Üniversite Desteği
Rawalpindi / Pakistan	2013	Tarihi Kent Merkezi	*Yıpranan Miras *Yasal Çerçeve Eksikliği *Kültürel Çeşitliliğin Azalması	+	-	+	+	-	+	Sanat Programları İyileştirme Çalışmaları Seminerler	Kırılganlık Analizi Haritalama /Envanter Çevre Değerlendirme	Yapı Yönetmelikleri İş birlikler HUL Eğitimi Prog.	Hollanda Hibeleri Yeniden İşlevlendirme Rota Tanıtımları
Zanzibar/ Tanzanya	2015	Taş Şehir-Ng'ambo	*Mekânsal Ayrışma *Tehdit Altındaki Miras	+	+	-	+	-	+	Hikâye Toplama Vizyon Toplantıları Halkla Planlama	Kültürel Haritalama Kırılganlık Analizi Tasarımla Araştırma/ Araştırmayla Tasarım Yöntemleri	Mekânsal Gelişim Stratejileri Yerel/Yapısal Planlar Koruma Otoriteleri	Hollanda Hibeleri
Napoli/ İtalya	2010	Tarihi Kent Merkezi	*Gelişim Baskısı *Yönetim Gereksinimi	-	+	-	+	+	+	Kültürel Üretimin Teşvik Edilmesi Paydaş Çalıştayları	Katılımcı Planlama Tarihi Alanların Canlandırılması	Yönetim Planı Girişimcilik Odaklı Düzenlemeler Katılımcı Politikalar	Mali Teşvikler Hibe Programları Markalaşma Stratejisi
Amsterdam/ Hollanda	2010	Amsterdam Kanal Kuşağı	*Kurumsal Eşgüdüm Eksikliği	-	+	+	+	-	+	Çalıştaylar	Politika Analiz Aracı, Dört Boyutlu Sınıflama	Politika Uyumu, Eşgüdüm Mekanizmaları	(Belirtilmedi)

[7] H: Haritalama, Uz: Uzlaşma, K: Kırılganlığı Anlama, B: Bütünleştirme, Ö: Önceliklendirme, Uy: Uygulama, (+) ön planda olan, (-) arka planda kalan adımı ifade eder.

2.4 Uygulama Raporları

UNESCO'nun 2015 tarihli Tarihi Kent Peyzajı Tavsiye Kararının uygulanma durumuna dair ilk raporu, bu kararın Dünya Mirası alanlarıyla birlikte tüm kentsel miras alanları için geçerli olduğu vurgulanmaktadır. Bu bağlamda, Afrika, Latin Amerika ve Arap Devletleri başta olmak üzere dünyanın farklı bölgelerinde gerçekleştirilen pilot uygulamalara ve iş birliklerine dikkat çekilmiştir. Aynı zamanda, WHITRAP, UNITOWN ve benzeri bölgesel ve tematik ağlar aracılığıyla uygulamaların desteklendiği ifade edilmiştir.

Rapor, Tavsiye Kararının Sürdürülebilir Kentsel Gelişim 2030 Gündemi bağlamında Üye Devletler tarafından uygulanmasının önemini vurgulamakta ve kültür ile mirasın sürdürülebilir kalkınmanın bir aracı olarak değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Ayrıca, yaklaşımın kavramsal karmaşıklığı nedeniyle uygulamanın ilk yıllarında bilimsel danışma toplantılarının düzenlendiği belirtilmektedir. Üye Devletler, alınan önlemler ve karşılaşılan engeller de dahil olmak üzere, bu kararın uygulanmasına ilişkin raporlarını sunmaya teşvik edilmektedir. Ancak raporun yayımlandığı tarihe kadar hiçbir Üye Devletin resmi bir rapor sunmamış olması, izleme sürecinin sınırlamıştır. Bu bağlamda, Üye Devletler özellikle yaklaşımın uygulanmasına ilişkin teknik toplantılara, çalıştaylara ve konferanslara ev sahipliği yaparak süreci desteklemeye davet edilmektedir (UNESCO, 2015).

Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) Tavsiyesi, tarihi şehirlerin korunması ve yönetilmesine yönelik küresel düzeyde önemli bir araç olsa da bu alandaki tek çerçeve değildir. HUL yaklaşımının uygulanması, Birleşmiş Milletler tarafından geliştirilen Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH), Yeni Kentsel Gündem ve Dünya Mirası Sözleşmesi gibi diğer uluslararası strateji ve belgelerle yakından ilişkilidir (UNESCO, 2015; Roders & Bandarin, 2019). Günümüzde kentlerin sürdürülebilir gelişimi için benimsenen yeni uluslararası çerçeve, Birleşmiş Milletler'in 1976'dan bu yana yaklaşık her 20 yılda bir düzenlediği Konut ve Sürdürülebilir Kentsel Gelişim konferansları aracılığıyla şekillenmiştir (UN-Habitat, 2017). Bu sürecin önemli bir dönüm noktası, 2015 yılında SKH'leri içeren 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi'nin BM Genel Kurulu tarafından onaylanması olmuştur (UN, 2015). Bunu takiben 2016 yılında düzenlenen

HABITAT III Konferansı, kentlerin karşı karşıya olduğu güncel sorunlara çözüm üretmeyi amaçlayan ve "Yeni Kentsel Gündem"in kabul edildiği önemli bir konferans olarak öne çıkmaktadır (UN-Habitat, 2017). Bu gündem, kültürel miras ve kimliğin korunmasını, sosyal kapsayıcılığı ve katılımcı yönetişimi destekleyen ilkeleriyle HUL yaklaşımıyla doğrudan örtüşmektedir. Ayrıca SKH'lerin 11. maddesi "şehirleri ve yerleşim yerlerini kapsayıcı, güvenli, dayanıklı ve sürdürülebilir hâle getirme" hedefiyle HUL'un temel ilkeleriyle ortak bir zeminde buluşmaktadır (UN, 2015; WHITRAP, 2016).

2019 yılında Tavsiye'nin üye devletler tarafından uygulanmasına ilişkin ikinci görüşme metninde, çalışmalar üzerinden yapılan anketin sonuçları değerlendirilmiştir. Sonuçlar yaklaşımın temel kavramlarının uygulanmasında ilerleme kaydedilmiş olduğunu ancak daha geliştirilmesi gereken birçok konu bulunduğunu göstermiştir (UNESCO, 2019). Üye Devletler, anketin yerel yönetimleri hedef aldığını belirtmiş ve bu nedenle HUL yaklaşımının uygulanmasında merkezi ve yerel düzeydeki karar yapıları arasında ilişki kurulmasının büyük önem taşıdığını ifade etmiştir. Ayrıca, Tavsiye Kararı'nın Dünya Mirası Listesi'ndeki alanlar dışında, UNESCO Üye Devletlerindeki tarihi kentsel alanları da kapsadığı tekrar vurgulanmıştır.

Çalışma, yaşam ve mekân kalitesi, kentsel miras, iklim değişikliklerine adapte olabilme gibi konularda, mevcut iş birliği, bütünleşik yaklaşım ve uzun vadeli dayanıklılık (dirençlilik) gibi konuların daha da güçlendirilmesi gerektiğini ortaya koymuştur. Ayrıca, HUL yaklaşımının etkilerini ölçmek için uygun göstergelerin eksikliği ve bu durumun sürdürülebilir kalkınma hedefleriyle olan ilişkiyi izlemeyi zorlaştırdığı da dile getirilmiştir. Rapor, yerel düzeyde farkındalık, eğitim ve kapasite geliştirme ihtiyacının sürdüğünü ve iyi uygulama örneklerinin belgelenip paylaşılması gerektiğini vurgulamaktadır. Bu uygulamaların yaygınlaştırılması, somut olmayan kültürel mirasın kentsel gelişime daha iyi entegre edilmesi, yenilikçi ortaklıkların araştırılması, sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin izlenmesi ve miras etki değerlendirmesinin geliştirilmesi gibi çeşitli önerilere de yer verilmiştir (UNESCO, 2019).

UNESCO'nun 2011 Tarihi Kentsel Peyzaj Tavsiyesi'ne ilişkin üçüncü uygulama raporu, 2022 yılında gerçekleştirilen anket çalışmasına dayalı olarak 2023 yılında yayımlanmıştır. Rapor, ICOMOS, ICCROM ve IUCN gibi Dünya Mirası Komitesi

Danışma Birimi'nden alınan geri bildirimler doğrultusunda kısaltılarak geliştirilen bir anket formunun sonuçlarını değerlendirmektedir. 69 üye devletten gelen toplam 187 yanıt, HUL yaklaşımının hem ulusal hem de yerel düzeydeki uygulanma pratiklerine ilişkin çok düzeyli ve kapsamlı bir bakış açısı sunmaktadır.

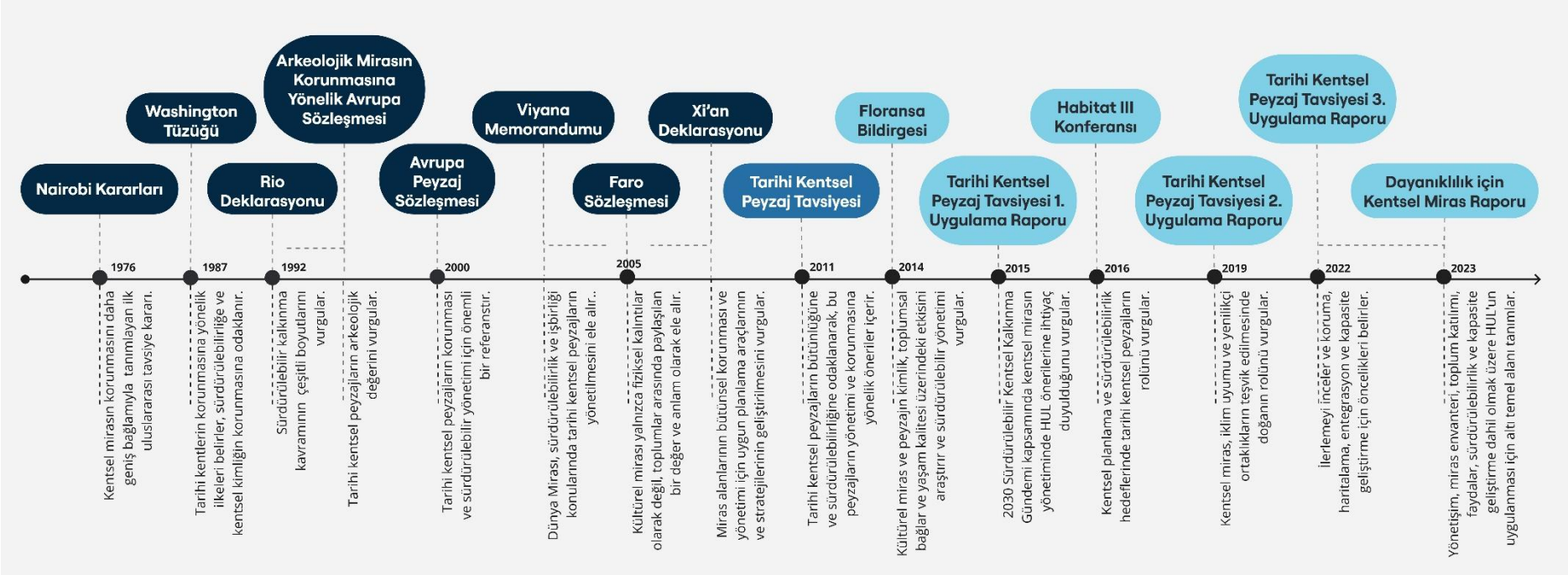
UNESCO (2023) raporunda, kültürel mirasın sürdürülebilir ve kapsayıcı biçimde korunmasına yönelik altı öncelikli eylem alanını yeniden tanımlanmıştır. Bu alanlar HUL yaklaşımının temel eylem adımlarının kapsamına ek olarak iklim değişikliğine karşı dayanıklılık stratejileri ve kurumsal kapasite geliştirme (dijital veri yönetimi, miras eğitimi vb.) gibi çok boyutlu uygulama başlıklarını da içermektedir. Bunlara ek olarak, rapor 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi doğrultusunda, HUL yaklaşımının ulusal ve yerel düzeyde uygulanmasına yönelik politikaları aşağıdaki altı tematik başlık altında değerlendirmiştir (UNESCO, 2023):

- **Yönetişim Mekanizmaları ve Planlama:** Koruma yasaları, alan sınıflandırması, etki değerlendirmesi, arazi kullanımı, plan entegrasyonu, yönetim planı ve alanlar arası iş birliği.
- **Mirasın Katmanlarını Anlama ve Envanterini Çıkarma:** Miras niteliklerinin tanımlanması, yeniden kullanım ve canlandırma, yeni gelişmelerin entegrasyonu, geleneksel yapı tekniklerinin korunması, inşaat ve yıkım izinleri, uyumlu yapılaşma yönetmeliği, somut olmayan mirasın korunması ve yönetimi.
- **Yerel Toplulukların Kentsel Mirasın Yönetimine Katılımı:** Kapsayıcı ve insan odaklı yaklaşım, konut politikaları, paydaş ve topluluk katılımı, kamusal alanda katılım ve çeşitlilik.
- **Mirasın Ekonomik Faydalarının Sağlanması:** Koruma ve kalkınma önlemleri, kapsayıcı ekonomik faydalar, geleneksel sanatçıların desteklenmesi, kültürel girişimlere yönelik programlar.
- **Sürdürülebilir Kalkınmayı ve İklim Direncini Geliştirme:** İklim direnci, su varlıklarının korunması, ekolojik sürdürülebilirlik, enerji dönüşümü ve iklim eylemleri.
- **Bilgi ve Kapasite Geliştirme:** Kapasite geliştirme desteği, dijital araçlar ve gençlik katılımı, UNESCO platformlarıyla etkileşim.

UNESCO'nun HUL Tavsiyesi'ne ilişkin raporları, yaklaşımın gelişimini aşamalı biçimde ortaya koymaktadır. 2015 yılı, kavramsal çerçevenin yaygınlaştırılması ve uygulamanın teşviki açısından bir başlangıç noktası niteliğindedir. 2019 raporu, ilk uygulama deneyimlerini değerlendirirken, HUL yaklaşımının yerel ölçekte benimsenmesinde karşılaşılan yapısal sorunlara dikkat çekmiştir. 2023 yılında yayımlanan üçüncü rapor ise hem uygulama pratiğinin genişlediğini hem de yaklaşımın sürdürülebilir kalkınma hedefleriyle daha güçlü ilişkilendirildiğini göstermektedir (Tablo 2.3).

Tablo 2.3 Uygulama raporları üzerinden yaklaşımın gelişimi (Yazar, 2025)

YIL	ODAK	DURUM	YÖNTEM	ÇIKARIMLAR
2015	**HUL çerçevesi ve potansiyeli**	Uygulama başlangıcı, resmi rapor yok	Pilot uygulamalar ve iş birliği örnekleri	Tüm tarihi alanlara geçerlilik, Ağlarla iş birliği, Uygulamaya davet
2019	**Uygulama düzeyinin ölçümü**	İlk uygulama deneyimleri ve zorluklar	Üye devletlere gönderilen anketler	Uygulamada eşgüdüm eksikliği, Göstergelerin yetersizliği, Kapasite ihtiyacı
2023	**Veriye dayalı, tematik ve çok aşamalı analiz**	Yaygın uygulama, yönlendirici çerçeve	187 anket, 69 ülke 6 eylem alanı 6 tematik başlık	Koruma, kapsayıcılık, İklim direnci, Dijital araçlar, Yerel politika entegrasyonu



Şekil 2.4 Uluslararası çerçevede yaklaşımın gelişimi[8] (Yazar, 2025)

[8] UNESCO (1976; 2005; 2011; 2015; 2019; 2023), ICOMOS (1987;2005; 2014)

2.5 Türkiye'de Doğal ve Kültürel Mirasın Korunması ve Planlanmasına Yönelik Düzenlemeler

Türkiye'de kültürel ve doğal mirasın korunmasına yönelik temel teşkil eden düzenleme, 21 Temmuz 1983 tarihli ve **2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu** 'dur. Bu kanunun amacı, taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile sit alanlarının[9] korunması ve değerlendirilmesi ile bu varlıkların tespiti, tescili, bakımı, onarımı ve korunmasına ilişkin ilke ve esasları belirlemektedir. Birinci maddesinde, korunması gerekli kültür ve tabiat varlıklarına ilişkin tüm işlem ve süreçlerin yasal çerçeveye bağlanması amaçlanmaktadır. Ancak Türkiye'deki hızlı kentleşme nedeniyle yeni gereksinimleri karşılamak için birçok kez değişikliğe uğramıştır. Bu değişikliklerden bazıları, koruma altyapısında yapısal dönüşümlere yol açmıştır.

1987 yılındaki önemli bir düzenleme olan **3386 sayılı Kanun**, özellikle arkeolojik sit alanlarında yürütülen bilimsel kazılarla ilgilidir. Bu değişiklikle birlikte, kültür varlıklarının belgelenmesi ve korunması süreçleri daha net tanımlanmış, arkeolojik alanlarda yapılacak kazılar için izin prosedürleri detaylandırılmıştır.

2004 yılında yürürlüğe giren **5226 sayılı Kanun** ile, korunması gerekli kültür varlıklarının bulunduğu alanlarda "koruma amaçlı imar planı" hazırlanması zorunlu hale getirilmiştir. Bu planların, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulları tarafından değerlendirilmesi ve kurul onayı alınmadan herhangi bir uygulamaya geçilmemesi gerektiği belirtilmiştir. Ancak izleyen süreçte, idari düzenlemelerle kurulların yapısı değiştirilerek Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulları'na dönüştürülmüş ve yalnızca kültürel varlıkların korunmasına odaklanan bir yapıya geçilmiştir. Ayrıca, kültürel mirasın korunmasına ilişkin karar alma süreçlerinde yerel yönetimlerin daha fazla söz sahibi olması hedeflenmiştir. 5226 sayılı Kanun ile 2863 sayılı Kanun'a "ören yeri", "çevre düzenleme projesi" ve "yönetim planı" gibi kavramlar eklenmiş; böylece koruma mevzuatının kapsamı genişletilmiş ve

[9] Taşınmaz kültür varlıkları, tarih öncesi ve tarihi devirlere ait olup mimari, arkeolojik, estetik, sanat veya bilimsel yönden değer taşıyan yapılar, yerleşimler ve alanları kapsamaktadır. Taşınır kültür varlıkları ise sanat ve kültür değeri taşıyan taşınabilir eserlerdir. Tabiat varlıkları ise jeolojik devirlerle tarihi veya estetik bakımdan özellik taşıyan doğal oluşumları ifade etmektedir. Bu varlıklar üzerinde bulunduğu alanlar ise "sit alanı" olarak tanımlanmakta ve özel koruma hükümlerine tabi tutulmaktadır (Madde 3).

yasal zemini güçlendirilmiştir. Ancak Kanun'da yönetim alanının tanımı[10] yer almakla birlikte, farklı özelliklerdeki sit alanlarına nasıl uygulanacağına ilişkin belirsizlikler, tanımın yeterince açıklayıcı olmadığını ortaya koymaktadır.

1983 yılında yürürlüğe giren ve çevrenin korunması ile iyileştirilmesi konularında düzenlemeler getiren **2872 sayılı Çevre Kanunu**, 2006 yılında **5491 sayılı Kanun** ile değişmiştir. Bu değişiklik, Türkiye'nin çevre politikasında AB standartlarına uyum, uluslararası sorumluluklar, boşlukların giderilmesi ve etkin uygulama gibi nedenlerle yapılmıştır. Kanunun amacı "bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamak" olarak ifade edilmiştir. Bu kapsamda çevrenin korunması, planlanması, katılım ve etki değerlendirmesi konularında düzenlemeler sunmaktadır. Buna göre Bakanlık, bölgesel ve havza bazında (1/50.000-1/100.000) çevre düzeni planları yapmak, yaptırmak ve onaylamakla görevlendirilmiştir. Koruma statüsü verilmiş ve ekolojik olarak hassas alanlar için farklı ölçeklerdeki bütün planlarda o alanın gösterilmesi zorunluluğu getirilmiştir. Çevreye etkisi olabilecek faaliyetler için ÇED (Çevresel Etki Değerlendirmesi) raporu veya proje tanıtım dosyası hazırlanması zorunlu tutulmuştur. Çevre politikalarında katılım esas alınarak, gerektiğinde iş birliği yapılacağı ifadesi yer almaktadır.

Bu düzenlemeye rağmen, Özkaya Özlüer (2015), çevrenin korunmasında yaptırımların tek başına yeterli olmaması, insan merkezli anlayışın hakimiyeti, katılım ve uzlaşının zayıf olması, politika uyumsuzluğu ve uygulamada caydırıcılığın düşük olması gibi sorunlara değinmektedir. Bu konuda, önleyici ve bütüncül politikaların geliştirilmesi, izleme ve denetim gibi mekanizmaların güçlendirilmesi ve devletin etkinliğinin artırılmasının önemini vurgulamaktadır (s.163-165).

1982 yılında Türkiye'de turizm endüstrisini planlamak, organize etmek ve geliştirmek amacıyla çıkarılan **2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu,** "kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri" kavramını getirmiştir. Bu bölgeler, tarihi ve

[10] "Yönetim alanı"; sit alanları, ören yerleri ve etkileşim sahalarının doğal bütünlüğü içerisinde etkin bir şekilde korunması, yaşatılması, değerlendirilmesi, belli bir vizyon ve tema etrafında geliştirilmesi, toplumun kültürel ve eğitsel ihtiyaçlarıyla buluşturulması amacıyla, plânlama ve koruma konusunda yetkili merkezî ve yerel idareler ile sivil toplum kuruluşları arasında eşgüdümü sağlamak için oluşturulan ve sınırları ilgili idarelerin görüşleri alınarak Bakanlıkça belirlenen yerlerdir. (3. Madde)

kültürel değerlerin yoğun olarak bulunduğu ve korunmasında kamu yararı görülen alanlar olarak tanımlanmıştır. Bu sayede, kültürel mirasın korunması ile turizm faaliyetlerinin dengeli bir şekilde yürütülmesi hedeflenmiştir. Ancak bu dengenin uygulamada her zaman sağlanamadığı; kimi durumlarda turizm yatırımlarının, koruma ilkeleriyle çelişen sonuçlar doğurabildiği görülmüştür (Uslu & Kiper, 2006). Turizm yatırımları, ekonomik ve sosyal faydalar sağlarken, planlama ve uygulama süreçlerinde dikkatli olunmadığında kültürel ve doğal miras üzerinde olumsuz etkiler yaratabilmektedir.

3194 sayılı İmar Kanunu, 1985 yılında yürürlüğe girmiş olup Türkiye'deki yerleşim yerlerinin planlı, sağlıklı ve düzenli gelişimini sağlamak amacıyla çıkarılmış temel bir yasadır. Kanun, imar planlarının hazırlanması, yapı ruhsatlarının verilmesi, yapılaşma şartlarının belirlenmesi ve denetim süreçlerini düzenlemektedir. Bu kanunla planlama iki düzeyde oluşturulmuştur: nazım imar planı ve uygulama imar planı. Kanun, kültürel mirası koruma amacıyla bir yasal mekanizmanın parçasıdır; ancak imar planlama süreçlerinde kültürel mirasın korunmasını garanti altına almamaktadır. Koruma kanunlarıyla birlikte uygulandığında bu alanların planlama ve yapılaşma süreçlerinin düzenlenmesine katkı sağlamaktadır. Uygulamada ise bu iki kanun arasında yeterli eşgüdüm sağlanamadığında, koruma ilkeleri ihlal edilebilmekte ve kültürel miras zarar görebilmektedir.

2005 yılında yayımlanan **Alan Yönetimi ile Anıt Eser Kurulunun Kuruluş ve Görevleri ile Yönetim Alanlarının Belirlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik** özellikle UNESCO Dünya Miras Listesi'ne dahil olan alanlarda başta olmak üzere, korunması gerekli kültür ve tabiat varlıklarının bulunduğu bölgelerde alan yönetimi kavramını tanımlayarak, bu alanların etkin bir şekilde korunması, planlanması ve sürdürülebilir kullanımını sağlamayı hedeflemiştir. Yönetmeliğe göre yönetim planı, yetkili idare tarafından atanan alan başkanının eşgüdümünde, alanın niteliğine uygun farklı meslek gruplarından uzman ve danışmanların katılımıyla hazırlanmalıdır. Planın hazırlanma sürecinde, ilgili kurum ve kuruluşlar, yerel halk, sivil toplum örgütleri, meslek odaları, üniversiteler, gerekli görülen özel sektör temsilcileri ve mülkiyet hakkı bulunanların katılımı sağlanmalı; bilgilendirme ve veri toplama amacıyla toplantılar düzenlenmelidir (Madde 7). Her ne kadar bu yönetmelik ile alan

yönetimi sistemi yasal çerçeveye kavuşmuş ve paydaşların sürece katılımı ifade edilmiş olsa da uygulamada bu sistemin hayata geçirilmesinde ciddi gecikmeler yaşanmış ve katılımı sağlayacak mekanizmalar oluşturulmamıştır. Örneğin, İstanbul'un yönetim planı sekiz yılın ardından ancak 2011'de tamamlanabilmiş ve sonraki süreçte güncellenmemiştir (Kösebay Erkan, 2014).

Aynı yıl yürürlüğe giren **5366 sayılı Yenileme Kanunu**[11], özellikle kent merkezlerinde bulunan ve zamanla yıpranmış tarihi ve kültürel taşınmazların korunarak yenilenmesini, bu alanların yeniden işlevlendirilerek yaşatılmasını amaçlamıştır. Kanunda, uygulama sürecine ilişkin olarak yenileme alanlarının belirlenmesi, projelerin hazırlanması ve onaylanması ile uygulama ve finansman konularına yer verilmiştir. Bu kanun tarihi dokunun korunmasını hedeflemiş olsa da uygulamada büyük ölçekli kentsel dönüşüm projelerine zemin hazırlamıştır. İstanbul'da Süleymaniye, Sulukule, Tarlabaşı gibi tarihi mahallelerde yürütülen projelerde yapıların yerinde korunması yerine yıkılıp yeniden inşa edilmesi tercih edilmiş; bu da tarihsel sürekliliği ve kültürel dokuyu zedelemiştir. Yerel halkın yerinden edilmesine, sosyal yapının dağılmasına ve soylulaştırmaya yol açan bu süreçler, kültürel mirasın korunması yerine rant odaklı bir dönüşüm anlayışının öne çıkmasına neden olmuştur.

2012 yılında yürürlüğe giren **6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun** (Kentsel Dönüşüm Kanunu) deprem başta olmak üzere doğal afetlere karşı risk taşıyan yapıların ve bölgelerin tespit edilerek, can ve mal güvenliğini sağlamak adına bu yapıların yenilenmesi, güçlendirilmesi veya yeniden inşa edilmesi amacını taşımaktadır. Önemli bir yasal düzenleme olarak değerlendirilen dönüşüm planlamaları, uygulama sürecinde çeşitli eleştirilerle karşı karşıya kalmıştır. Özellikle yerel halkın yeterince bilgilendirilmemesi, katılım mekanizmalarının yetersizliği ve bazı bölgelerde sosyal dokunun zarar görmesi gibi sorunlar ortaya çıkmıştır.

Mekânsal planların yapımına ve uygulanmasına ilişkin usul ve esasları düzenleyen **Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği (2014),** kültürel ve doğal değerlerin korunması, stratejik yönetim planlarının oluşturulması, kamu yararının gözetilmesi,

[11] Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun

afet risklerinin değerlendirilmesi, geleneksel dokunun korunması, katılımcı süreçlerin işletilmesi ve planlar arası bütüncül uyum gibi temel konuları ve ilkeleri içermektedir. Somut olmayan kültürel miras değerlerinin belirlenmesi ve plana yansıtılması üzerinde durmamakta, izleme ve performans değerlendirme mekanizmalarını ise açık bir şekilde tanımlamamaktadır.

2.6 Bölüm Değerlendirmesi

Bu bölümde, önceki bölümlerde kuramsal çerçevesi, bileşenleri ve uygulama örnekleriyle ele alınan Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) yaklaşımının, kültürel miras alanlarına sunduğu kuramsal ve yöntemsel katkılar ile Türkiye'deki yasal sistem içindeki karşılığı ele alınmaktadır.

2.6.1 Kuramsal Katkısı

HUL yaklaşımı kültürel mirasın korunması ve yaşatılmasında uluslararası çerçeveye katkı sağlamakta, kapsayıcılık, sürdürülebilirlik ve dirençlilik ilkeleri doğrultusunda bütüncül ve yol gösterici bir çerçeve sunmaktadır. Geniş bir bağlam içerisinde kentin bütün katmanlarını, kimliklerini ve çok boyutlu özelliklerini kapsamakta, doğal ve kültürel değerlerin birlikte korunmasını ve değerlendirilmesini ele almaktadır. Yaklaşım, statik ve tek boyutlu koruma anlayışı yerine, farklı aşamalarda çeşitli paydaşların katılımını esas alan çok aktörlü ve dinamik bir yönetim modelini ön plana çıkarmaktadır.

Çok boyutlu kimliğin, belleğin ve anlamın korunarak yaşatılmasını esas alan bu yaklaşım, sürdürülebilirliğin temel koşullarından biri olarak değerlerin sürekliliğini sağlamayı amaçlamaktadır. Mirasın sürdürülebilirliğini yalnızca fiziksel ve kültürel boyutları ile değil ekolojik ve ekonomik yönleri ile de ele almaktadır.

Yaklaşım, tarihi kentsel peyzajı, sürekli dönüşen bir sistem olarak kabul ederek dinamik doğasını ele almaktadır. Kriz dönemlerinde değerlerin yok olmadan uyum sağlayabilmesi için yeni kentsel araçlar önermektedir. Süreci kontrollü, katılımcı ve şeffaf mekanizmalarla yönlendirme ve yönetme çabası vardır.

Bu bağlamda aşağıdaki tablo, Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) yaklaşımının literatürde öne çıkan özelliklerini, açıklamaları ve kaynaklarıyla birlikte sunmaktadır. Her bir özellik, HUL'un çok katmanlı yapısında karşılık bulan fiziksel, sosyal, kültürel, tarihsel, ekonomik ve yönetsel boyutlarla ilişkilidir.

Tablo 2.4 HUL yaklaşımın özellikleri (Yazar, 2025)

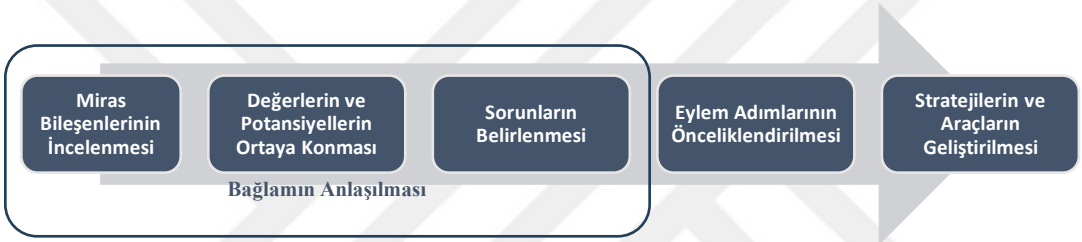
ÖZELLİK	AÇIKLAMA/İÇERİK	KAYNAK
Peyzaj Temelli, Bütüncül	HUL, koruma ve kalkınma arasındaki çatışmaları aşmak üzere peyzaj temelli, bütüncül bir çerçeve sunar.	UNESCO, 2011; Ginzarly vd., 2018; Taylor, 2018
Çok Boyutlu, Değer Odaklı	Doğal-kültürel, somut-soyut değerleri birlikte ele alarak fiziksel çevreyle sosyal dinamikleri bütünleştirir.	UNESCO, 2011; Veldpaus, 2015; Ginzarly vd., 2018
Katmanlar Arası İlişkisellik	Tarihi katmanlar, çevresel nitelikler ve toplumsal bağlamlar arasındaki etkileşim odak alınır.	Sonkoly, 2012; Taylor, 2018; Akyüz, 2022
Mekânsal Anlam Üretimi	Mekân, duyusal, sembolik ve kültürel anlamlarla birlikte ele alınır; genius loci kavramıyla ilişkilendirilir.	Bandarin & Oers, 2012; Taylor, 2018
Kente Güncel Yaklaşım	Kent, yalnızca yerleşim değil; üretim, yaratıcılık ve dönüşüm alanı olarak değerlendirilir. Riskler ve fırsatlar birlikte ele alınır.	UNESCO, 2011; UN, 2017
Gelişim Kaynağı Olarak Miras	Miras, yalnızca korunacak değil, sosyal uyum, kültürel çeşitlilik ve sürdürülebilir kalkınma için bir katalizör olarak görülür.	UNESCO, 2011; UNESCO, 2013; Veldpaus, 2015; Taylor, 2018
Stratejik Planlama Aracı	Esnek, bağlama duyarlı ve çok ölçekli planlama anlayışını destekler; kültür odaklı kalkınmayı yönlendirir.	WHITRAP, 2016; Akyüz, 2022
Bütünleşik Yönetişim	Çok aktörlü yönetişim modeli önerir; yerel halkın ve paydaşların karar süreçlerine katılımını esas alır.	Fairclough & Londen,2010; Ginzarly vd., 2018
Teorik ve Pratik	Yalnızca kavramsal değil; analiz, değerlendirme ve müdahale araçlarıyla pratik yönü güçlüdür.	UNESCO, 2011; WHITRAP, 2016
Uyarlanabilir	Her kentin özgün değerlerine göre stratejiler geliştirilebilmesine olanak tanır.	UNESCO, 2011; WHITRAP, 2016

2.6.2 Yöntemsel Katkısı

Yaklaşım, teorik altyapısını somut uygulama adımlarıyla ve araçlarıyla destekleyen bir metodoloji sunmaktadır. Tavsiye metni, literatür araştırması ve pilot çalışmaların değerlendirilmesi sonucunda yaklaşımın sunduğu yöntemin aşağıdaki aşamalardan oluştuğu söylenebilmektedir. Süreç, bağlam-temelli düşünmeyi, yerel sorunlara duyarlı stratejileri ve uygulama önceliklerini belirlemeyi ve uygun araçlarla müdahaleyi esas almaktadır.

- Alanın miras bileşenlerini/göstergelerini, tarihsel süreçlerini, kimliğini ve anlamını kavramak amacıyla analiz yapılmalıdır.

- Alandaki miras değerleri ile alanın potansiyelleri ortaya konmalıdır. Potansiyeller hem doğal ve kültürel miras bileşenleri hem de mevcut yönetim ve planlama altyapısı üzerinden değerlendirilmelidir.
- Alandaki eksiklikler, riskler, tehditler ve kırılganlıklar tespit edilmelidir. Bu sorunların HUL adımlarının hangi aşamasında değerlendirilmesi gerektiği sorgulanmalıdır.
- Sorunlara ve potansiyellere göre hangi eylem adımlarının öncelikli olduğu belirlenmelidir. Bu sıralama, alana özgü ihtiyaçlara göre yapılmalı, stratejiler geliştirilmeli ve kısa, orta, uzun vadeli hedefler oluşturulmalıdır.
- Önceki adımlarda tanımlanan stratejilerin hayata geçirilmesinde mevcut HUL araçları geliştirilmeli, ihtiyaç duyulan konularda yeni araçlar önerilmelidir.



Şekil 2.4 Yaklaşımın metodolojisi (Yazar, 2025)

Yaklaşımın metodolojik açıdan en önemli katkılarından biri doğal ve kültürel değerlere ek olarak uygulamaları ve süreçleri miras göstergeleri olarak değerlendirmeye dahil etmesidir. Koruma kültürü, toplumsal hafıza, paydaşların süreçlere dahil olma biçimleri, yasal düzenlemelerin nasıl uygulandığı ya da uygulanamadığı gibi süreçlerin ve uygulamaların incelenmesi, alanın bağlamını daha iyi anlamak açısından önemlidir. Bu da peyzajın değişimi sürecinde ön plana çıkan miras değerlerinin ortaya konmasını sağlayacaktır. Bu süreçlerdeki sorunların ele alınması, sürdürülebilir koruma hedefleri ve eylemleri hakkında karar vermede daha sağlıklı ve bağlamsal değerlendirmeler yapılmasına olanak tanıyacaktır.

Alanı ve alana ilişkin sorunları anlamada, UNESCO'nun 2011 yılı HUL Tavsiye Kararı'nda sunulan uygulama adımları yerine, 2023 yılı raporunda geliştirilen uygulama başlıklarının temel alınmasının daha kapsamlı ve bağlamsal biçimde değerlendirmeler yapmaya olanak sağlayacağı düşünülmektedir. Bu ilk nedeni 2023 yılı raporunda geçen altı öncelikli eylem alanının, HUL'un yalnızca korumaya değil, aynı zamanda iklim değişikliği, ekonomik kapsayıcılık ve topluluk temelli

yönetişim gibi alanlara da katkı sağlayan çok yönlü bir yaklaşıma dönüştüğünü ortaya koymasıdır. 69 ülkedeki uygulamaların değerlendirmeleri üzerinden geliştirilen yaklaşımın daha etkin ve sürdürülebilir olacağına inanılmaktadır. Bu gelişim süreci, HUL yaklaşımının uluslararası ölçekte daha ölçülebilir ve uygulamaya dönük bir politika aracı olarak konumlandığını göstermekte; yeni çalışmalar için güncel bir referans çerçevesi sunmaktadır. Ek olarak, bilgi üretimi, kurumsal ve toplumsal kapasitenin geliştirilmesi ile sürdürülebilir kalkınma ve iklim değişikliğine uyum gibi küresel ölçekte öncelikli temaları da uygulama adımı olarak entegre ederek yaklaşımın çok boyutlu yapısını güçlendirmektedir.

Ayrıca, 2023 raporunda eylem adımlarının içeriği, o adıma karşılık gelen stratejilerle ve politika yönlendirmeleriyle, yani ne yapılacağını değil nasıl yapılacağına ilişkin verilerle genişletilmiştir. Koruma önlemleri, uygulama rehberleri, geleneksel teknikler, iklime duyarlı uygulamalar gibi uygulama araçları ile kapsamını genişletirken, aynı zamanda uygulayıcılar için süreci daha erişilebilir ve yönlendirici hâle getirmektedir. Bu da sorunların tematik ve tümevarımsal bir şekilde ele alınmasını kolaylaştıracaktır. Sorunların tespitinden çözüm geliştirmeye kadar uzanan süreci ilişkiyi daha bütüncül ve tutarlı bir biçimde kurma imkânı sunmaktadır. Dolayısıyla yaklaşım, sorunları sadece tespit etmeyi değil, sorunlardan çıkan ihtiyaçlara yönelik önceliklendirme ve çözüm geliştirme kapasitesi kazandıracaktır.

Dolayısıyla 2023 raporu, yaklaşımı literatüre dayalı bir geliştirme olanağı tanımakta ve daha kapsamlı bir yol haritası sunmaktadır. Ayrıca rapordaki adımları uygulama düzeyine taşıyan araştırmalar uluslararası çalışmalar olup, Türkiye'de bu rapor doğrultusunda yapılmış kapsamlı bir değerlendirme henüz yoktur. Bu bağlamda rapor kapsamında Haydarpaşa Garı ve yakın çevresini ele almak özgün bir değerlendirme sunacaktır.

2.6.3 Türkiye'deki Yasal Çerçeveye Katkısı

Türkiye'deki yasal çerçeve, koruma (2863 sayılı Kanun) ve arkeolojik alanların kazı ve belgeleme (3386 sayılı Kanun) süreçlerini tanımlamakta, koruma amaçlı imar planlarının zorunlu hale gelmesi ve yönetim planı kavramlarının geliştirilmesi (5226 sayılı Kanun) konularını kapsamakta, ÇED süreçleri ve çevresel kırılgan alanlara ilişkin düzenlemeler (2872 sayılı Kanun) getirmekte, yönetim planı ve danışma, denetleme, anıt eserler kurulu gibi kurumsal araçların işleyişine ilişkin

konuları (Alan Yönetimine İlişkin Yönetmelik) içermekte, tarihi alanlarda koruma amaçlı yenileme ve riskli alanlarda dönüşüm süreçlerini (5366 ve 6306 Sayılı Kanun) dahil etmekte kamu yararı, katılım ve planlar arası bütünlük gibi ilkeler (M.P.Y.Y) sunmaktadır. Bununla birlikte literatürden, mevcut yasal çerçevenin uygulamadaki bazı yönleriyle uluslararası yaklaşımlar arasında uyum sorunları bulunduğu anlaşılmaktadır (bkz Bölüm 2.5.) HUL çerçevesinin benimsenmesi, Türkiye'deki yasal çerçevenin bütüncül bir şekilde yeniden değerlendirilmesinde, eksikliklerin giderilmesinde ve uygulamaya dönük araçların geliştirilmesinde yol gösterici olacaktır. Bu uyumsuzlukların niteliği ve alan üzerindeki etkileri ile HUL yaklaşımının katkıları, saha çalışmasıyla birlikte değerlendirildiğinde daha kapsamlı ve somut verilerle ortaya konabilecektir.

3
HAYDARPAŞA VE YAKIN ÇEVRESİNİN TARİHİ KENTSEL PEYZAJI

Tarihi kentsel alanlarda çok katmanlı peyzajların özelliklerinin anlaşılması, tarihsel süreçteki gelişiminin okunması, miras değerlerinin belgelenmesi ve bu değerler arasındaki ilişkilerin ortaya konması HUL yaklaşımının ele aldığı konulardır. Bu konular ile kültürel miras alanının mevcut planlama ve yönetim yapısının incelenmesi o alanın bağlamında sorunların ve potansiyellerin birlikte tanımlanmasını sağlamaktadır. Bu doğrultuda, HUL yaklaşımının Haydarpaşa Garı ve yakın çevresine uygulanması, bu peyzajın tarihsel analizi, miras bileşenlerinin incelenmesi, alandaki potansiyellerin farklı boyutlarıyla ele alınması ve sorunların uygulamayı kolaylaştırması açısından eylem adımlarıyla irdelenmesi ile sağlanacaktır.

3.1 Tanımı, Sınırları ve Gelişimi

Haydarpaşa Garı ve yakın çevresi, İstanbul'un kentsel gelişiminde önemli rol oynayan, yalnızca tarihi ve mimari mirası ile değil, fiziksel, kültürel ve toplumsal katmanlarıyla şekillenmiş özgün bir tarihi kentsel peyzaj sunmaktadır. Stratejik konumu, çok işlevli geçmişi, mimari karakteri, sosyal bellekteki yeri ve taşıdığı sembolik anlamlar ile bu bölge, İstanbul'un en güçlü kimlik alanlarından birini oluşturmaktadır.

Asya ile Avrupa yakalarını birbirine bağlayan bir eşik noktası olarak Haydarpaşa, yıllar boyunca kentin ulaşım, ticaret ve göç dinamiklerinin odağında yer almıştır. Boğaz'ın girişinde, kentin kara ve deniz ulaşım hatlarının kesiştiği bir noktada yer almasıyla, İstanbul'un hem fiziksel biçimlenişine hem de kültürel sürekliliğine yön veren bir merkez olmuştur.

“Haydarpaşa garında, 1941 baharında, saat on beş.
Merdivenlerin üstünde güneş, yorgunluk ve telaş…”

Nazım Hikmet’in Memleketimden İnsan Manzaraları şiirinde betimlediği atmosferden, Haydarpaşa Garı’nın, farklı sosyal sınıflardan ve kültürel geçmişlerden gelen insanların yollarının kesiştiği, şehirle ve birbirleriyle temas kurdukları bir yer olduğu anlaşılmaktadır. İstanbul’un değil, tüm ülkenin sosyal ve kültürel çeşitliliğini yansıtan ve kolektif hafızada yer eden bir sembolik mekân niteliğindedir. Bu özelliği sayesinde sinema, edebiyat ve sanat eserlerinde de sıkça temsil edilmiş ve kentin simgesel peyzajlarından biri haline gelmiştir.

Bu simgesel kimliğinin yanı sıra, Haydarpaşa Garı'nın tarihi ve mimari değeri de İstanbul'un toplumsal hafızasında önemli bir referans noktası ve bu peyzajın taşıyıcı unsurlarından biridir. Osmanlı İmparatorluğu’nun modernleşme hamleleri kapsamında inşa edilen yapı, eklektik üslubu ile dönemin uluslararası mimari eğilimlerini yansıtmıştır. Yapı, hala İstanbul’un siluetinde baskın bir iz bırakmakta ve geçmişle bugün arasında görsel ve tarihsel bir bağ kurmaktadır.

Ancak Haydarpaşa’yı anlamak, yalnızca bu estetik yapıya odaklanmakla sınırlı kalmamalıdır. Tarihi kentsel peyzaj kavramı doğrultusunda değerlendirildiğinde, Haydarpaşa Garı bu bölgenin sadece bir çekim noktasıdır ve onu çevreleyen kentsel, ekonomik, sosyal ve kültürel bağlamlar ile anlam kazanmaktadır. Gar binasının Kadıköy Rıhtım ile kurduğu kara, deniz ve demiryolu bağlantıları, çevresinde otellerin, hanların ve çeşitli küçük ölçekli ticari işletmelerin gelişmesine zemin hazırlamıştır. Aynı zamanda, Harem ile kurduğu ulaşım ilişkisi, bu bölgeyi önemli bir aktarma noktası haline getirmiştir. Gar çevresinde gelişen mahalleler, demiryolu çalışanları, liman işçileri, küçük esnaf ve tüccarların oluşturduğu sosyal yapıyla zamanla dönüşmüş, göçlerle çeşitlenmiş ve çok katmanlı bir yaşam alanına dönüşmüştür.



Şekil 3.1 Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin genel görünümü (Anonim)

Çalışma alanı, Haydarpaşa Garı'nı çevreleyen kamu arazilerinden oluşan bir alandır ve herhangi bir idari birime karşılık gelmemektedir. Dolayısıyla söz konusu alanı çevresindeki yerleşimlerden ve mekânlardan bağımsız olarak değerlendirmek uygun değildir. Bu bağlamda Haydarpaşa'ya komşu mahalleler de çalışmaya dahil edilmiştir. Bu durum, HUL yaklaşımının getirdiği bütüncül bakış açısı ile de örtüşmektedir. Ancak konu, kapsamı gereği fiziksel tespitleri içerdiği gibi yasal yönetsel süreçleri ve kullanıcı görüşlerini araştırmayı da içeren detaylı bir araştırma gerektirmektedir. Bu durum tez çalışması için pratikte zor ve uzun bir süreç gerektirdiğini göstermektedir. Dolayısıyla "Haydarpaşa ve yakın çevresi" olarak tanımlanan alan çalışması, etkileşim halinde olduğu alanın genişliği nedeniyle sınırlandırılmıştır.

Mekânda özellikle coğrafi eşikler ve yollar belirgin sınırları oluşturmaktadır. Bunların dışında mülkiyet sınırları ve mahalle sınırları da çalışma alanının belirlenmesinde önemli olmuştur. Bu bağlamda bahsedilen sınırlar düşünüldüğünde tezin alan çalışması üç kademede (Şekil 3.2) ele alınmıştır. Başta bölgenin denizle ilişkisi düşünüldüğünde kıyı hattı/çizgisi, coğrafi eşik olarak önemli bir sınırı oluşturmaktadır. Ana çalışma alanı ve birinci bölge olarak kabul edilen Haydarpaşa ve Gar sahası sınırlarını Kadıköy ilçesi İbrahimağa semtinde yer alan 240 Ada 16 numaralı Parsel sınırları oluşturmaktadır. Ayrıca doğuda parseli sınırlandıran Marmaray hattı ve Dr. Eyüp Aksoy Caddesi önemli ulaşım akslarıdır. İkinci bölge kıyı şeridindeki Haydarpaşa Limanı ve Kadıköy sahilini içermektedir. Kadıköy Sahili, Rıhtım Caddesi, Albay Faik Sözdener Caddesi, Damga Sokak ve devamında Mühürdar Caddesi ile sınırlandırılmıştır. Bahsedilen cadde ve sokaklar, Osmanağa

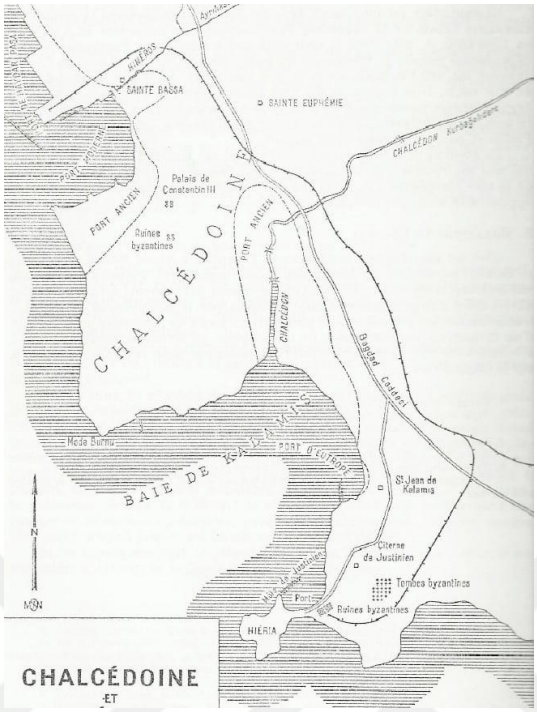
ve Caferağa mahalleleri ile kıyı arasında net bir yapılaşma sınırı veya bir eşik oluşturmaktadır. Üçüncü bölge ise çevredeki mahallelerden oluşmaktadır. Çalışma alanının sınırlarının belirlenmesinde ise önemli yollar ve mahalle sınırları etkili olmuştur. Bu bölge kuzeyde D100 karayolu, doğuda Acıbadem Mahallesi'nin sınırı ve güneyde Söğütlüçeşme Caddesi'nin sınırladığı alan ile belirlenmiştir.



Şekil 3.2 Alan çalışmasının sınırları (Yazar, 2025)

Antik dönemde Khalkedon olarak bilinen bugünkü Kadıköy ilçesi, MÖ 7. yüzyılın ortalarında Megaralı kolonistler tarafından İstanbul Boğazı'nın Asya kıyısında, doğuda Khalkedon Deresi (Kurbağalıdere) ve kuzeyde Himeros Deresi (Ayrılık Suyu ya da Ayrılıkçeşmesi Nehri olarak da bilinir) ile sınırlanan bir burun üzerinde kurulmuştur (Türkoğlu, 2017; Lordoğlu, 2019). Dionysios Byzantios, Aphrodite temenosunun Himeros Deresi yakınlarında bulunduğunu ve Khalkedon'un da yakınında yer aldığını belirtmiştir. Bu düzlüğün Haydarpaşa Çayırı'na karşılık geldiği ve Khalkedonlular tarafından at yarışları için kullanıldığı düşünülmektedir.

Ayrıca, Khalkedon'un biri doğuda Kalamış Körfezi'ne, diğeri batıda Haydarpaşa Körfezi'ne bakan iki limanı olduğu bilinmektedir (Lordoğlu, 2019).

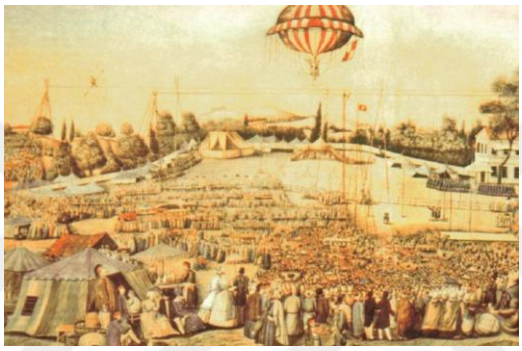


Harita 3.1 Khalkedon (Janin, 1975)

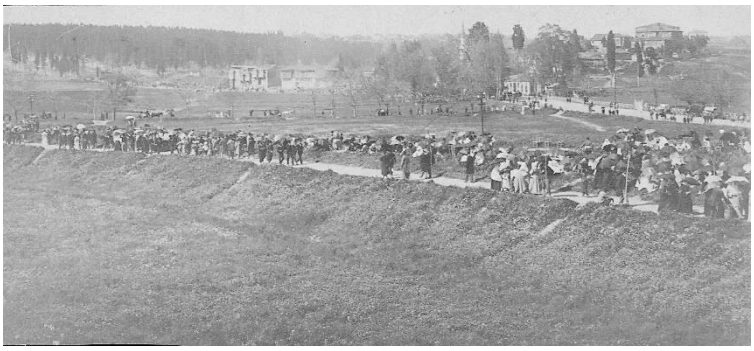
Haydarpaşa bölgesinde, Erken Hristiyan dönemine ait dini yapılar arasında V. yüzyılda Azize Bassa adına inşa edilen bir kilise olduğu bilinmektedir. Kilisenin yanına eklenen bir manastırdan bahsedilirken bu yapının Himerios mahallesinde deniz kıyısında bulunduğu ve Haydarpaşa deresinin çevresinde bir konumda olduğu söylenmektedir (Eyice, 1998). Bu kilisenin adı, Janin'in 1975 tarihli haritasında da yer almaktadır (Harita 3.1).

Osmanlı Beyliği'nin batıya doğru genişlemesi sırasında Haydarpaşa ve Üsküdar bölgeleri Türklerin kontrolüne geçmiştir. İstanbul'un fethinden sonra Khalkedon, şehrin ilk kadısı Hızır Bey'e verilmiş ve adı Kadıköy olmuştur. Haydarpaşa Bölgesi ise Osmanlı Devleti'nin ilerleyen dönemlerinde Dârüssaâde ağalarına tahsis edilmiştir. Anlatılanlara göre, Selimiye Kışlası'nın inşasında önemli rol oynayan Haydar Paşa'nın katkıları nedeniyle, günümüzde gar ve çevresinin yanı sıra Yeldeğirmeni, İbrahimağa ve Acıbadem semtlerini içine alan geniş bölge Haydarpaşa olarak adlandırılmıştır. Bu bölgede Haydar Paşa'nın yazlık bir evi bulunduğu düşünülmektedir.

Haydarpaşa Çayırı ve arkasındaki düzlük, Osmanlı ordusu için Anadolu'ya yapılan seferlerden önce toplanma alanı, I. Dünya Savaşı sırasında ise ordugâh (askeri kamp alanı) olarak kullanılmıştır (Eyice, 1998). Bunun dışında üst düzey yöneticilerin rağbet ettiği gözde bir sayfiye, mesire yeri olmuş, iç kısımları ise tarımsal üretim için kullanılmıştır. Bir rekreasyon alanı olarak çeşitli düğünlerin ve balon uçuşu denemelerinin (Şekil 3.3) yapıldığı bir alan olmuştur[12]. Haydarpaşa Çayırı'nın güneyinde, eski Bağdat yolunun kenarında bulunan Ayrılık Çeşmesi, Osmanlı padişahlarının doğu seferleri öncesinde toplandıkları ve hac kervanlarının uğurlandığı önemli bir yerdi (Eyice, 1991a). Çeşmenin adının halk arasında Ayrılık Çeşmesi olarak anılmasının nedeni bu yüzdendir.



Şekil 3.3 Haydarpaşa Çayırı'nda Adile Sultan'ın düğünü ve Comaschi'nin balonu (Erkan, 2021)

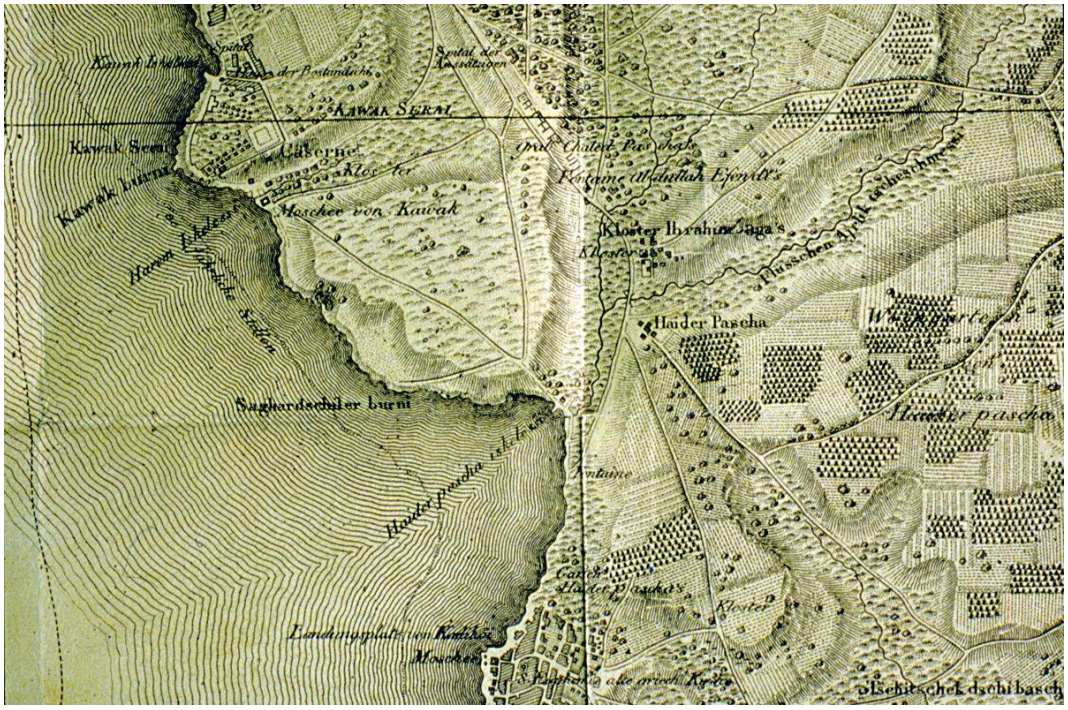


Şekil 3.4 Haydarpaşa Çayırı (Anonim)

1776 tarihli Kauffer haritasında, Haydarpaşa'nın coğrafi yapısı detaylı bir şekilde tasvir edilmiştir. Harem İskelesi'nden başlayıp Kadıköy'e kadar uzanan bölge, boş

[12] II. Mahmud döneminde çayırın kuzey tarafındaki köşkte Şehzade Murad ile Abdülhamid'in sünnet düğünleri yapılmıştır. Comaschi adında bir İtalyan baloncu, 1260'ta (1844) Haydarpaşa'daki kasrın önünde ilk uçuş denemesini yapmıştır. Comaschi üçüncü uçuşunu Nisan 1845'te yine Haydarpaşa çayırından, Âdile Sultan'ın Mehmed Ali Paşa ile evlenmesi dolayısıyla yapılan ve yedi gün, yedi gece süren düğünü sırasında gerçekleştirmiştir (Eyice,1998).

arazi olarak görülmektedir. Seyyid Ahmed ve Ayrılık Çeşmesi dereleri olarak adlandırılan akarsular birleşip Haydarpaşa Deresi olarak denize kadar uzanmaktadır. Ayrılık Çeşmesi'nin bulunduğu yerde ise Haydarpaşa adında küçük bir yerleşim alanı yer almaktadır. Derenin denize ulaştığı noktada ise Haydarpaşa İskelesi bulunmaktadır. Bugünkü Kadıköy Çarşısı'nın bulunduğu bölgede ise belli belirsiz bir sokak dokusunun oluşmaya başladığı görülmektedir (Harita 3.2).



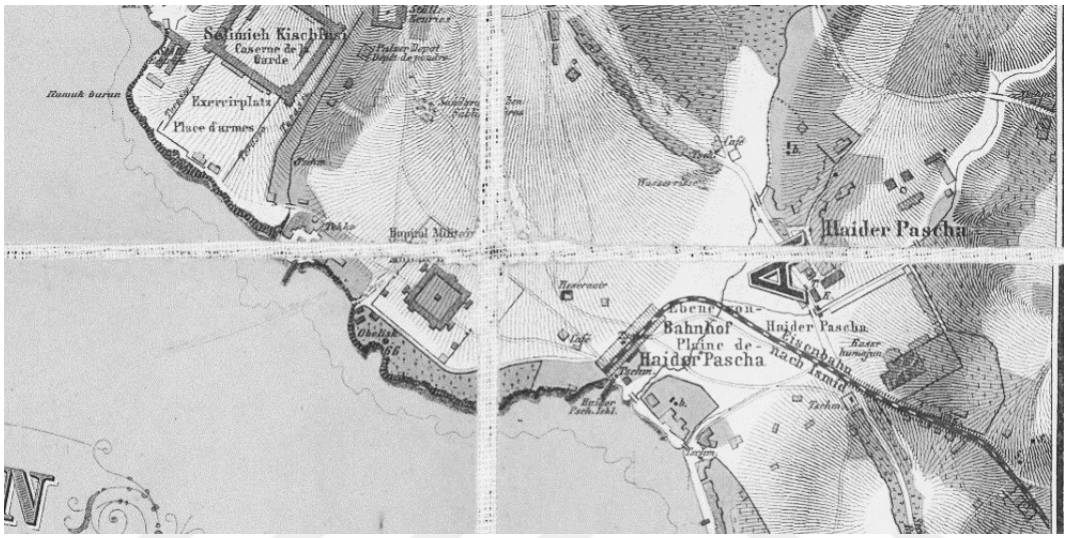
Harita 3.2 1776- F. Kauffer haritasında Haydarpaşa[13]

Haydarpaşa semti ilk önemli dönüşümünü, 1844-1846 yılları arasında Sultan Abdülmecid döneminde inşa edilen Askeri hastane ile yaşamıştır. Kırım Savaşı sırasında bu hastane ile iskele arasındaki alan, İngiliz Mezarlığı olarak tahsis edilmiştir. Daha ileri bir tarihte mimar Raimondo d'Aronco ile Vallaury tarafından yapılan gösterişli Mekteb-i Tıbbiyye binası da bu semtin dönüşümünde belirgin bir rol oynamıştır (Eyice, 1988). O dönemde Türkler, Rumlar ve Ermeniler Kadıköy'e yerleşmeye başlamıştır (Kadıköy Kaymakamlığı, t.y.).

Bölge tarih boyunca kamusal bir alan olarak işlev görmüş, ancak 19. yüzyılın sonlarından itibaren demiryolu ve liman faaliyetlerinin gelişmesiyle önem kazanmıştır. İstanbul-İzmit demiryolu hattının hizmete girmesiyle alan önemli bir

[13] J.von Hammer, Constantinopolis und der Bosporos, Pesth 1822, I, sondaki harita. İstanbul Haritası, İstanbul 1268.

değişim geçirmiştir. Haydarpaşa ile İzmit arasındaki demiryolu güzergahı, Bizans öncesine uzanan tarihi ticaret yoluna paralel şekilde planlanmış ve Pendik'e kadar tek hat olarak inşa edilmiştir (aktaran Kösebay Erkan, 2022). 1872 yılında ise ilk tren istasyonu inşa edilmiştir. 1882 Stolpe haritasında Haydarpaşa Garı'ndan başlayan demiryolu hattının, güneybatıya doğru ilerleyerek çayır üzerinde kavisli bir şekilde devam ettiği görülmektedir. Haydarpaşa Çayırı'nın bir kısmı demiryolu hattı ile kıyı arasında kalmıştır (Harita 3.3).

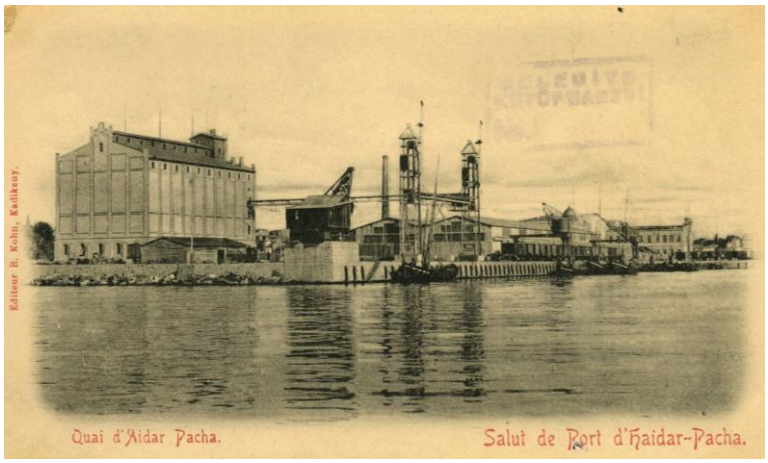


Harita 3.3 1882- Stolpe haritasında ilk gar binası ve demiryolu hattı[14]

Gar binasının kurulmasından sonra bölgede mal hareketleri hızlanmış ve ticari faaliyetler artmıştır. Bölgenin deniz taşımacılığı bağlantısını güçlendirmek amacıyla liman inşaatına karar verilmiştir. Ancak lodos dalgalarına karşı[15] rıhtıma yanaşamayan gemiler için 1889 yılında önce dalgakıran inşa edilmiştir. 1900 yılında liman inşasına başlanmış, 1903'te hizmete açılmıştır. İngiliz Mezarlığı'ndan limana kadar olan alan doldurulmuş ve buraya liman hizmet binaları yapılmıştır (Kent ve Demiryolu, 2011). Bu hizmet binaları silo, bekleme salonu, depo, gümrük binası, liman polisi binası, rıhtım idaresi, askeri karakol, elektrik santrali binası, yolcu binası gibi yapılardır (Atılgan, 2011; Kösebay Erkan, 2022) (Şekil 3.5).

[14] Stolpe, A. (1882). Carte générale de la ville de Constantinople et de ses faubourgs. David Rumsey Map Collection. Erişim tarihi:17.06.2025, https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/s/7k7q0o

[15] Mekteb-i Tıbbiye'nin yan tarafında bulunan Askerî Hastane ile Selimiye Kışlası'nın ihtiyaçlarını taşıyan kayıkların, lodoslu havalarda Üsküdar ve Haydarpaşa iskelelerindeki rıhtımlara yanaşarak malzemeleri ilgili mahallere naklettikleri bilinmektedir (aktaran Geçili, 2022).



Şekil 3.5 1880-1890 yılları arasında Haydarpaşa liman yapılarının görünümü (İBB Atatürk Kitaplığı)

Aynı yıllarda Haydarpaşa Koyu'na gelen dalgaların etkisini azaltmak amacıyla, Mühürdar sahilinden Haydarpaşa yönüne doğru uzanan bir dalgakıran daha yapılmıştır. Daha sonra "Kumluk" olarak adlandırılan (Erkan, 2022) bu kıyıda dolgu alan yapılmaya başlanmıştır. Alanı genişletmek amacı ile bahsedilen dalgakıran Cumhuriyet döneminde kıyı kısmına doğru üçgen biçiminde doldurulmuştur[16].

1906 tarihli Goad haritasında, ilk gar binası ile liman yapılarının konumları açıkça görülebilmekte; rayların deniz dolgusu yönünde uzatıldığı (Harita 3.4) ve gar sahasına kıyıdan ve Yeldeğirmeni Mahallesi'nin köşesinden bağlantı yollarıyla erişildiği anlaşılmaktadır. Aynı haritada, mahalledeki konut dokusunun bir yol ile gar ve liman alanından ayrıldığı da ifade edilmektedir. Gar sahasının kuzeyinde "prairie" ifadesine yer verilmiş olup, bu terim "çayır" anlamına gelmektedir (Harita 3.5). Bu durum, alanın o dönemde henüz yapılaşmamış, doğal nitelikli bir peyzaj karakterine sahip olduğunu düşündürmektedir. İstanbul'un önemli mesire alanlarından biri olan Haydarpaşa'nın, kısa bir süre içinde demiryolu ve liman tesisleri, silo ve depolarıyla birlikte şehrin girişinde sanayi kimliğinin en yoğunlaştığı noktalardan biri haline geldiği anlaşılmaktadır (Kuban, 1970).

[16] 1930'lu yıllarda dalgakıranın ucuna İnci Gazinosu adıyla bir gazino yapılmış ve bu alan İnci Burnu olarak anılmıştır.



Harita 3.4 1906- Goad Haritası'nda Haydarpaşa ve yakın çevresi (Kadıköy Belediyesi, 2023)



Harita 3.5 1906- Goad Haritası'nda Haydarpaşa Garı, liman yapıları ile Yeldeğirmeni Mahallesi[17]

[17] 1906 Goad Haritası, GallicaBNF ve Fransız Araştırmaları Koleksiyonu, Pafta 59-60, https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b10101797s , https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b101017913



Şekil 3.6 İlk gar binası (Başbakanlık Arşivi)



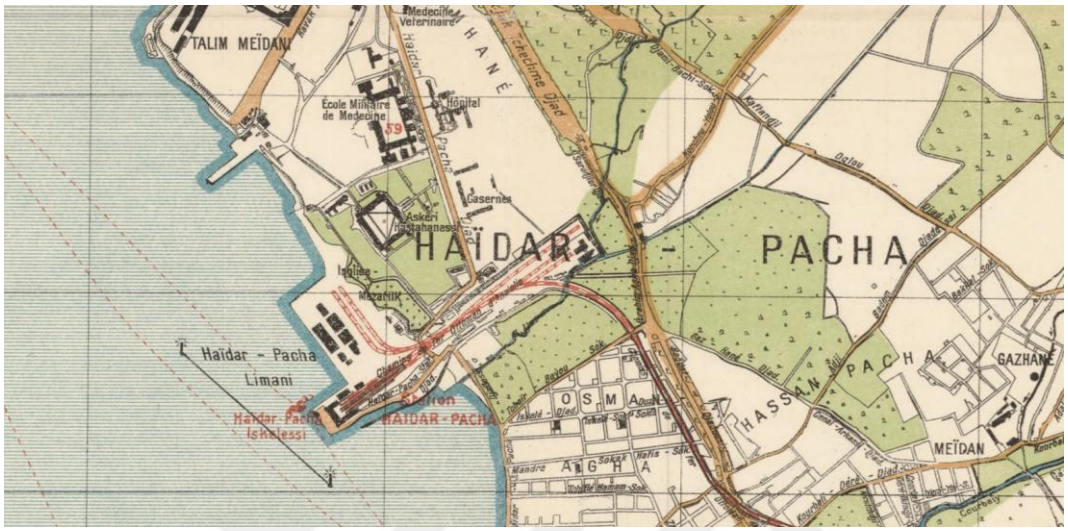
Şekil 3.7 İlgili döneme ait kıyı şeridindeki demiryolu hattı[18]

İşletilen demiryolu hatlarının genişlemesi ve Bağdat Demiryolu'nun inşasının başlamasıyla artan trafik, mevcut gar binasının yetersiz kalmasına neden olmuştur. Bu durum, yeni bir gar binasının yapımını zorunlu kılmıştır. Hizmet binaları için oluşturulmuş dolgu alanın ucuna, Alman mimarlar tarafından tasarlanan ve 1906 yılında inşasına başlanan yeni gar binası, 1908 yılında hizmete açılmıştır[19] (Binark vd., 2007).

Birinci Dünya Savaşı sırasında Haydarpaşa, cephanelik olarak kullanılmış ve Almanya'dan gelen askeri mühimmat ile Anadolu ve Mezopotamya'ya yapılan sevkiyatın ana merkezi haline gelmiştir. Bu yönüyle, savaşın lojistik hatlarında stratejik bir konum üstlenmiştir (Binark vd., 2007). 1922 yılına ait haritada (Harita

[18] Vue de Haidar-Pacha / Constantinople, Georges Papantoine, [t.y.], İBB Atatürk Kitaplığı Kartpostal Koleksiyonu.
[19] Alanda farklı noktalarda inşa edilen gar binalarının, 1939 yılına kadar birlikte varlığını koruduğu bilinmektedir (Kösebay Erkan, 2013).

3.6), **“**Haidar-Pacha Limanı”, demiryolu hattı, rıhtım yapıları ve “Haidar-Pacha İstasyonu” net şekilde işaretlenmiştir. Aynı zamanda “Talim Meydanı”, “Askeri Hastane”, “Garnizon”, “Gazhane” ve “Medrese” gibi yapılar da gösterilmiştir. Bu da bölgenin hem ulaşım hem de askeri ve sağlık işlevleri açısından yoğun bir şekilde kullanıldığını göstermektedir.



Harita 3.6 1922- Societe Anonyme Ottomane Haritası’nda[20] Haydarpaşa

Cumhuriyet’in ilanıyla birlikte Haydarpaşa Bölgesi, Türkiye’nin demiryolu politikasında merkezi bir rol oynamaya başlamış, Anadolu’nun ekonomik kalkınmasında demiryollarının kritik bir öneme sahip olmasıyla birlikte hem yolcu hem de yük taşımacılığının ana merkezlerinden biri haline gelmiştir. Demiryollarının millîleştirilmesi ve yeni hatların inşasıyla demiryolu ağı genişletilmiş, bu süreçte Haydarpaşa Garı'nın önemi daha da artmıştır (As, 2021).

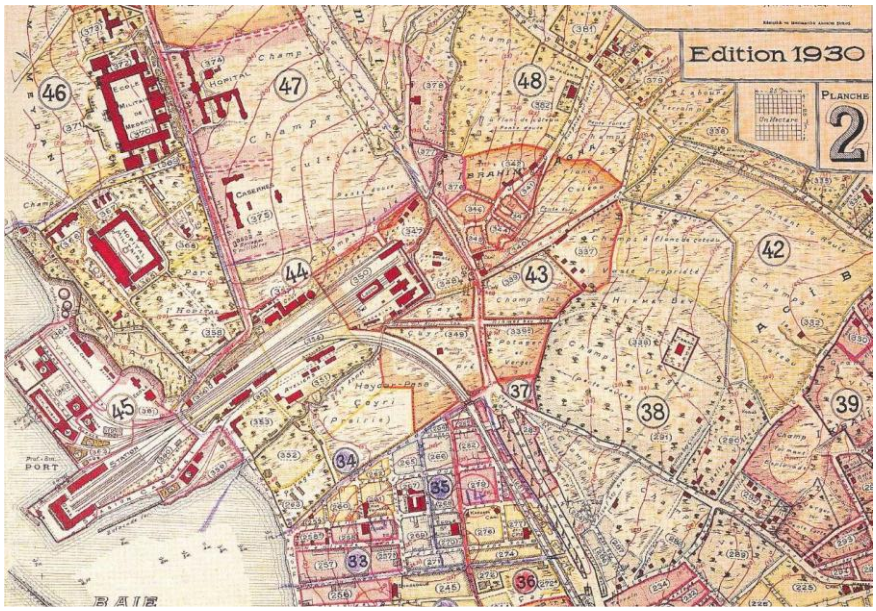
Uzun yıllar Üsküdar Sancağı’na bağlı kalan Kadıköy, 1930 yılında ilçe statüsüne kavuşarak, yönetsel ve mekânsal açıdan yeni bir döneme girmiştir (Kadıköy Kaymakamlığı, t.y.). Bu yeni yapılanmanın ardından, 1934 yılında ilçede ilk tramvay hattı kurulmuştur. Tramvay hattı, Üsküdar’dan başlayarak İbrahimağa çayırı, Yeldeğirmeni ve Altıyol üzerinden Kadıköy İskelesi’ne ulaşan (Muşazlıoğlu, 2022), dönemin önemli bir kent içi ulaşım aksını oluşturmuştur.

1930 tarihli Pervititch Haritası’nda *champ*, *verger* (meyve bahçesi) ve *potager* (sebze bahçesi) gibi tarımsal alanlara dair ayrıntılı kullanım bilgileri yer almaktadır (Harita 3.7). Bu alanların büyük ölçüde açık ve yeşil kaldığı, 1937 tarihli hava

[20] Istanbul Urban Database. Erişim tarihi: 20.04.2025, http://www.istanbulurbandatabase.com/

fotoğrafından da okunabilmektedir (Şekil 3.8). Her iki görsel birlikte değerlendirildiğinde, Haydarpaşa ve çevresinde açık-yeşil alanların baskın olduğu; kentsel yerleşimin ise henüz yoğunlaşmadığı anlaşılmaktadır. Özellikle Haydarpaşa Garı'nın arka kısmında yer alan çayırlık alanlar, bölgenin doğal peyzaj karakterinin korunduğunu göstermektedir. Buna karşılık Kadıköy'ün merkez mahalleleri olan Rasimpaşa, Osmanağa ve Caferağa'da sıkı sokak dokusu ve artan yapılaşma yoğunluğu dikkat çekmektedir.

1930'lu yılların sonuna gelindiğinde Kadıköy, Henri Prost'un başkanlığındaki İstanbul Belediyesi İmar Bürosu tarafından hazırlanan planlama süreciyle önemli bir kentsel dönüşüm evresine girmiştir. Prost'un planında[21] Haydarpaşa, kentsel merkezle güçlü bağlantıları olan lojistik ve geçiş işleviyle bütünleşik bir alan olarak temsil edilmiştir. Mimar Sabri Oran tarafından hazırlanan "Kadıköy İmar Planı Etüdü" (Şekil 3.9) bu kapsamda geliştirilmiş; Haydarpaşa yönünde uzanan Rıhtım Caddesi'nin kamulaştırma maliyetlerinden kaçınmak amacıyla kıyı dolgusu yapılarak genişletilmesi sağlanmıştır. Aynı dönemde, Devlet Demiryolları'na ait Haydarpaşa Çayırı da demiryolu çalışanları için konut alanı olarak düzenlenmiş ve küçük bir mahalleye dönüştürülmüştür.



[21] Bkz. Prost Master Plan. Istanbul Urban Database. Erişim tarihi: 20.04.2025, http://www.istanbulurbandatabase.com/ (Erişim tarihi: 20.04.2025)

Harita 3.7 1922- Societe Anonyme Ottomane Haritası'nda[22] Haydarpaşa



Şekil 3.8 İlgili döneme ait kıyı şeridindeki demiryolu hattı (Anonim)

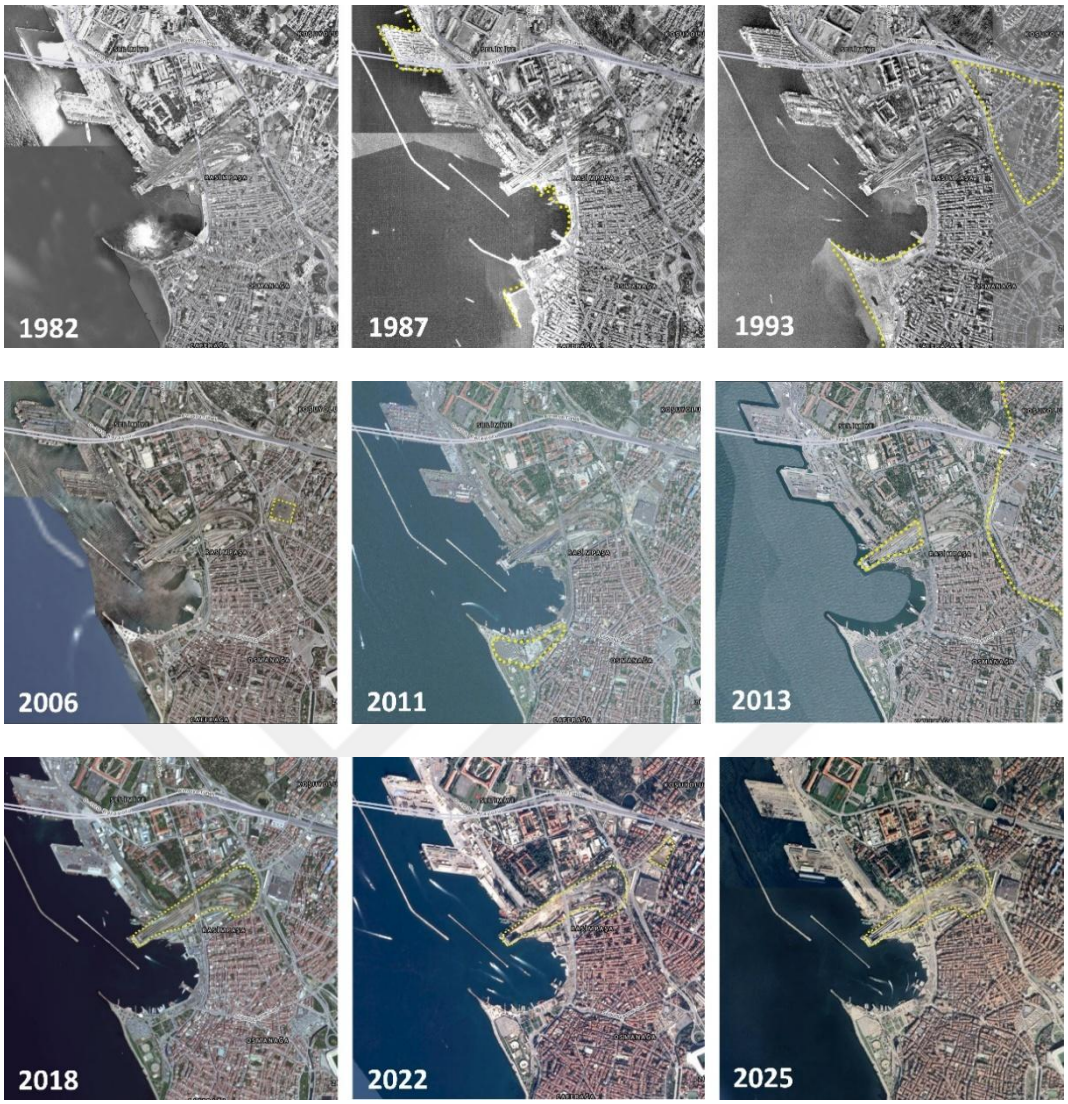
[22] Istanbul Urban Database. Erişim tarihi: 20.04.2025, http://www.istanbulurbandatabase.com/



Şekil 3.9 Kadıköy İmar Planı Etüdü (Oran, 1938)

1945 yılında Haydarpaşa'da demiryoluyla kesişen Kadıköy-Üsküdar yoluna bir köprü (Tıbbiye Köprüsü) inşa edilmiştir (Kadıköy Kaymakamlığı, t.y.). 1950'lerde Kadıköy'de Haydarpaşa Limanı'nın iskele ve antrepo bölümünün, Harem İskelesi'nin ve Haydarpaşa-Pendik yolunun (D100) inşasını içeren kentsel gelişim projeleri başlatılmıştır (Pürüzsüz, 2023). 1953 yılında başlayan Haydarpaşa Limanı'nın ilave rıhtım ve depo inşaatları, yalnızca İstanbul'un liman kapasitesini artırmakla kalmamış; aynı zamanda Kadıköy çevresinde yerleşim dokusunun yeniden biçimlenmesine ve bölgenin sosyo-mekânsal gelişimine ivme kazandırmıştır. Bu gelişme, kentin kuzeye doğru genişlemesini hızlandırmış ve çevresindeki yerleşimlerin büyümesine yol açmıştır. Bu bölgeye göç artmış, yerleşen nüfusun büyük bir kısmını liman inşaatı için gelen göçmen işçileri de aileleri oluşturmuştur.

1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün açılması, Avrupa yakasından Kadıköy'e göçü artırmıştır. Ayrıca köprünün açılmasıyla birlikte, Anadolu'dan gelen yolcu ve yüklerin önce Haydarpaşa Garı'na ulaşıp deniz yoluyla Avrupa yakasına taşınması yerine, doğrudan karayoluyla geçiş mümkün hale gelmiştir. 1980'li yıllarda meydanın büyütülmesi ve yeşil alanlar kazanılması amacıyla İskele-Mühürdar arasında dolgu alanı oluşturulmuştur. (Kadıköy Kaymakamlığı, t.y.).



Şekil 3.10 Hava fotoğraflarında Haydarpaşa Garı ve yakın çevresi (1982-2025)[23]

Haydarpaşa ve çevresindeki dönüşüm, 1982 ile 2022 yılları arasında çekilen hava fotoğrafları üzerinden sistematik biçimde izlenebilmektedir (Şekil 3.10). Bu fotoğraflar, bölgenin kıyı çizgisi, ulaşım altyapısı, yapılaşma yoğunluğu ve açık alan kullanımları açısından geçirdiği dönüşümleri okumaya olanak sağlamaktadır.

1982 yılına ait hava fotoğrafında görüldüğü üzere, kıyı çizgisi büyük ölçüde doğal formunu korumaktadır. Ancak 1987 yılına gelindiğinde, liman sahasında ve gar sahasının güneyinde genişleyen kıyı dolguları açıkça izlenebilmekte; rıhtım bölgesinde yeni iskele uzantıları ve platformlar görülmektedir. 1993 yılına ait görüntüde ise bu dolgu alanlarının sabitlendiği gözlemlenmektedir. Ulaşım

[23] Hava fotoğrafları, Harita İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi. Erişim tarihi: 20.04.2025, https://harita.istanbul/

altyapısında da benzer bir dönüşüm söz konusudur. 1982 yılında nispeten sınırlı olan kara ulaşımı ağı, 1987 ve özellikle 1993 yılında D100 Karayolu ve bağlantı yollarıyla daha belirgin hâle gelmiş, Söğütlüçeşme yönüne doğru yol bağlantıları gelişmiştir. Aynı dönemde yapılaşma yoğunluğu da dikkat çekici biçimde artmıştır. 1982'de Rasimpaşa, Osmanağa ve Caferağa mahallelerinde mevcut yerleşim dokusu sınırlı bir yayılım gösterirken; 1987 ve 1993 yıllarında bu mahallelerin kuzeydoğusunda, özellikle Selimiye ve Acıbadem yönünde yeni yapılaşmaların ortaya çıktığı görülmektedir. Bu gelişmelere paralel olarak, açık ve yeşil alanlarda belirgin bir azalma yaşanmıştır. 1982 yılında gözlemlenen daha büyük ölçekli boşluklar, 1993 yılına gelindiğinde parçalanmış ve yerini yoğun yapılaşmaya bırakmıştır.

2006 yılına ait hava fotoğrafında, çevredeki en belirgin değişiklik, Haydarpaşa Gar Sahası'nın İbrahimağa Mahallesi ile kesiştiği noktada 2002 yılında inşa edilen Tepe Nautilus AVM'nin varlığıdır. Onun dışında kıyı şeridinde dolgu faaliyetleri sabitlenmiş görünmektedir. 2009 yılında Metrobüs hattının Söğütlüçeşme'ye kadar uzatılması, kentin iki yakası arasında hızlı ve doğrudan bir ulaşım bağlantısı sağlamıştır. 2011 yılındaki temel değişiklik kıyı şeridindeki peyzaj düzenlemeleri ve Marmaray Projesi'nin etkileridir. Özellikle AVM yakınındaki istasyon yapısının inşaat süreci açık bir şekilde gözlemlenmektedir. 2013-2019 yılları arasında kademeli olarak hayata geçirilen Marmaray Projesi ise İstanbul'un demiryolu ulaşım sisteminde köklü değişikliklere yol açmış; bu durum Haydarpaşa Garı'nı da doğrudan etkilemiştir. Marmaray'ın devreye girmesiyle birlikte, Haydarpaşa'dan başlayan geleneksel banliyö ve ana hat tren seferleri yeniden düzenlenmiş, söz konusu hatlar Marmaray sistemine entegre edilmiştir. Bu kapsamda, Haydarpaşa Garı'ndaki tren seferleri durdurularak istasyon, uzun bir süre ulaşıma kapalı kalmıştır. Hava fotoğrafında rayların söküldüğü, gar sahasında geniş, tanımsız bir açık alanın oluştuğu gözlemlenmektedir (Şekil 3.10). Bu dönüşüm, alanın tarihsel katmanlarla şekillenmiş kimliğini göz ardı eden altyapı projelerinin, kültürel peyzaj bütünlüğü üzerindeki yıkıcı etkisini gözler önüne sermektedir.

2018 yılına ait hava fotoğrafında, gar sahasındaki ray altyapısının büyük ölçüde kaldırıldığı ve alanda arkeolojik kazılar ya da geçici müdahale alanları olarak sınırlandırılmış yüzeylerin oluştuğu gözlemlenmektedir. Aynı dönemde, kazı çalışmalarına bağlı olarak Tıbbiye Köprüsü'nün yıkıldığı da bilinmektedir (Gazete

Kadıköy, 2018). 2022 yılına gelindiğinde ise, kazı faaliyetlerinin yalnızca gar sahasıyla sınırlı kalmadığı, İbrahimağa Mahallesi'ne kadar yayıldığı izlenmektedir. Son yıllarda ise, ray hatlarının bir kısmının yeniden döşendiği anlaşılmaktadır.

Bu bölümde sunulan yazılı ve görsel veriler, Haydarpaşa'nın antik dönemden günümüze uzanan süreçte geçirdiği dönüşümleri ortaya koymakta; bölgedeki sürekliliklerin yanı sıra kırılmalara da işaret etmektedir. Tarihsel süreç boyunca alan, kamusal alan, askeri üs, ticaret noktası, ulaşım merkezi ve kültürel miras alanı gibi farklı işlevsel roller üstlenmiştir. Peyzaj yapısı ise çeşitli dönemlerde alınan planlama kararları, ulaşım politikaları ve fiziksel müdahalelerle yeniden şekillenmiştir. Bu çok katmanlı tarihsel gelişim, Haydarpaşa'nın bütüncül bir koruma yaklaşımıyla ele alınması gerektiğini göstermekte; kültürel peyzaj sürekliliği ile çok işlevliliğin birlikte değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır.

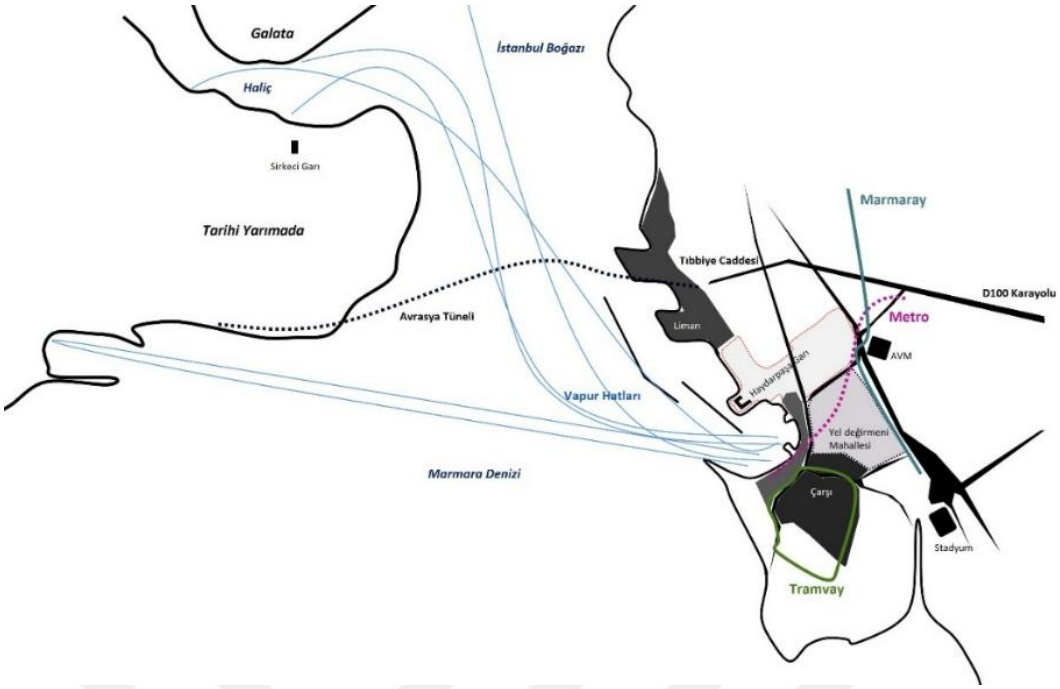
3.2 Doğal Bileşenler

Doğal peyzaj bileşenleri, bir kentsel peyzajın morfolojik yapısını ve çevresel risklere karşı dayanıklılığını anlamada önemlidir. Bu başlık altında; alanın coğrafi konumu, topoğrafyası, iklimsel özellikleri, doğal su kaynakları, flora ve fauna çeşitliliği gibi çevresel nitelikleri detaylı biçimde ele alınmakta; aynı zamanda bu doğal yapıların günümüzde karşı karşıya olduğu çevresel tehditler ve riskler araştırılmaktadır (bkz. Tablo 2.1).

Coğrafi Konum & Topoğrafya

Çalışma alanı, Asya ve Avrupa kıtaları arasında, Karadeniz ile Marmara Denizi'ni birbirine bağlayan İstanbul Boğazı üzerindedir. Boğazın güneydoğusunda, Tarihi Yarımada, Haliç ve Galata'nın karşı kıyısındadır. Anadolu Yakası'nda yer alan Kadıköy ilçesi sınırları içerisinde, Marmara Denizi kıyısında konumlanmaktadır.

Haydarpaşa'dan kuzeye doğru ilerledikçe sırasıyla Haydarpaşa Limanı, Harem Otogarı ve devamında Salacak sahil yolu boyunca Üsküdar'a bağlantı sağlanmaktadır. Güneyde ise Kadıköy iskeleleri ve Moda Burnu yönünde uzanan sahil bandı yer almaktadır. Doğusunda ise Üsküdar ilçesine bağlı Selimiye Mahallesi ile Kadıköy ilçesinin Acıbadem, Koşuyolu, Rasimpaşa, Osmanağa ve Caferağa mahalleleri bulunmaktadır.



Şekil 3.11 Çalışma alanının konumu (Yazar, 2025)

İstanbul kenti, Kocaeli ve Çatalca Yarımadaları üzerinde gelişmiş olup, Boğaziçi boyunca uzanan vadiler boyunca genişlemiştir. Tepecikler, vadiler, burunlar ve koylarla şekillenen Boğaziçi, morfolojik olarak dinamik bir yapıya sahiptir. Kıyı boyunca uzanan sahil şeridi genellikle dardır; iç kesimlere doğru vadiler boyunca uzanan dar ve uzun düzlük alanlar yer almaktadır. Haydarpaşa Garı ve yakın çevresi de Anadolu Yakası'nın genel topografik özelliklerini yansıtarak, denize yakın yüksek eğimli yamaçlar ve kıyıda yer alan yapay dolgu alanları ile karakterize edilmektedir. Bu dolgu alanları sayesinde kıyıda geniş düzlükler elde edilmiştir. Gar binasının konumlandığı vadi tabanı, arkasındaki gümrük, bakım ve hizmet binalarıyla birlikte, bölgedeki en düz ve kullanışlı alanlardan biri olarak öne çıkmaktadır. İç kesimlerde kalan düzlük alanlar ise alüvyon birikintilerinden oluşmaktadır. Tepelere doğru çıkıldığında, daha sıkı ve geçirimsiz toprak katmanları bulunmaktadır[24].

[24] Bkz. İstanbul Jeoloji Haritası, Erişim tarihi: 20.04.2025, https://mapelse.github.io/istanbulJeoloji/ (Erişim tarihi: 20.04.2025).

İklim & Bitki Örtüsü

Marmara Bölgesi, Akdeniz-Karadeniz kıtasal iklimleri arasında bir geçiş bölgesi olup, daha çok Akdeniz iklimi özelliklerinin baskın olduğu bir iklim yapısına sahiptir. Bu iklimde, yazlar sıcak ve kurak, kışlar soğuk ve yağışlı geçmektedir. İstanbul Boğazı, yüksek ve alçak basınç sistemlerinin etkisiyle, kuzeydoğudan esen ve soğuk getiren poyraz ve güneybatıdan esen ve nem oranını artıran lodos rüzgarlarının etkisi altında kalmaktadır. Haydarpaşa Garı ve yakın çevresi, Kadıköy ilçesinin güneybatı yönüne açıldığı bölgede bulunmasından kaynaklı lodos rüzgarının etkisi altındadır.

İstanbul Boğazı'ndaki rüzgarlar, deniz ulaşımını doğrudan etkilemektedir. Poyraz ve lodos rüzgarları, deniz trafiğinde zorluklar yaratabilmekte ve gemi seferlerinde aksamalar meydana gelebilmektedir. İstanbul'a bağlantısı deniz yolu ulaşımı olan Kadıköy ilçesi, lodos fırtınalarından doğrudan etkilenmektedir. Lodosun şiddetli olduğu dönemlerde deniz trafiği aksamakta, rıhtım hattında su taşkınları meydana gelmekte ve kent yaşamı olumsuz etkilenmektedir (Muşazlıoğlu, 2021b)

İstanbul Boğazı ve çevresi, iklim özellikleri, arazi morfolojisi ve bakı yönünden farklılıklar gösteren, zengin bir floraya sahiptir. Boğaziçi bölgesinde doğal bitki örtüsü maki ve ormanlardan oluşmaktadır. Tarih boyunca incirlikleriyle tanınan İstanbul Boğazı'nın kıyı florası, yoğun ve plansız yapılaşma sonucu tamamen yok olmuştur.

Su Kaynakları

Su, tarih boyunca kentlerin mekânsal biçimlenmesinde belirleyici bir unsur olmuştur. Kıyı kentleri, savunma, ticaret, ulaşım, iklimsel avantajlar ve manzara gibi faktörlerin birleştiği yerler olarak, suyun sunduğu fiziksel ve stratejik olanaklardan yararlanmıştır. Bu bağlamda Haydarpaşa, Marmara Denizi kıyısında konumlanmasıyla, çok erken dönemlerden itibaren suyla kurduğu ilişki üzerinden şekillenmiş bir peyzaj karakterine sahiptir. Dolayısıyla bölgenin en önemli doğal su kaynağı, kıyısında yer aldığı Marmara Denizi'dir. Hem iç deniz özelliği taşıması hem de uluslararası deniz yollarına bağlantısıyla Marmara, Haydarpaşa'nın tarihsel süreçte kazandığı ekonomik, ulaşım ve askerî işlevlerde belirleyici olmuştur. Deniz ulaşımının gelişmesi ile kıyı şeridinde inşa edilen iskeleler, bölgenin denizle kurduğu bağı güçlendirmiştir.

Bölgenin morfolojik yapısıyla bütünleşen bir diğer önemli su kaynağı ise Haydarpaşa Deresi'dir. Söz konusu derenin, çevresinde zamanla oluşan alüvyon düzlüklerin şekillenmesinde rol oynamış olabileceği düşünülmektedir. Ayrıca tarımsal üretimi desteklemiş ve yerleşim kararlarını doğrudan etkilemiştir. Osmanlı döneminde inşa edilen çeşmeler[25] gibi kentsel yaşam kalitesini etkileyen ve yerleşim yerlerinin su ihtiyacını gideren altyapı sistemlerinin oluşturulmasında da önemli rol oynamıştır.

Biyolojik Çeşitlilik ve Doğal Yaşam Alanları

Osma vd. (2010), Kadıköy'ün İstanbul'un en önemli ekolojik özelliklere sahip ilçelerinden biri olduğunu ve yoğun kentleşmeye rağmen topoğrafyası, iklim koşulları ve geleneksel arazi kullanım pratikleri sayesinde hâlâ zengin bir bitki çeşitliliğini barındırdığını belirtmektedir. Doğal yapısı, iklimi, denizle olan bağlantısı ve bu niteliklerini yakın döneme kadar büyük ölçüde koruyabilmiş olması, bölgenin biyoçeşitlilik açısından önemini artırmaktadır.

Karaca vd. (2023), özellikle Haydarpaşa liman bölgesinin hem sucul hem de kentsel kuş türleri[26] açısından önemli bir biyoçeşitlilik alanı oluşturduğunu vurgulamaktadır. Ancak araştırmalar, yeşil alanların giderek azalması nedeniyle bazı türlerin bu alanı terk etmek zorunda kaldığını göstermektedir (Karaca vd., 2023). Bu durum, kıyı alanındaki doğal yaşamın sürekliliği açısından risk teşkil etmektedir. Buna karşın alanı içerisinde koruma altına alınmış herhangi bir doğal sit alanı yoktur.

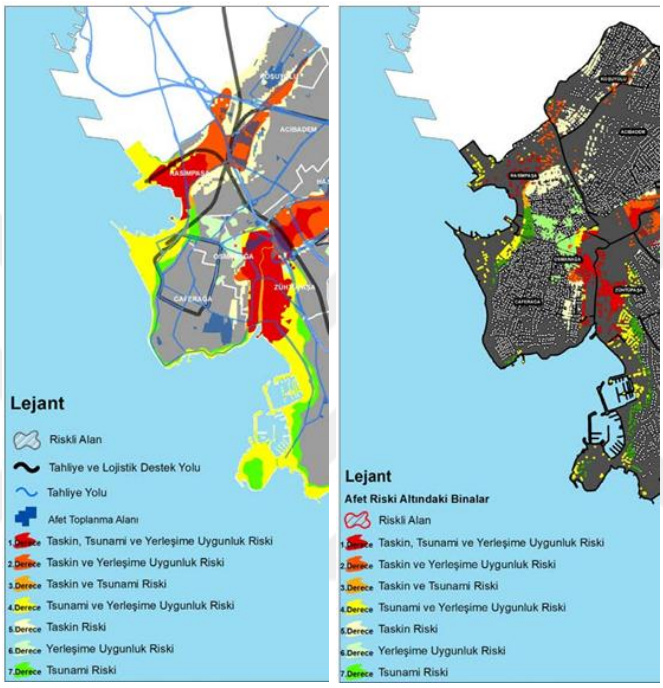
Çevresel Sorunlar & Riskli Alanlar

Çalışma alanı, hızlı kentleşmeden kaynaklı çevre kirliliği ve doğal afet riskleri gibi çeşitli tehditlerle karşı karşıyadır. Bu tehditler hem ekolojik sistemler hem de bölge sakinlerinin yaşam kalitesi üzerinde doğrudan etkiler yaratmaktadır.

Kadıköy Belediyesi verilerine göre Kadıköy ilçesinde her ay, kentsel dönüşüm projeleri kapsamında ortalama 60'tan fazla bina yıkımı gerçekleştirilmektedir[27]. Bu

[25] Abdülmecid Han Çeşmesi, İbrahimağa Çeşmesi, Ayrılıkçeşmesi, Ladikli Ahmet Ağa Çeşmesi, Valide Keyhüdası Çeşmesi gibi (Su Vakfı, t.y.).
[26] Kara sırtlı martı, yelkovan, batağan, karabatak, tepeli karabatak, gri balıkçıl, leylek, gümüş martı, karabaş martı, kaya güvercin, alaca baykuş, kara çaylak, kumru, İskender papağan, leş kargası, küçük karga, sığırcık, arı şahini, serçe.
[27] Merkez Kadıköy: Mekânsal Stratejik Plan Mevcut Durum Raporu

yıkımlar sırasında ortaya çıkan yoğun toz, hava kalitesini düşürmektedir. Ayrıca, yoğun ulaşım akslarının bölgeden geçmesi nedeniyle, ulaşım kaynaklı emisyonlar hava kirliliğinin bir diğer temel kaynağını oluşturmaktadır. Bununla birlikte kıyıya yakın liman ve iskele faaliyetleri, su kalitesini ve ekosistemi olumsuz etkileme potansiyeli taşımaktadır. Öte yandan, hızlı kentleşmeye bağlı olarak yaşanan altyapı yetersizlikleri, kentsel atıkların yüzey sularına ve denize karışmasına neden olmaktadır.

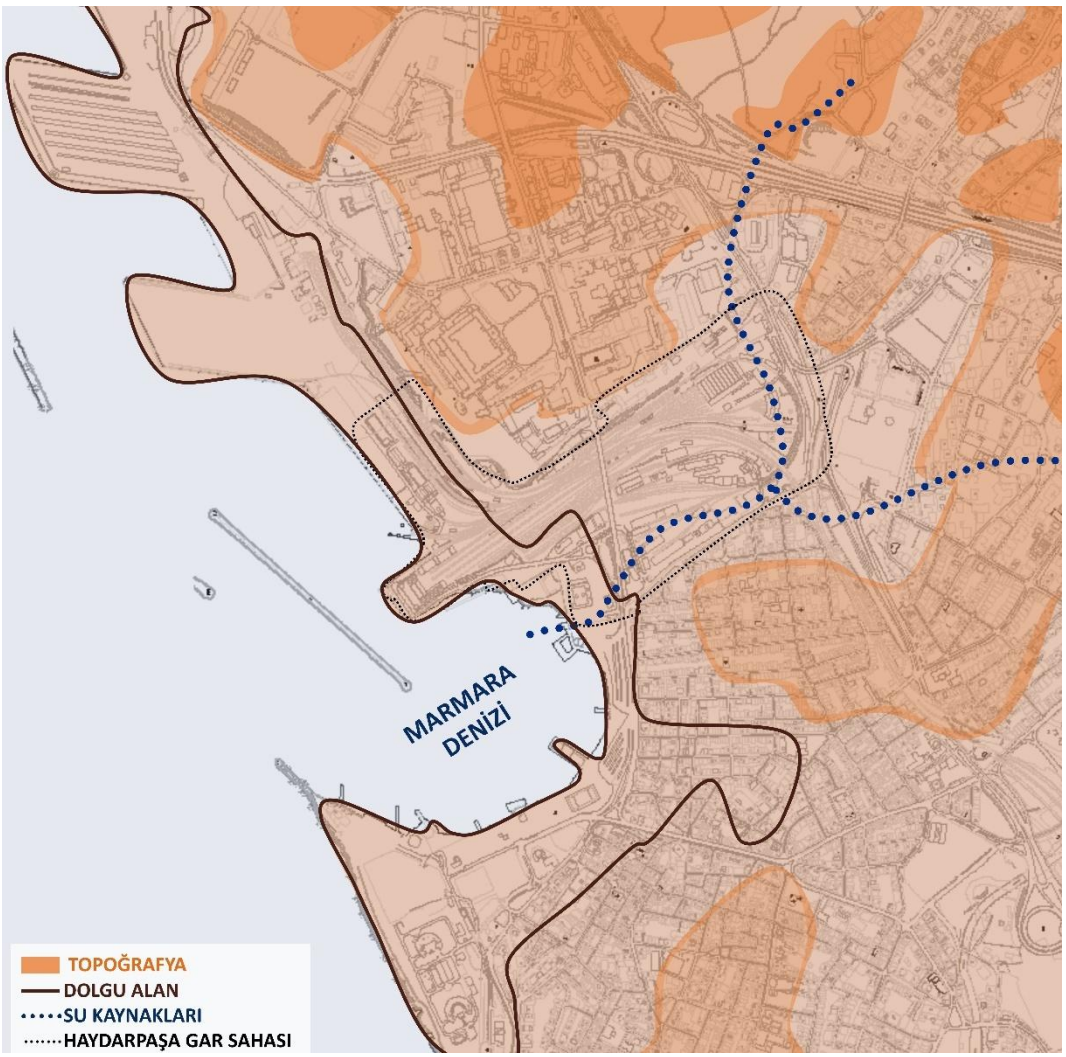


Şekil 3.12 Çalışma alanındaki doğal afet riskleri ile risk altındaki yapıların derecelerini gösteren görseller (Kadıköy Belediyesi, 2023)

Haydarpaşa Bölgesi aynı zamanda çeşitli doğal afet riskleri açısından da kırılgan bir yapıya sahiptir. İstanbul genelinde olduğu gibi bu bölge de Kuzey Anadolu Fay Hattı'na yakınlığı nedeniyle yüksek düzeyde deprem riski taşımaktadır. Özellikle dolgu zemin üzerinde yer alan kıyı alanları ile Haydarpaşa Garı ve yakın çevresindeki tarihi yapılar, olası bir depremde yüksek hasar riski altında bulunmaktadır. Öte yandan Haydarpaşa Gar Sahası, hem İstanbul'un ulaşımındaki deniz-kara-demiryolu bağlantısı ve lojistik gücü açısından hem de toplanma alanı olarak önemli bir alan olarak değerlendirilmektedir.

Bunun yanı sıra, bölge tsunami riski açısından da hassas bir konumdadır. Marmara Denizi'nde meydana gelebilecek büyük ölçekli deniz sarsıntılarının, sahil bandında ciddi zararlara yol açabileceği değerlendirilmektedir. Ayrıca, iklim değişikliğine

bağlı olarak artan deniz seviyesi ve düzensiz yağış rejimi, sel riskini her geçen gün artırmaktadır. Mevcut altyapı eksiklikleri ise bu riski daha da derinleştirmektedir.



Şekil 3.13 Haydarpaşa ve yakın çevresinin doğal peyzaj bileşenleri[28]

3.3 Kültürel Bileşenler

Bu bölümde kültürel bileşenler, fiziksel, sosyo-kültürel ve ekonomik başlıkları altında değerlendirilmektedir (bkz. Tablo 2.1).

[28] Merkez Kadıköy Mekânsal Stratejik Planı (Kadıköy Belediyesi, t.y.a), Harita İstanbul ve Mapelse İstanbul Jeoloji Haritası verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

Fiziksel Bileşenler

Fiziksel bileşenler; koruma alanları ve önemli yapılar, ulaşım ve altyapı sistemleri, açık ve yeşil alanlar ile görsel alanlar ve manzaralar başlıkları altında sistematik biçimde incelenmektedir.

- **Koruma Alanları ve Önemli Yapılar**

Haydarpaşa ve yakın çevresi, çeşitli dönemleri yansıtan çok katmanlı yapısıyla farklı koruma statülerine sahip alanları, tescilli ve alana değer katan önemli yapıları bünyesinde barındırmaktadır. Çalışma alanı ve çevresindeki koruma alanları Şekil 3.14' te gösterilmektedir.



Şekil 3.14 Haydarpaşa ve yakın çevresindeki koruma alanları

Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Tarihi ve Kentsel Sit Alanı: Haydarpaşa Garı, İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 21.08.1997 tarihli ve 4542 sayılı kararıyla 1. Grup Korunması Gereken Kültür Varlığı olarak tescillenmiştir (Kösebay Erkan & Ahunbay, 2009). 2006 yılında ise İstanbul V Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Bölge Koruma Kurulu'nun 85 sayılı kararı ile Haydarpaşa Garı ve çevresine yönelik daha kapsamlı bir koruma kararı alınmıştır. Kararda, alanın yalnızca mimari değerleriyle değil, aynı zamanda İstanbul'un sosyo-kültürel belleğindeki yeri, siluet değerleri ve endüstri mirası niteliğiyle ön plana çıktığı belirtilmektedir. Kurul kararında şu ifadelere yer verilmiştir:

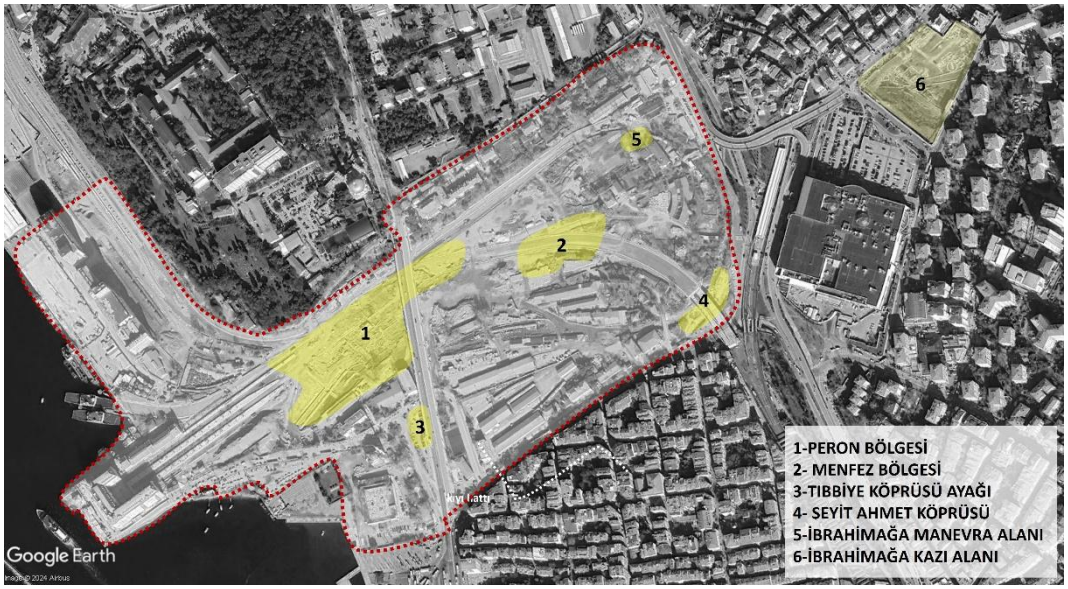
"...Haydarpaşa Garı ve çevresinin; Üsküdar İlçesi sınırları içerisindeki Selimiye Kışlası, Mekteb-i Tıbbîye-i Şahane (Haydarpaşa Lisesi), Askeri Hastane (GATA), Haydarpaşa Numune Hastanesi, Karacaahmet Mezarlığı, Selimiye Camii gibi kültür ve tabiat varlıkları ile birlikte şehrin sosyokültürel tarihi açısından önemli bir konumda olduğu ve Tarihi Yarımada ile birlikte İstanbul'un kimliğini yansıtan özel bir siluet oluşturduğuna..." (Mimarlar Odası 39.Dönem Çalışma Raporu)

Bu karar doğrultusunda, Haydarpaşa ve çevresi 1/5000 ölçekli paftada tanımlanan sınırlarla birlikte "Kentsel ve Tarihi Sit Alanı" olarak tescil edilmiştir. Sit alanı sınırları içerisinde, Haydarpaşa Garı, tescilli peronlar, iskele, silolar, elektrik evi, askeri karakol binası, muhacirin misafirhanesi, lokomotif deposu (dizel depo binası) ve plaktornası, vagon elektrik servis şefliği yapısı, çamaşırhane bacası, su kuyusu ve su cenderesi, Haydar Baba Türbesi, sağlık ocağı, Behiç Bey Lojmanları, Abdülmecit Han Çeşmesi yapıları günümüze ulaşmışlardır. Ayrıca kazı çalışmalarında alanın farklı noktalarında açığa çıkarılan arkeolojik kalıntılar bulunmaktadır. Bununla birlikte kayık iskelesi, Et ve Balık Kurumu ile iki adet demiryolu köprüsü[29] de sit alanı içerisindeki önemli diğer yapılardır. Bekleme salonu, gümrük dairesi, rıhtım polisi ve liman idaresi gibi bazı liman tesislerinin günümüze ulaşmamıştır. (Kösebay Erkan, 2007).

Hızlı tren projesi kapsamında ray alt kotunun düşürülmesi gerekliliğiyle, 8 Mayıs 2018'de İstanbul Arkeoloji Müzeleri denetiminde arkeolojik kazılar başlatılmış; peronların sökülmesinin ardından çalışmalar genişletilmiştir (Demirci, 2021; İstanbul Arkeoloji Müzeleri, 2024). Kazılarda Helenistik, Roma, Bizans, Osmanlı

[29] Bu köprüler Ulaşım ve Altyapı Sistemleri bölümünde anlatılacaktır.

ve Cumhuriyet dönemlerine ait çok sayıda yapı kalıntısı ortaya çıkarılmış ve belgelenerek koruma altına alınmıştır. Bunlar arasında, Bizans dönemine ait kilise, hamam ve yapı kompleksleri (Asal, 2023), Osmanlı dönemine ait iskele, mendirek, kıyı duvarı ve ilk istasyon binası kalıntıları yer almaktadır. Ayrıca çok sayıda işlevi belirlenemeyen mekân, su yapıları, yollar ve üretim alanlarına ilişkin izler de belgelenmiştir (Rölöve Raporu, 2023). Çalışmalar, Tıbbiye Köprüsü, İbrahimağa Seyit Ahmet Köprüsü, İbrahimağa manevra alanı, menfez ve peron gibi beş farklı bölgede gerçekleştirilmiştir (Asal, 2023) (Şekil 3.15).



Şekil 3.15 Gar sahası içerisindeki arkeolojik alanlar (Arkeoteknik, 2024)[30]

[30] İlişkili olduğu düşünülen İbrahimağa kazı alanı ile gösterilmiştir. İlerleyen bölümde açıklanacaktır.

Tablo 3.1 Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Tarihi ve Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar ve arkeolojik alanlar (Yazar, 2025)

HAYDARPAŞA GAR VE LİMAN SAHASI TARİHİ VE KENTSEL SİT ALANI		
Haydarpaşa Garı		
 Mevcut Durum (Yazar, 2024)	**Açıklama** Yapı, Otto von Kühlmann ve Hellmuth Cuno tarafından neo-klasik Alman üslubunda tasarlanmış (Eyice, 1998), Osmanlı Anadolu Demiryolları Şirketi tarafından inşa edilmiştir. Cephelerde Osmanlı ve klasik mimariye göndermeler vardır (Kösebay Erkan, 2022). 2013'te kullanıma kapanmıştır.	**Yapım Yılı: 1906-1909** **İşlev: Demiryolu Yapısı** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: Restorasyonda**
Peronlar		
 Mevcut Durum (Yazar, 2024)	**Açıklama** Peronlar, karşılaşmaların, ayrılıkların ve buluşmaların yaşandığı kent belleğindeki önemli unsurlardır. 2010'daki yangın sonrası kullanım dışı kalmıştır. Fiziksel hasarları ve statik sorunları nedeniyle peronların sökülmüş, kanopiler ise korunarak yeniden işlevlendirilmiştir.	**Yapım Yılı: 1906-1909** **İşlev: Demiryolu Yapısı** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: İyi durumda**
Haydarpaşa İskelesi		
 Mevcut Durum[31]	**Açıklama** Neo-klasik üslupta inşa edilmiş, dikdörtgen planlı, üç salonlu bir yapıdır. Kütahya çinileri, vitrayları ve ahşap detaylarıyla dikkat çeker. İskele, deniz-kara entegrasyonunun simgesel bir öğesi, önemli bir eşik mekânıdır. 2014'te kapatılmıştır (Kenan, 2014), tren seferlerinin başlamasıyla yeniden açılması planlanmaktadır.	**Yapım Yılı: 1915** **İşlev: Diğer** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: İyi durumda**
Silolar		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Tahıl siloları, 1905-1907 yıllarında hizmete girmiştir. Kıyıdaki konumuyla Haydarpaşa'nın endüstriyel kimliğini tamamlayan miras unsurlarıdır., depolama ve dağıtım işlevleriyle limanın lojistik sisteminin temel öğelerin-dendir. Cumhuriyet döneminde işlevini sürdüren silolar, 2005'te kullanıma kapatılmıştır.	**Yapım Yılı: 1899** **İşlev: Demiryolu Yapısı** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: Kötü durumda**

[31] Haydarpaşa Vapur İskelesi. Erişim Tarihi 15.06.2024, https://www.aksan-insaat.com/11-projeler/22-haydarpasa-vapur-iskelesi/

Tablo 3.1 Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Tarihi ve Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar ve arkeolojik alanlar (devamı)

Dalgakıran (Mendirek)		
 II. Abdülhamit Anıtı (Anonim)	**Açıklama** Lodosa karşı inşa edilen dalgakıran, Haydarpaşa limanının temel altyapı öğelerinden biridir. Ortasında Valloury 'nin tasarladığı hatıra sütunu ve uçlarında deniz fenerleri vardır. 1953'te ikinci bir dalgakıran eklenmiştir. Balık tutma ve plaj alanı olarak da kullanılmıştır.	**Yapım Yılı: 1889** **İşlev: Diğer** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Deniz kuşları** **Koruma Durumu: İyi durumda**
Elektrik Santrali Binası		
 Mevcut Durum (Oğuz Doğan, 2024)	**Açıklama** Elektrik Santrali, limanın modernizasyon sürecinin parçası olarak inşa edilmiş ve enerji ihtiyacını karşılamıştır (Gürbüz, 2015; Özdemir, 2010; Karaca, 2013). Endüstriyel mimari özellikler taşımakta, hangar ve ofis olmak üzere iki birimden oluşmaktadır. Bacası kaldırılmıştır.	**Yapım Yılı: 1904** **İşlev: Demiryolu Yapısı** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: İyi durumda**
Askeri Karakol Binası		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Askeri Karakol Binası, zamanla farklı kamusal işlevler üstlenmiş; Pervititch (1930) haritasında okul olarak gösterilmiştir (Kösebay Erkan, 2007). Orta sofaya açılan üç odalı plan ve çatı taşıyıcısı olarak kullanılan raylar, yapının özgünlüğünü yansıtır.	**Yapım Yılı: 1903** **İşlev: Demiryolu Yapısı** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: Kötü durumda**
Muhacirin Misafirhanesi		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Mimar Kemaleddin'in eserlerinden olup Birinci Ulusal Mimarlık Akımı'nın önemli örneklerindendir (Kösebay Erkan, 2007). Yapı, zamanla veterinerlik öğrencilerine tahsis edilmiş, okul ve dikimevi olarak kullanılmıştır.	**Yapım Yılı: 1903-1908** **İşlev: Demiryolu Yapısı** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: Kötü durumda**
Haydar Baba Türbesi		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Abdullah Baba'ya ait olduğu belirtilse de 2009 yılında Haydar Baba Türbesi olarak tescillenmiştir. Demiryolu çalışanları tarafından ziyaret edilen, selamlanan manevi bir durak olarak kolektif bellekte yer edinmiştir (Atılgan, 2021).	**Yapım Yılı: 1520-1566** **İşlev: Diğer** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: İyi durumda**

Tablo 3.1 Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Tarihi ve Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar ve arkeolojik alanlar (devamı)

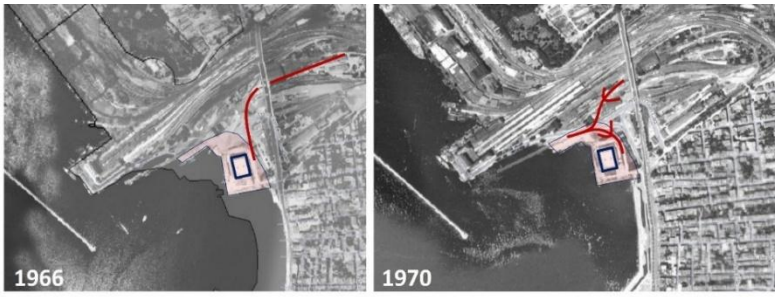
Lokomotif Deposu (Dizel Depo Binası) ve Plaktornası		
 Mevcut Durum (AYGM)	**Açıklama** Buharlı lokomotiflerin bakım ve onarım ihtiyaçlarını karşılamak için inşa edilmiştir. Zamanla elektrikli ve dizel lokomotiflere uyarlanmış, bu nedenle "Dizel Depo" olarak anılmıştır. Bakımsızlık nedeniyle çatı çökmesi ve korozyon gibi ciddi bozulmalara uğramıştır (Oğuz Doğan, 2024).	**Yapım Yılı: 1930'dan sonra** **İşlev: Demiryolu Yapısı** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: Kötü durumda**
Vagon Elektrik Şefliği Binası		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** 2017 yılında alınan kurul kararıyla yapı grubunun büyük kısmı yıkılmış, yalnızca "elektrik atölyesi" bölümü günümüze ulaşmıştır (Oğuz Doğan, 2024). Uzun süredir kullanılmaması nedeniyle yıpranmış ve fiziksel bütünlüğünü büyük ölçüde kaybetmiştir	**Yapım Yılı: 1930'dan sonra** **İşlev: Demiryolu Yapısı** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: Kötü durumda**
Çamaşırhane Bacası		
 Mevcut Durum (Yazar, 2024)	**Açıklama** Yataklı vagonlara hizmet vermek üzere inşa edilen çamaşırhane yapısı 2018 yılı sonrası ortadan kalkmış ve günümüze ulaşmamıştır (EK-B). Ancak yapıya ait 13,8 metre yüksekliğindeki baca, 2009'da tescillenmiş ve 2018'de restore edilmiştir.	**Yapım Yılı: 1930'dan sonra** **İşlev: Demiryolu Yapısı** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: İyi durumda**
Su Kuyusu		
 Mevcut Durum (Arkeoteknik)	**Açıklama** Buharlı lokomotiflerin işletilmesinde önemli olan suyun temini için, gar sahasında su kuyuları inşa edilmiştir (Atılgan, 2021). Günümüze sadece bu yapı ulaşmış, restore edilmiştir.	**Yapım Yılı: 1930'dan sonra** **İşlev: Demiryolu Yapısı** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: İyi durumda**
Su Cenderesi		
 Mevcut Durum (Arkeoteknik)	**Açıklama** Buharlı lokomotiflerin işletilmesinde önemli olan suyun temini için, gar sahasında su cendereleri inşa edilmiştir (Atılgan, 2021). Günümüze sadece bu yapı ulaşmış, restore edilmiştir.	**Yapım Yılı: 1930'dan sonra** **İşlev: Demiryolu Yapısı** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: İyi durumda**

Tablo 3.1 Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Tarihi ve Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar ve arkeolojik alanlar (devamı)

Tüneller / Sığınaklar		
 Tünellerin planı  Mevcut durum- deniz yönündeki giriş (Yazar, 2024)	**Açıklama** İkinci Dünya Savaşı sırasında sığınak olarak inşa edilen Haydarpaşa tünelleri, askeri ve teknik personelin korunmasına yönelik stratejik yapılardır (Atılgan, 2021). 2009'da kültür varlığı olarak tescillenmiş, 2018'de arkeolojik kazılarla gün yüzüne çıkarılmıştır. Tünellerin iki ayrı girişi bulunmaktadır. Yaklaşık 370 metre uzunluğundaki yapının bazı bölümleri üst kattaki çöküntüler nedeniyle erişilemez durumdadır (Aksoy, 2024).	**Yapım Yılı: 1930'dan sonra** **İşlev: Diğer** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: Orta durumda**
Sağlık Ocağı (Darüleytam Binası)		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** 1910'lu yıllarda yetim çocuklar için barınma ve eğitim amacıyla yapı, 1950'lerden itibaren hastane, okul, sağlık ocağı ve diş polikliniği olarak kullanılmıştır. Günümüzde Toplum Sağlığı Merkezi olarak hizmet vermektedir.	**Yapım Yılı: 1910'dan sonra** **İşlev: Diğer** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılıyor** **Koruma Durumu: Orta durumda**
Behiç Bey (İntaniye) Lojmanları		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** TCDD çalışanları için inşa edilen Behiç Bey Lojmanları, ailelerinin yaşamına dair belleği barındıran önemli mekânlardır (Gültekin, 2024). Demiryolu hattına paralel konumlanan bu yapılar, çalışanların ulaşımını kolaylaştıracak şekilde tasarlanmıştır. Günümüzde boşaltma kararı verilmiştir.	**Yapım Yılı: 1922-1930** **İşlev: Diğer** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılıyor** **Koruma Durumu: İyi durumda**
Abdülmecit Han Çeşmesi		
 Mevcut Durum (Yazar, 2024)	**Açıklama** 1796'da yapılan ve 1839'da yenilenen Abdülmecid Han Çeşmesi, 1902'de bugünkü konumuna taşınmıştır (Eyice, 1997). 1930'larda Tıbbiye Köprüsü inşası sırasında kısmen gömülerek zarar gören yapı (Binay ve Ekim, 2021), CR3 Projesi kapsamında ortaya çıkarılmış, 2023'te üst kota taşınarak restore edilmiştir.	**Yapım Yılı: 1796** **İşlev: Diğer** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: İyi durumda**

Tablo 3.1 Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Tarihi ve Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar ve arkeolojik alanlar (devamı)

Kayık İskelesi		
 Mevcut Durum (Yazar, 2024)	**Açıklama** Haydarpaşa Garı inşa edilmeden önce ulaşım zorlukları nedeniyle Kadıköy-Haydarpaşa arasında kayık iskeleleri yapılmış, bu yapılar 1980'lere kadar aktif olarak kullanılmıştır (Muşazlıoğlu, 2021a). Günümüzde Kadıköy'deki kayık iskelesi yok olmuş, Haydarpaşa'daki ise onarım beklemektedir. Bu iskeleler hem ulaşım hem de toplumsal hafıza açısından eşik alanlar olarak kent belleğinde önemli bir yer tutmaktadır.	**Yapım Yılı: Bilinmiyor** **İşlev: Diğer** **Tescil Durumu: Tescilsiz** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: Kötü durumda**
Et ve Balık Kurumu Binası[32]		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** 1952'de kurulan Et ve Balık Kurumu, Haydarpaşa'da deniz ve demiryolu taşımacılığından faydalanmak üzere 1956'da soğuk hava deposu, buz üretim birimi ve satış alanlarından oluşan bir tesis inşa etmiştir (Yıldız, 2023; Atılgan, 2021). Yapı hem kıyı hem kara tarafındaki taşıma altyapısıyla entegre şekilde tasarlanmış, ancak 1970'lerde tren bağlantısı zayıflamış, 2003'te kurum kapatılmıştır.	**Yapım Yılı: 1956** **İşlev: Diğer** **Tescil Durumu: Tescilsiz** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: Kötü durumda / yıkım kararı var**



Şekil 3.16 Et ve Balık Kurumu'nun yerleştiği dolgu alanı ve trenlerin değişen bağlantı güzergahı[33]

[32] Lojistik işleyişte, ürünlerin sevki hem deniz yolu ile hem de kara yolu üzerinden yapılmıştır. Deniz yoluyla getirilen ürünler doğrudan tesise ulaştırılırken; kara tarafındaki uzun cepheye yanaşan trenler vasıtasıyla sevk edilmiştir. Ancak 1970'li yıllarda yol düzenlemeleri nedeniyle tren güzergâhı değiştirilmiş ve tesisle doğrudan bağlantısı zayıflamıştır. 1987 yılında, tesisin giriş kapısı yanındaki Haydarpaşa Deresi, yer altına alınarak Mühürdar'daki İSKİ arıtma sistemine bağlanmıştır. Kurum, 2003 yılında kapatılmış ve yapı zamanla terk edilmiştir (Atılgan, 2021).

[33] Harita İstanbul'un Uydu Arşivi hava fotoğraflarından ve Arif Atılgan (2021)'ın anlatımından derlenerek oluşturulmuştur.

Tablo 3.1 Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Tarihi ve Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar ve arkeolojik alanlar (devamı)

Peron Bölgesi		
 Peron Bölgesi'ndeki kalıntılar (İstanbul Arkeoloji Müzeleri)	**Açıklama** Hellenistik Dönem: kenetli taş yapı kalıntısı, mezar anıtı Bizans Dönemi: Kilise, payeli yapı, dikdörtgen/kare planlı mekânlar, hamam, su kanalları Osmanlı Dönemi: İskele, kıyı duvarı, mendirek, ilk istasyon binası, su deposu, birahane.	**Dönem: Helenistik/Roma, Bizans, Osmanlı, Cumhuriyet** **Tescil Durumu: Tescilli** **Koruma Durumu: İyi durumda**
Menfez Bölgesi		
 Menfez Bölgesi'ndeki kalıntılar (Demirci, 2021)	**Açıklama** Menfez yapısı, mimari kalıntılar (kapatılmıştır), ocak kalıntıları (taşınmıştır) ve yol kalıntısı (tren hattı ile çakışan bölümü taşınmış; geri kalan kısmı restore edilmiştir)	**Dönem: Osmanlı** **Tescil Durumu: Tescilli** **Koruma Durumu: İyi durumda**
Tıbbiye Köprüsü Ayağı		
 G8 ayağındaki kalıntılar (Demirci, 2021)	**Açıklama** Su kanalı, çeşme, atölye izleri, fırınlar, mezarlar, dikdörtgen planlı mekanlar	**Dönem: Bizans, Osmanlı** **Tescil Durumu: Tescilli** **Koruma Durumu: İyi durumda**
Seyit Ahmet Köprüsü		
 Seyit Ahmet Köprüsü'ndeki kalıntılar (Demirci, 2021)	**Açıklama** Dikdörtgen planlı, apsisli işlik / Seramikler, pişmiş toprak Artemis ve Kybele figürinleri, Khalkedon darplı gümüş ve bronz sikkeler. Çıkarılan 5000'e yakın sikke ile MÖ 5.-MS 7. yy. arasında süren kesintisiz yerleşim izlenmiştir.	**Dönem: Erken Bizans** **Tescil Durumu: Tescilli** **Koruma Durumu: İyi durumda**
İbrahimağa Manevra Alanı		
 İbrahimağa Manevra Alanı'ndaki kalıntılar (Asal, 2023)	**Açıklama** T plan şemasında yapı kalıntısı Gözetleme kulesi olarak kullanıldığı düşünülmektedir (Asal, 2023)	**Dönem: Bizans** **Tescil Durumu: Tescilli** **Koruma Durumu: Restore edilerek kapatılması kararı**



Şekil 3.17 Peron bölgesindeki arkeolojik alanların Gar Sahası'ndaki görünümü (Arkeoteknik, 2024)



Şekil 3.18 İlk gara ait temel duvarları (solda) ve hamam kalıntıları (sağda) (Arkeoteknik, 2024)

Bu kalıntılar arasında özellikle kıyı altyapısına ait yapılar dikkat çekmektedir. Mendirek üzerinde kayık bağlama yerlerinin bulunduğu, kıyı duvarının ise Haydarpaşa Garı'nın inşası sırasında oluşturulan dolgu alanının sınırını belirlediği anlaşılmaktadır (Şekil 3.49 ve Şekil 3.50). Haydarpaşa Garı'nın kuzeyinde vapurların yanaştığı alanda kıyı duvarlarının devamı bulunmuştur (Şekil 3.51). Dolayısıyla kıyı hattının bu yönden gelip iç kısma bağlandığını söylemek mümkündür. Kıyı duvarının arkasında limanla bağlantılı mekân kalıntılarına rastlanmıştır.



Şekil 3.19 Kıyı duvarı, mendirek ve dolgu alanı (fotoğraf: Arkeoteknik, 2022)



Şekil 3.20 Kıyı duvarı ve mendirek (Yazar, 2024)



Şekil 3.21 Vapur iskelesi kıyı duvarı (AYGM, 2024; Yazar, 2024)

Kıyı duvarı ve mendireğin kesiştiği noktanın arkasında doğu-batı yönünde uzanan, Osmanlı dönemine ait bir yol ortaya çıkarılmıştır (Asal, 2023). Menfez bölgesinde de 180 metre uzunluğunda ve 6 metre genişliğinde bu yolun devamı niteliğinde aynı döneme ait kalıntılara rastlanmıştır (Şekil 3.52). İstanbul Arkeoloji Müzeleri

tarafından yapılan araştırmalar, bu yolun arşiv kayıtlarında Haydarpaşa Caddesi olarak geçtiğini ortaya koymuştur. Bu güzergâhın devamında yer alan İbrahimağa kazı alanında[34], M.S. 4–5. yüzyıla tarihlenen ve Khalkedon'un batı limanından Acıbadem yönüne uzandığı düşünülen bir antik yol kalıntısına ulaşılmıştır; bu bulgu, söz konusu yolun limanla olan mekânsal ilişkisini destekler niteliktedir (Asal, 2023). Bu yol, 1906 yılında Goad haritasında görülmektedir (Harita 3.4). Ayrıca bu haritaya bakarak caddenin yapılan ilk gar binasının önünden geçtiğini söylemek mümkündür. Eski fotoğraf ve haritalarda muhtemel yeri belli olan ilk gar binasının, yapılan kazılarda temel duvarlarına ulaşılmıştır (Şekil 3.53).



Şekil 3.22 Menfez bölgesinde Osmanlı, İbrahimağa'da MS 4–5. yüzyıla ait yol kalıntıları (solda: Demirci, 2021; sağda: İstanbul Arkeoloji Müzeleri, 2023)



Şekil 3.23 Kıyı duvarı ve yol kalıntıları[35] (Yazar, 2024)

[34] Kadıköy 296 Pafta, 1421 Ada, 4 Parsel Kazısı
[35] Demirci, 2021; Asal, 2023 verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

Kadıköy Meydanı ve Çevresi Kentsel Sit Alanı: Kadıköy Meydanı ve çevresi, Haydarpaşa Garı ile doğrudan görsel, mekânsal ve işlevsel ilişki içerisindedir. Özellikle kıyı bağlantısı, ulaşım altyapısı, yaya sirkülasyonu ve sosyal etkileşim açısından Haydarpaşa ile bütüncül bir kültürel peyzaj alanı meydana getirir. Alan içerisindeki Kadıköy İskelesi (Eski İskele), Kadıköy Şehremaneti Binası, Haldun Taner Sahnesi (Eski Hal Binası) ve Eminönü-Karaköy İskelesi, bu peyzaj içerisindeki en önemli yapılardır. Alan, 19.09.2006 tarih, 243 sayılı kurul kararı ile kentsel sit alanı ilan edilmiştir.

Tablo 3.2 Kadıköy Meydanı ve Çevresi Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar (Yazar, 2025)

KADIKÖY MEYDANI VE ÇEVRESİ KENTSEL SİT ALANI		
Kadıköy İskelesi (Eski İskele)		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** İskele, dolgu alanda inşa edilmiş ve Haydarpaşa Garı ile ilişki kuracak biçimde konumlandırılmıştır. Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi'ne ait olan yapı, revaklı cepheleri ve soğan kubbeli kuleleriyle dikkat çekmiş, zamanla özgün kimliğinden uzaklaşmıştır. Deniz ulaşımında ana durak olarak hizmet vermiş, Kadıköy'ün kentsel ölçekte önemli bir referans noktası olmuştur (Muşazlıoğlu, 2024).	**Yapım Yılı: 1926** **İşlev: Deniz ulaşımı yapısı** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılıyor** **Koruma Durumu: İyi durumda**
Kadıköy Şehremaneti Binası		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Bina, dolgu alanda inşa edilmiş, Ermeni mimar Yervant Terziyan'ın tasarladığı neo-klasik üslupta bir yapıdır. Birinci Ulusal Mimarlık Akımı'na aittir. Kadıköy'ün 1924'te ilçe olmasından sonra idari merkez olmuş; belediye, kaymakamlık ve nikâh dairesi gibi işlevler üstlenmiştir. Kent müzesine dönüştürülmesi planlanmaktadır (Bozkurt, 2023).	**Yapım Yılı: 1912-1914** **İşlev: Kütüphane (TESAK)** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılıyor** **Koruma Durumu: İyi durumda**
Haldun Taner Sahnesi (Eski Hal Binası)		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** İtalyan mimar U. Ferrari tarafından İstanbul'un ilk modern hal binası olarak inşa edilmiştir (Konkur İstanbul, 2020). 1989'dan itibaren İstanbul Şehir Tiyatroları'na bağlı sahne olarak kullanılmaktadır. Haydarpaşa Garı ve iskeleler ile görsel ve işlevsel bütünlük taşımaktadır.	**Yapım Yılı: 1925–1927** **İşlev: Tiyatro** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: Restorasyonda**

Tablo 3.2 Kadıköy Meydanı ve Çevresi Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli yapılar (devamı)

Eminönü-Karaköy İskelesi		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Kadıköy-Karaköy seferleri için kullanılan ilk iskele 1900'lerin başında inşa edilmiş ancak lodos etkisi ve artan yolcu yoğunluğu nedeniyle yetersiz kalmıştır. 1950'de araba vapuru seferlerine uyarlanmış, 1979'da ise yıkılarak seferler Eski İskele'ye aktarılmıştır. 1982'de Kadıköy-Karaköy hattı yeniden açılmıştır.,	**Yapım Yılı: 1982?** **İşlev: Deniz ulaşımı yapısı** **Tescil Durumu: Bilinmiyor** **Kullanım Durumu: Kullanılıyor** **Koruma Durumu: İyi durumda**

Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı: 19.04.1994 tarihli ve 3436 sayılı kararla büyük bir kısmı "kentsel sit alanı" olarak tescillenen Rasimpaşa Mahallesi, Haydarpaşa'nın tarihsel belleğinde önemli rol oynamaktadır. 2017'de onaylanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı'na bağlı olarak oluşturulmaya başlanan 1/1000 Uygulama İmar Planı ve Kentsel Tasarım Rehberi katılımcı süreçlerle hazırlanmaktadır (Demirtaş, 2018a).

Tablo 3.3 Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli alanlar ve yapılar (Yazar, 2025)

RASİMPAŞA KENTSEL SİT ALANI		
Yel değirmeni Mahallesi		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Mahalle, ızgara sokak planlı kent dokusuna sahiptir ve 305 adet tescilli kültür varlığı bulundurmaktadır. İstanbul'un ilk apartman semti olarak anılan bu alan, Haydarpaşa Garı ve Limanı'nın inşasıyla şekillenmiştir. Gar sahasında görev yapan Alman, İngiliz ve İtalyan demiryolu çalışanlarının yerleşim için tercih ettiği bu mahalledeki sosyal yaşam, Kadıköy'deki nüfusun oluşturduğu kültürel yapıyla bütünleşmiş; böylece buraya özgü bir toplumsal yapı oluşmuştur (Atılgan, 2021).	**Yapım Yılı: 19yy.-20.yy. yapıları** **İşlev: Mahalle Dokusu** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılıyor** **Koruma Durumu: Kısmen restore edilmiş**
Valpreda Apartmanı		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Haydarpaşa Garı'nda çalışan İtalyan mühendis ve ustaların barınma ihtiyacını karşılamak için yapılmıştır. 7 katlı, 14 daireli Art Nouveau tarzında tasarlanmıştır. İstanbul'un ilk konut apartmanlarından biri olarak kabul edilmektedir.	**Yapım Yılı: 1909** **İşlev: Konut** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılıyor** **Koruma Durumu: Restorasyonda**

Tablo 3.3 Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli alanlar ve yapılar (devamı)

Ankara Han (Sunget Apartmanı)		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Alman mühendis ve mimarların lojman/misafirhanesi olarak inşa edilmiştir (Atılgan, 2021). İki blok, iç avlu, ortak alanlardan oluşmaktadır. Zamanla apartmana dönüşmüş, ortak alanlar bireyselleştirilmiştir.	**Yapım Yılı: 1905-1910** **İşlev: Konut** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılıyor** **Koruma Durumu: Bakım-onarım ihtiyacı**
Alman Okulu (Osmangazi İlkokulu)		
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Alman demiryolu çalışanlarının çocuklarına eğitim vermek amacıyla Anadolu Demiryolları tarafından yaptırılmıştır. Açıldığı dönemden itibaren karma eğitim modeli uygulanması Rasimpaşa Mahallesi'ndeki çok kültürlü yaşantıyı yansıtmaktadır (Fındıkgil Doğuoğlu, 2002).	**Yapım Yılı: 1903** **İşlev: Eğitim** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılıyor** **Koruma Durumu: Restorasyonda**
Ayrılık Çeşmesi		
  Mevcut Durum (Yazar, 2023)	**Açıklama** Ayrılık Çeşmesi, Osmanlı döneminde sefere çıkan orduların ve hac kafilelerinin uğurlandığı tören noktası olarak simgesel bir önem taşımaktadır (Eyice, 1991a). Zamanla tahrip olmuş ancak 1980'lerde yol kotunun düşü-rülmesiyle yeniden görünür hale gelmiştir. Arkeolojik kazılarla namazgâh ve yalaklar açığa çıkarılmış, Marmaray Projesi kapsamında restore edilmiştir (Demirtaş, 2018b). Günümüzde ise ulaşım ve ticaret yapıları arasında sıkışmıştır.	**Yapım Yılı: 1602** **İşlev: Çeşm** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılmıyor** **Koruma Durumu: İyi durumda**
Ayrılık Çeşmesi Mezarlığı		
 Mevcut Durum (Yazar, 2023)	**Açıklama** Çeşmenin arkasında konumlanan Ayrılık Çeşmesi Mezarlığı, Bağdat Yolu boyunca sıralanan mezarlıkların en önemli uzantılarından biridir. (Eyice, 1991b).	**Yapım Yılı: 1982?** **İşlev: Mezarlık** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılıyor** **Koruma Durumu: İyi durumda**

Tablo 3.3 Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı'ndaki önemli alanlar ve yapılar (devamı)

Ayrılık Çeşmesi Sokağı (Paris Mahallesi)		
  Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Kadıköy'de Osmanlı döneminden günümüze özgün dokusunu büyük ölçüde koruyabilmiş nadir tarihi sokaklardan biridir (Batmankaya, 2010). Bir yanında Ayrılık Çeşmesi Mezarlığı'nın duvarı, diğer yanında tren yoluna bakan cumbalı ahşap Osmanlı evleri yer alır. I. Dünya Savaşı sonrası "Paris Mahallesi" adıyla da anılmıştır. Marmaray Projesi kapsamında bazı yapılar yıkılmış-tır. Geriye kalan kısmı tarihî niteliğini korumaktadır.	**Yapım Yılı: 19yy.-20.yy. yapıları** **İşlev: Mahalle dokusu** **Tescil Durumu: Tescilli** **Kullanım Durumu: Kullanılıyor** **Koruma Durumu: Kısmen restore edilmiş**

- **Diğer Önemli Alanlar ve Yapılar**

Bir kısmı çalışma alanı içerisine dahil edilen, Üsküdar İlçesi'ne bağlı **Selimiye Mahallesi**, Haydarpaşa bölgesiyle tarihsel ve mekânsal olarak bütünleşen önemli bir yerleşim alanıdır. Selimiye'nin yer aldığı topoğrafya, Haydarpaşa Garı'na ve sahil hattına hâkim bir konumda yer almaktadır. Tıbbiye Caddesi, Haydarpaşa bölgesi ile Selimiye Mahallesi arasında işlevsel ve fiziksel bağlantı sağlamaktadır.

Osmanlı döneminden itibaren askeri, idari ve sağlık yapılarıyla öne çıkan mahalle, 19. yüzyılda inşa edilen Selimiye Kışlası'nın çevresinde gelişmiştir. Bu kışla, Haydarpaşa'daki Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane ve Gülhane Seririyat Hastanesi, Haydarpaşa Numune Hastanesi, Haydarpaşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi ve Haydarpaşa Limanı gibi yapılarla birlikte, eğitim, sağlık ve ulaşım gibi temel kamu hizmetlerinin aynı bölgede konumlandırıldığını göstermektedir.

Bölgede yer alan bu kamusal yapıları işlevsel dönüşümler geçirmiştir. 1903 yılında açılan ve 1909 yılına kadar askeri tıp eğitimi verilen Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane, bu tarihten sonra sivil tıp mektebine dönüştürülmüştür. 1933'ten sonra Haydarpaşa Lisesi olarak eğitim vermiş; 1983 yılında ise Marmara Üniversitesi'ne tahsis edilmiştir. 1898 yılında "Gülhane Seririyat Hastanesi" olarak kurulan Gülhane Eğitim ve Araştırma Hastanesi, başlangıçta Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane'den mezun olan askeri hekimlerin pratik eğitim aldığı bir hastane olarak hizmet vermiştir. Gülhane Hastanesi, 1909'da askeri ve sivil tıp okullarının birleşmesinin ardından

yeniden yapılandırılmış, 1941'de Ankara'ya taşınmıştır. 1947'de GATA adını alarak Türk Silahlı Kuvvetlerine sağlık bilimleri alanında askerî personel yetiştiren bir komutanlık olarak hizmet vermiştir. 2016'da Sağlık Bakanlığı'na devredilerek sivil bir kurum hâline gelmiştir[36]. Günümüzde Sağlık Bilimleri Üniversitesi Gülhane Eğitim ve Araştırma Hastanesi adıyla faaliyet göstermektedir. Öte yandan, Haydarpaşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi (t.y.), 1959 yılında "Haydarpaşa Sanat Enstitüsü" adıyla kurulmuştur. 1974'teki düzenlemeyle "Endüstri Meslek Lisesi", "Teknik Lise" ve "Teknisyen Okulu" olarak yeniden yapılandırılmış; 1983'te ise bünyesinde Anadolu Teknik Lisesi açılmıştır. Okulun 1980'li ve 1990'lı yıllarda raylı sistemler teknolojisine odaklanması çevredeki ulaşım işleviyle ilişkilendiğini göstermektedir. Günümüzde hala işlevini sürdürmektedir.

Tezdeki çalışma alanı sınırları içerisinde yer verilmese de **Kadıköy Çarşı (Merkez) ve Moda** bölgeleri de kentsel ve tarihi bağlam açısından Haydarpaşa ile güçlü ilişkiler kurmaktadır. Alan içerisinde yoğun tescilli yapı bulunması ve kültürel kalıntı potansiyelinin yüksek olması gerekçesiyle, sit türü "Kentsel ve III. Derece Arkeolojik Sit Alanı" olarak tanımlanmaktadır[37]. Haydarpaşa Limanı ve Gar Sahası'ndan başlayarak Kadıköy Meydanı ve Çarşısı'na uzanan kıyı bağlantısı, ulaşım, ticaret ve kamusal yaşam üzerinden şekillenen bütüncül bir tarihi kentsel peyzajı ortaya koymaktadır. Konut dokusu, eğitim kurumları ve kültür yapıları ile Moda ise hem Kadıköy çarşısı hem de sahil hattı ile kurduğu mekânsal ve kültürel ilişkiler bağlamında bölgenin kamusal yaşamında önemli bir merkez olmuştur.

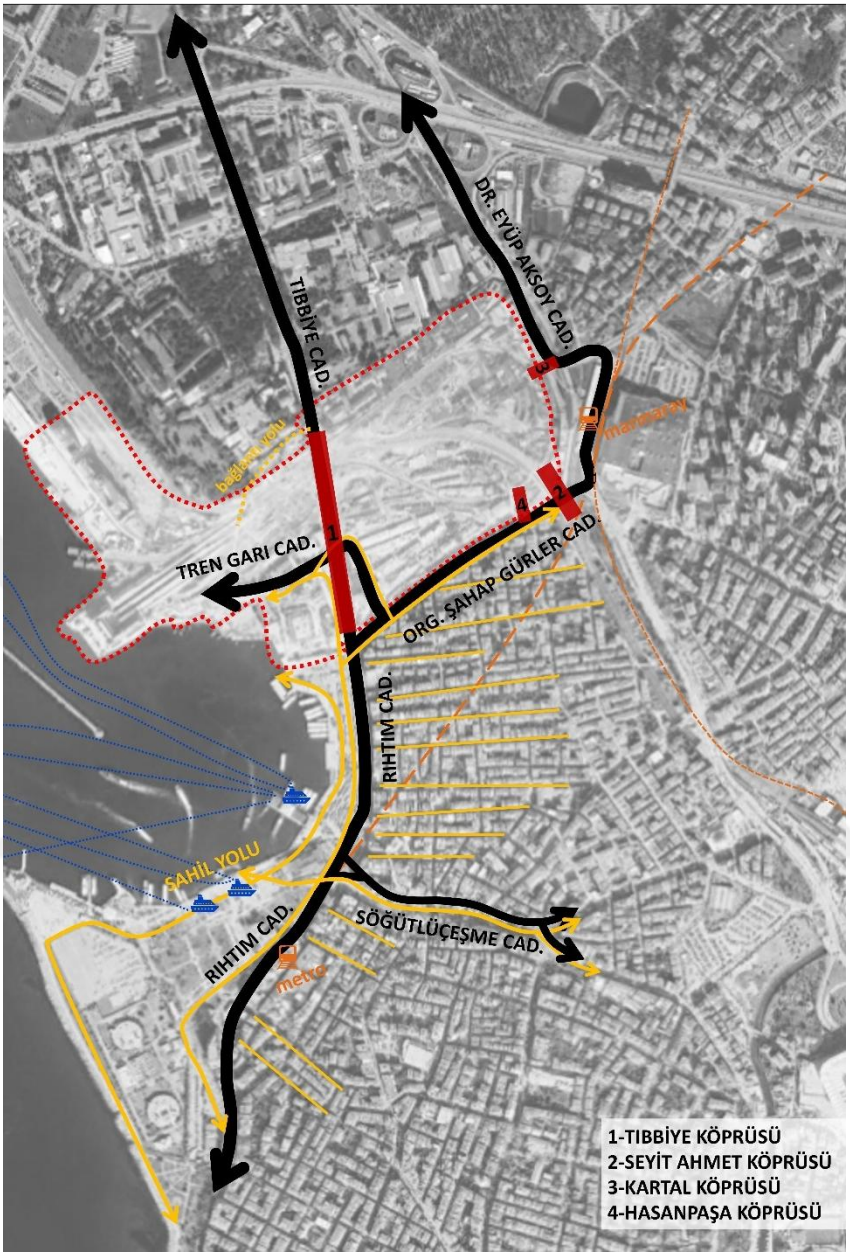
- **Ulaşım ve Altyapı Sistemleri**

Tıbbiye Caddesi, Rıhtım Caddesi, Tren Yolu Caddesi ve Org. Şahap Gürler Caddesi, Haydarpaşa'nın çevresiyle olan fiziksel ve görsel ilişkisini kuran, tarihsel süreklilik taşıyan nitelikli ulaşım aksları olarak öne çıkmaktadır. Ayrıca alanda toplamda dört adet köprü bulunmaktadır. Bunlar; Yaya ve araç geçişini sağlayan Tıbbiye Köprüsü, demiryolu ulaşımına hizmet eden Seyit Ahmet Köprüsü, tescilli tarihi nitelikteki Kartal Köprüsü ile Hasanpaşa Köprüsü'dür. Bu ulaşım aksları ve

[36] Bu düzenleme, Olağanüstü hâl kapsamında bazı tedbirler alınması ve bazı kurum ve kuruluşlara dair düzenleme yapılması hakkında kanun hükmünde kararname (KHK/669)'de, 31 Temmuz 2016 tarihli 29787 Sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

[37] İBB Şehir Planlama Müdürlüğü. (2022). *9900 sayılı karar*. Erişim tarihi: 24 Nisan 2025, https://sehirplanlama.ibb.istanbul/wp-content/uploads/2022/11/9900-sayili-karar.pdf

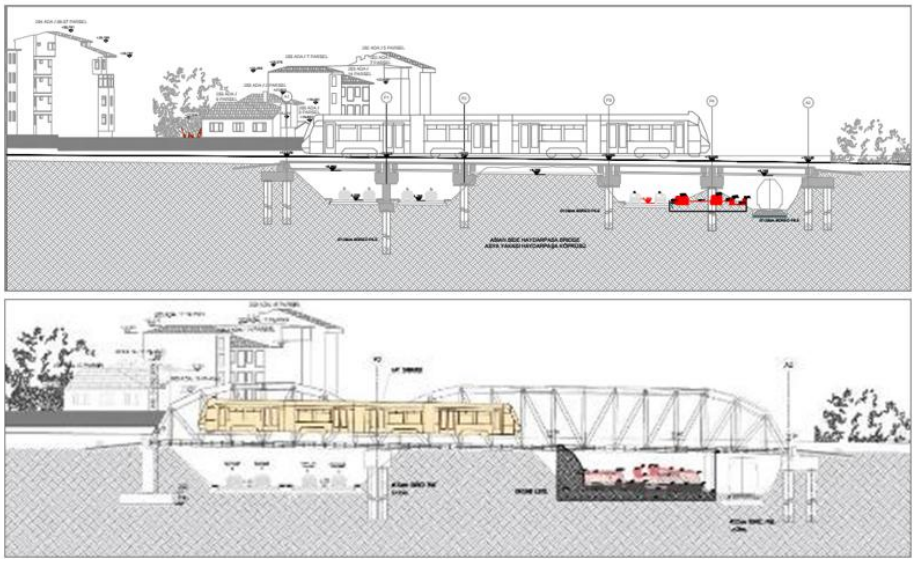
yapıları Haydarpaşa ve çevresinin tarihi kentsel peyzajında ön plana çıkmaktadır (Şekil 3.24).



Şekil 3.24 Haydarpaşa ve yakın çevresinde önemli ulaşım aksları ve köprüler (Yazar, 2025)

Tablo 3.4 Önemli ulaşım ve altyapı sistemleri (Yazar, 2025)

ULAŞIM VE ALTYAPI SİSTEMLERİ	
Org. Şahap Gürler Caddesi	
  Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Cadde, Haydarpaşa Garı ile Rasimpaşa Mahallesi'ni birbirine bağlayan tarihi bir geçiş güzergahıdır (bkz. Goad haritası). Konut alanları ile gar sahası arasında sosyal bir bağlantı sunmaktadır. Günümüzde Marmaray hattı nedeniyle yönü değişmiş, Dr. Eyüp Aksoy Caddesi ve D100 Karayolu'na bağlanmıştır.
Tıbbiye-Rıhtım Caddesi	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Tıbbiye Köprüsü'nün bağlandığı sahil boyunca uzanan Rıhtım Caddesi, gar sahasını Kadıköy Meydanı, Kadıköy İskelesi ve Moda yönüne bağlayan önemli bir yaya ve araç yoludur. Sahil yolu ile paralel ilerlemesi yolların Haydarpaşa ile görsel ilişkisini pekiştirmektedir.
Tıbbiye Köprüsü	
 Mevcut Durum (AYGM)	**Açıklama** Tıbbiye Köprüsü, Kadıköy merkez, gar ve hastane gibi kamusal odakları birbirine bağlayan, topografik eşiği aşarak ulaşımı kolaylaştıran önemli bir altyapı öğesidir. 2018'de banliyö hattı çalışmaları kapsamında yıkılıp yeniden inşa edilmiştir.
Seyit Ahmet Köprüsü	
  Mevcut Durum (AYGM; Yazar, 2025)	**Açıklama** Ayrılık çeşmesi yönünden gelen trenin gar sahasına geçişi Org. Şahap Gürler Caddesi üzerinden geçen Seyit Ahmet Köprüsü ile sağlanmaktadır. Köprünün temel kazıları sırasında arkeolojik kalıntılara rastlanması üzerine proje, kalıntılara zarar vermeyecek şekilde yenilenmiş; Kurul onayının ardından inşası bu doğrultuda tamamlanmıştır (Demirci, 2021)
Kartal ve Hasanpaşa Köprüleri	
 Kartal Köprüsü (üstte) ve Hasanpaşa Köprüsü (altta) – eski ve güncel görünümleri (AYGM)	**Açıklama** Gar sahası içerisinde iki adet tescilli köprü bulunmaktadır. Bunlar, Marmaray projesi kapsamında sökülerek yeniden inşa edilen Kartal Köprüsü ile Hasanpaşa Köprüsü'dür. Çevre yollardan gar sahasına yaya geçişi sağlamaktadır. Her iki köprü de özgün malzemeleri numaralandırılarak sökülmüş, Koruma Bölge Kurulu'nun kararları doğrultusunda Haydarpaşa Gar Sahası içerisinde uygun konumlarda yeniden kurulmuştur.



Şekil 3.25 Seyit Ahmet Köprüsü proje çizimleri (AYGM)

Haydarpaşa Garı'nın çevresiyle ilişkisinde önemli olan bu caddeler ve köprülerin birbirleriyle olan bağlantı noktaları, peyzajın görsel ve işlevsel sürekliliği açısından kritik bir rol oynamaktadır. Ancak bu kavşaklarda oluşan mekânsal boşluklar, tanımsız alanlar ve sürekliliği kesintiye uğratan fiziksel engeller, alanın bütüncül kullanımını ve yaya erişilebilirliğini sınırlamaktadır. Yeterli görsel ve fiziksel bağlantı kurulamadığı için, bu stratejik geçiş noktaları potansiyellerine rağmen kamusal kullanım açısından zayıf kalmaktadır. Bu durum hem erişilebilirliği hem de kültürel peyzajın algısını olumsuz etkilemektedir.

Org. Şahap Gürler Caddesi'nin Dr. Eyüp Aksoy Caddesi ve Ayrılıkçeşmesi yönüne bağlandığı noktada özellikle Marmaray durağının ve hattının oluşturduğu fiziksel engel, bu alanda görsel ve işlevsel bir kopukluk yaratmakta hem yaya geçişini hem de gar sahası ile görsel ilişkiyi sınırlamaktadır. Ayrıca demiryolu köprüsünün altındaki yaya yolu, karanlık ve basık olmasından kaynaklı mekânsal kalite ve güvenlik açısından ciddi sorunlar barındırmaktadır (Şekil 3.26).

Tıbbiye Köprüsü'nün altından Org. Şahap Gürler Caddesi'ne bağlanan yol üzerinde yer alan alanlar açık otopark, halı saha gibi geçici ve düzensiz kullanımlar mekânsal kaliteyi bozmaktadır (Şekil 3.27). Yol kotundan köprüye yaya erişimi ise dar, bakımsız ve yönlendirme içermeyen bir merdiven ile sağlanmaktadır. Bu durum hem fiziksel sürekliliğini ve yaya akışını olumsuz etkilemektedir (Şekil 3.28).



Şekil 3.26 Marmaray hattının sınır etkisi (solda) ve köprü altındaki niteliksiz ve güvensiz yaya geçidi (sağda) (Yazar, 2024)



Şekil 3.27 Tıbbiye Köprüsü altındaki otopark ve halı saha (Yazar, 2024)



Şekil 3.28 Tıbbiye Köprüsü'ne çıkan yaya merdiveni: erişim zorluğu, niteliksiz geçiş (Yazar, 2024)

Org. Şahap Gürler, Rıhtım ve Tren Garı caddelerinin kesişiminde konumlanan otobüs ve dolmuş durakları, işlevsel alanlar olarak bölgenin ulaşımında önemli bir yer tutmasına rağmen bu alanlar, kıyı şeridi ile Haydarpaşa Garı ve çevresindeki kentsel doku arasında görsel ve fiziksel bir kopukluklar yaratmaktadır. Bu bölgede yaya sürekliliği zayıflamakta ve açık alanlar tanımsızlaşmaktadır (Şekil 3.29). Aynı bölgenin kıyı tarafında geniş beton yüzeyler, çitlerle çevrili alanlar ve tanımsız boşluklar yer almaktadır. Yaya erişimini yönlendiren ve mekânsal kaliteyi artıran bir düzenleme olmaması bu alanların kamusal kullanımını sınırlandırmaktadır. Bu durum Haydarpaşa'nın görsel etkisini zayıflatmakta ve mekânsal kopukluklar yaratmaktadır (Şekil 3.30).



Şekil 3.29 Org. Şahap Gürler, Rıhtım ve Tren Garı caddelerinin kesişimindeki duraklar (Yazar, 2025)



Şekil 3.30 Org. Şahap Gürler, Rıhtım ve Tren Garı caddelerinin kesişiminde kıyı tarafındaki geniş beton yüzeyler (Yazar, 2024)



Şekil 3.31 Et ve Balık Kurumu'nun çevresindeki kullanımlar (Yazar, 2024)

- **Açık/Yeşil Alanlar**

Çalışma alanı içerisinde kıyı önleri her ne kadar kamusal kullanım alanları sunsa da Kadıköy Meydanı tören alanı ve iskele önleri dışında meydan niteliğinde açık ve geniş toplanma alanları bulunmamaktadır. Çevredeki en belirgin ve geniş yeşil alan, Haydarpaşa Garı'nın kuzeybatısında yer alan İngiliz Mezarlığı'dır. Buna ek olarak, Kadıköy Meydanı'nın arka kısmındaki küçük ölçekli parklar da yeşil alan kullanımı sunmaktadır (Şekil 3.32).



Şekil 3.32 Haydarpaşa garı ve yakın çevresindeki açık / yeşil alanlar (Yazar, 2025)

Kadıköy Meydanı: Tarih boyunca çeşitli sosyal, kültürel ve siyasal olaylara ev sahipliği yapmış hem simgesel hem de işlevsel açıdan İstanbul'un en önemli açık alanlarından biridir. Meydan, Kadıköy merkezin kıyıyla ilk temas ettiği açık alan olması açısından Kadıköy İskelesi ile bir eşik ve karşılama noktasıdır. Aynı zamanda insanların bir araya geldiği törenler, protestolar ve anma etkinlikleri gibi (Şekil 3.33) kolektif eylemlerin mekânı olarak kent belleğinde güçlü bir yer edinmiştir[38].

[38]22 Mayıs 1919 tarihinde, yoğun yağmur altında Kadıköy Meydanı'nda bir araya gelen yaklaşık 20 bin kişi, İzmir'in işgaline karşı kitlesel bir protesto mitingi gerçekleştirmiş; mitingde Halide Edip Adıvar ve Münevver Saime Hanım, Şehremaneti Binası'nın balkonundan halka hitap etmiştir.



Şekil 3.33 Kadıköy Meydanı'nda protestolar (Anonim)



Şekil 3.34 Günümüzde Kadıköy Meydanı (İHA, 2020)

Dolgu alanın yeni oluşturulduğu ve Kadıköy İskelesi yapımının tamamlandığı yıllarda çekilen bir fotoğrafta, henüz düzenlenmemiş kıyı çizgisi ve boş meydan dikkat çekmektedir. Çevresinde peyzaj unsurları oluşmadan önce iskele binası ön plandadır. 1934 yılında tramvay hattının uzatılmasıyla birlikte iskelenin meydanla ve çevresiyle kurduğu ilişki güçlenmiştir[39]. 1966 yılında tramvay hatlarının kaldırılması ile tören alanının bulunduğu alan 1980li yıllara kadar otobüs durakları olarak kullanılmıştır[40]. O yıllardan sonra sert zemin düzenlenmesi ve Atatürk heykelinin yerleştirilmesi ile alanın karakteri tamamen değişmiştir (Şekil 3.34).

Eminönü-Karaköy iskelesinin önündeki meydan olarak tanımlanan boşluk, iskele dışında Haldun Taner Sahnesi, otobüs durakları ve Rıhtım caddesi ile sınırlanmaktadır. 1938 tarihli fotoğrafta bu bölgede ulaşım altyapısının gelişmediği, açık alanının büyük ölçüde boş ve tanımsız olduğu görülmektedir. 1950–60'lı yıllara ait fotoğrafta ise aynı alanın trafiğe açıldığı ve hal binası çevresinin araçlar ve kalabalıkla çevrili hâle geldiği anlaşılmaktadır (EK-C). Alan yoğun bir ulaşım

[39] Üsküdar'dan başlayarak İbrahimağa çayırı, Yeldeğirmeni ve Altıyol üzerinden Kadıköy İskelesi'ne ulaşan tramvay hattı.
[40] Harita İstanbul Uydu Arşivi verilerinden yararlanılmıştır.

ve ticaret noktası olarak şekillenmiştir. 1980'li yıllarda hal binasındaki işlev dönüşümü önündeki açık alana da yansımış, alan sert zemin kaplamasıyla tanımlanmış bir geçiş ve bekleme alanına dönüşmüştür.

Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa'dan gelen yayaların rıhtım üzerinden ulaştığı ve buradan Kadıköy Çarşısı ile Moda yönüne geçiş yaptığı bir kavşak noktasıdır. Bu ilişki ters yönde de işler; Kadıköy Çarşısı veya Moda'dan gelen yayalar, Kadıköy Meydanı üzerinden rıhtıma, oradan da Haydarpaşa'ya yönelir. Çevresindeki mahalleler de bu ilişkiye dahil olur. Dolayısıyla meydan, yalnızca bir ulaşım durağı değil; Haydarpaşa'nın çevresiyle görsel, işlevsel ve sosyal ilişkisini mümkün kılan bir kentsel kesişim ve etkileşim alanıdır (Şekil 3.35 ve 3.36).

Meydanın arkasında yer alan yeşil alanlar, yürüyüş ve dinlenme açısından elverişli olsa da planlama ve tasarım açısından bütüncül bir kamusal açık alanın parçası olamamıştır (Şekil 3.37). Bu alanlar, Haydarpaşa Garı ve kıyı hattı ile mekânsal ve görsel süreklilik kurmakta yetersiz kalmakta; peyzaj bağlantıları kopukluk göstermektedir.



Şekil 3.35 Karadan ve denizden Kadıköy Meydanı tören alanı (Yazar, 2025)



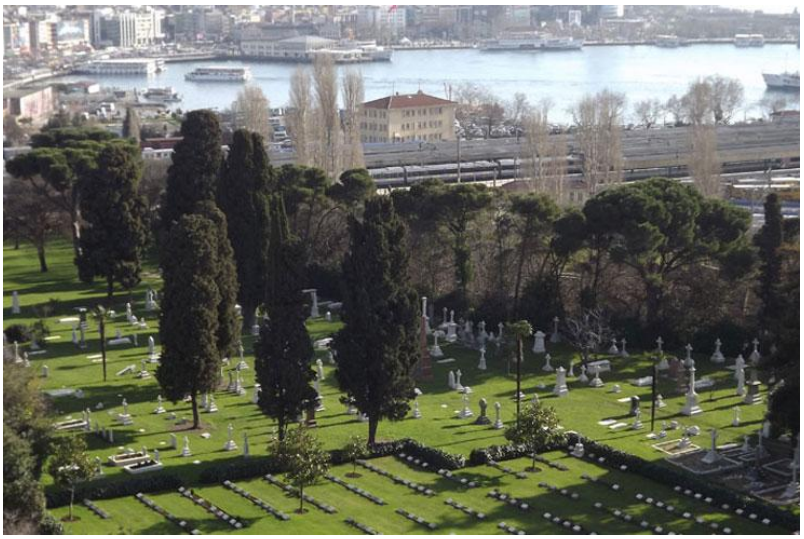
Şekil 3.36 Kadıköy İskelesi ve Eminönü- Karaköy İskelesi önü (Yazar, 2025)



Şekil 3.37 Tören alanı ve İnci Burnu arkasındaki parklar (Yazar, 2025)

Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı: Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı, Haydarpaşa siloları ve Gülhane Askeri Tıp Akademisi'nin arasında kalan alanda 1854-1856 Kırım Savaşı sırasında hayatını kaybeden İngiliz askerleri için yapılan tarihi bir mezarlıktır. Mezarlık, zamanla Birinci ve İkinci Dünya Savaşları sırasında çeşitli nedenlerle hayatını kaybeden İngiliz vatandaşı asker ve sivilleri de barındıracak şekilde genişletilmiştir (Sağ, 2016). Viktoryen dönemin mezarlık tasarım anlayışını yansıtan peyzaj düzenlemeleri ve mezar taşlarıyla ön plana çıkmaktadır. Mezarlığın en dikkat çekici yapılarından biri, 1857 yılında Kraliçe Victoria tarafından Kırım Savaşı'nda ölen İngiliz askerlerinin anısına diktirilen Kırım Savaşı Anıtı'dır (Şekil 3.96).

Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı, Haydarpaşa Garı'na yakın konumuyla, bölgenin tarihi ve kültürel dokusunun önemli bir parçasıdır. Yoğun bitki örtüsü, mimari unsurları, sessiz ve mahrem yapısıyla kendine özgün bir atmosfere sahiptir. Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin, savaş döneminin ve anma kültürünün somut bir yansıması olarak bölgenin kültürel katmanlarını temsil etmektedir. Biri eski Mekteb-i Tıbbiye Şahane tarafından kuzeyde, diğeri Haydarpaşa Garı tarafından güneyde olmak üzere iki tane girişi vardır. Topografyası sayesinde gar sahasıyla ve denizle görsel ilişki kurmaktadır (Şekil 3.38).



Şekil 3.38 Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı (Levantine Heritage Foundation)

- **Görsel Alanlar/Manzaralar**

Çalışma alanı, kentsel silueti ve peyzaj değerleriyle görsel açıdan zengin bir deneyim sunmakta, özellikle Rıhtım Caddesi paralelindeki kıyı hattı ve binalar, kentsel peyzajın en yoğun biçimde algılandığı alan olarak öne çıkmaktadır. Gar binası, İstanbul'un kıyı silüetinde ve kent peyzajında güçlü bir simgesel öğe olarak yer almaktadır. Denize paralel yönlendirilmiş cephesi, iri kütlesi ve kuleleriyle hem Kadıköy Rıhtım'dan hem de Tarihi Yarımada'dan bakıldığında algılanabilirliği yüksektir. Bulunduğu yerde Kadıköy Rıhtım, Tarihi Yarımada, Haliç ve Galata'ya açılan geniş bir perspektif sunmaktadır, kent manzarasını deneyimleme imkânı sağlamaktadır. Diğer taraftan denize paralel uzanan Rıhtım alanı, açık ufuk çizgisiyle hem Haydarpaşa Garı'na hem de Tarihi Yarımada'ya güçlü görsel odaklar sunarken; Tıbbiye Köprüsü gibi yüksek kotlu geçişler ise gar sahasının geniş perspektiflerle okunmasına olanak tanımaktadır. Bunun yanı sıra, Rasimpaşa Mahallesi'nin rıhtıma bağlandığı İskele Sokak ve Nemlizade Sokak gibi geçiş noktaları, kent dokusu ile kıyı arasındaki bağlantıyı sağlayarak hem yaya akışını hem de manzara algısını yönlendirmektedir. Çalışma alanı içerisindeki bakış alanları Şekil 3.39'de gösterilmekte, manzaralar fotoğraflarla ifade edilmektedir. Bölgeye açılan geçiş kapatıldığı için İnci Burnu yönüne erişim sağlanamamaktadır. Ayrıca Haydarpaşa Garı'nda devam eden restorasyon çalışmaları nedeniyle gar binasının çevresi de kapalıdır. Bu nedenle ön cephesinden fotoğraf

çekilememektedir. Et ve Balık Kurumu Binası'nın etrafı çevrili olduğundan manzara kısmi olarak anlaşılmaktadır.



Şekil 3.39 Haydarpaşa ve yakın çevresinde görsel alanlar / manzaralar (Yazar, 2025)

Tablo 3.5 Haydarpaşa ve yakın çevresine yönelik görsel odaklar ve bakış açıları (Yazar, 2025)

GÖRSEL ALANLAR / MANZARALAR	
(1): İnci Burnu yönünden Haydarpaşa'ya bakış	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Deniz üzerinden liman, silolar dalgakıran, gar ve eski Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane binasının algılandığı silüet (Yazar, 2025)

Tablo 3.5 Haydarpaşa ve yakın çevresine yönelik görsel odaklar ve bakış açıları (devamı)

(2): Balon Kafe önünden Haydarpaşa'ya bakış	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Deniz üzerinden liman, silolar dalgakıran, gar ve eski Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane binasının algılandığı silüet.
(3): Turyol İskelesi'nin yanından Haydarpaşa'ya bakış	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Deniz üzerinden motorlar, iskele, gar ve eski Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane binasının algılandığı silüet.
(4): Kadıköy İskelesi ve Eminönü İskelesi arasından Haydarpaşa'ya bakış	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Deniz üzerinden Tarihi Yarımada, dalgakıran, gar, silolar ve eski Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane binasının algılandığı silüet.
(5): Eminönü İskelesi'nden Haydarpaşa ve Tarihi Yarımada'ya bakış	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Deniz üzerinden İnci Burnu, Tarihi Yarımada, dalgakıran, gar, silolar ve eski Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane binasının algılandığı silüet.
(6): Otobüs durakları önünden Haydarpaşa ve Tarihi Yarımada'ya bakış	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Deniz üzerinden Eminönü-Karaköy İskelesi, İnci Burnu, Tarihi Yarımada, dalgakıran, gar, silolar ve eski Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane binasının algılandığı silüet.

Tablo 3.5 Haydarpaşa ve yakın çevresine yönelik görsel odaklar ve bakış açıları (devamı)

(7): Seyir terası üzerinden Haydarpaşa'ya bakış	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Deniz üzerinden dalgakıran, gar ve siloların algılandığı silüet.
(8): Eski Et ve Balık Kurumu Binası önünden Haydarpaşa'ya bakış	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Garın kısmi olarak algılandığı silüet.
(9): Tren Garı Caddesi üzerinden Haydarpaşa'ya yönelim	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Garı'nın kısmi olarak algılandığı bakış noktaları.
(10): Otoparktan Kadıköy ve Haydarpaşa'ya bakış	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Deniz üzerinden Rıhtım ve binalar, İnci Burnu, dalgakıran, garın algılandığı silüet.
(11): Haydarpaşa Garı'nın yan yolundan Kadıköy'e bakış	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Deniz üzerinden Rıhtım ve binaların algılandığı silüet.

Tablo 3.5 Haydarpaşa ve yakın çevresine yönelik görsel odaklar ve bakış açıları (devamı)

(12): Tıbbiye Köprsü girişinden Haydarpaşa'ya bakış	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Protokol Cami ve TCDD Misafirhanesi arasından garın algılandığı silüet.
(13): Tıbbiye Köprsü üzerinden deniz yönünde Haydarpaşa'ya bakış	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Gar, peronlar, raylar ve arkeolojik kalıntıların algılandığı silüet.
(14): Tıbbiye Köprüsü üzerinden kara yönünde Haydarpaşa'ya bakış	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Gar sahasındaki demiryolu yapıları, raylar, Behiç Bey Lojmanları, Darüleytam Binası ve çevredeki binaların algılandığı silüet.
(15) :(solda): İskele Sokak'tan denize yönelim. Avrupa Yakası ve dalgakıranın algılandığı bakış **(16): (sağda) Nemlizade Sokak'tan denize yönelim**	
 Mevcut Durum (Yazar, 2025)	**Açıklama** Avrupa Yakası ve dalgakıranın algılandığı bakış.

Sosyo-Kültürel ve Ekonomik Bileşenler

Bu bölüm, somut olmayan kültürel miras unsurları, nüfus ve demografik yapı, sosyo-ekonomik unsurlar ve kültürel faaliyetler başlıkları altında ele alınmaktadır.

- **Somut Olmayan Kültürel Miras Unsurları**

Haydarpaşa Garı, ulaşım yapısı olmasının ötesinde toplumsal hafızada taşıdığı simgesel değerler, kültürel pratikler ve anlam katmanlarıyla kentin kolektif kimliğinin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Anadolu'ya yapılan uzun tren yolculuklarının başlangıç noktası olan gar yolcuların kişisel ve kolektif seyahat ve geçiş deneyimlerini temsil etmiş; sevdikleriyle yaşadığı veda ve buluşma sahneleriyle bireysel deneyimlerin ötesinde, ortak bir hafıza yaratmıştır. Garın İstanbul'un doğuya açılan kapısı olarak konumlanması, kültürel bir geçiş alanını temsil etmiş; böylece Haydarpaşa, farklı coğrafyalardan gelen insan hikâyelerinin kesiştiği ve kültürel etkileşimin yaşandığı bir mekân kimliği kazanmıştır. Lokantasında, çeşitli kuşakların uğrak ettiği, anıların ve buluşmaların paylaşıldığı bir gelenek oluşmuştur.



Şekil 3.40 Haydarpaşa Garı'nda veda (Salt Araştırma)

Haydarpaşa Garı'nın taşıdığı bu çok katmanlı anlamlar, görsel imgesi ile sinema, sanat ve edebiyat alanlarında somutlaşmıştır. Haydarpaşa Garı'nın imgesi, çeşitli kültürel anlatılarda güçlü bir şekilde ifade edilmiştir. (Özgüç, 2020; İnci, 2017). Türk sinemasında, peronları ve merdivenleriyle Anadolu'dan gelen yolcular için bir geçit olarak betimlenmiştir (Mungan, 2009; Kayhan Tunalı & Demirarslan, 2021). Resimlerde genellikle mimarisi, konumu, kıyıyla ilişkisi ve ulaşım yoğunluğu ile temsil edilmiştir. Hüzün ve ayrılık duygularıyla ilişkilendirilmiş ve sanat eserlerindeki nostaljik betimlemelerde bu duygular yansıtılmıştır (Manap, 2019).

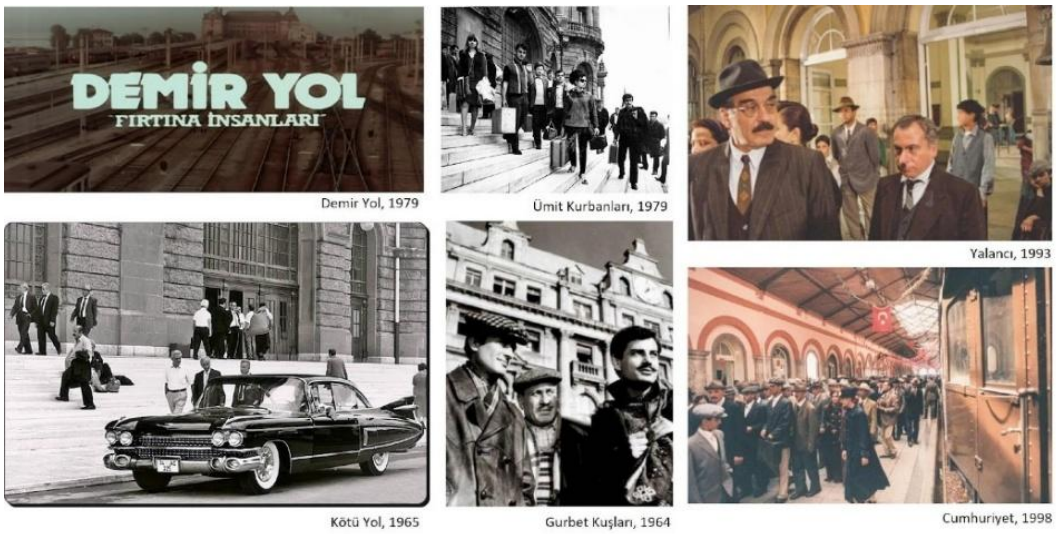
Edebi eserlerde de yalnızlık, hüzün, umut, bekleyiş ve hareket gibi yoğun duygusal ifadelerle ilişkilendirilir:

"*Haydarpaşa garında bir akşam / Yalnız mı kaldınız / Nasıldır çaresizlik içinde insan / Anlarsınız*" İlhan Demiraslan,

"Haydarpaşa önlerinde bir çay evinde / Batan güne karşı şiir okumak" Mehrizat,

"Duramaz oldum mu yerimde / Kalkıp Haydarpaşa'ya gidiyorum" Mehmet Başaran,

"Haydarpaşa garında vagonlar peşin sıra / Bir hüzünle bin umut dizilmiş peronlara..." İbrahim Başar.



Şekil 3.41 Haydarpaşa'nın sinemada ifadesi



Şekil 3.42 Haydarpaşa'nın resim ve illüstrasyonlardaki ifadesi

2010 yılında gerçekleştirilen "Yekpare" adlı video projeksiyon gösterisinde, Haydarpaşa Garı'nın cephesi üzerine İstanbul'un 8500 yıllık tarihi yansıtılmıştır. Etkinlik, İstanbul'a ait tarihi görseller, denizin dibinde su ile sanatın bir araya geldiği ebru tekniği, İstanbul'un tarihinde yer almış medeniyetlere ait görseller, Osmanlı ve tren garının sembolleri üzerinden yoğun anlamlar oluşturarak kentin tarihsel sürekliliğini görsel bir anlatımla ortaya koymuştur (Nerdworking, 2010). Bu kapsamda Haydarpaşa Garı, kentin merkezinde İstanbul'un tarihine ışık tutan bir sahneye dönüşmüş; geçmiş ile günümüz arasında görsel bir köprü kurulmuştur.

Garın deneyimlenmesi yalnızca görsel veya sözel ifadelerle sınırlı kalmamış; tren düdükleri, yolcu anonsları, vapur sesleri gibi ulaşımın farklı unsurlarından kaynaklanan ses öğeleri, Haydarpaşa'nın sessel hafıza katmanlarını da oluşturmuştur (Özdemir, 2022). Bu çok boyutlu algı, mekânın zihinsel temsillerde canlı ve etkili bir yer edinmesini sağlamış, Haydarpaşa'yı kentsel belleğin güçlü bir simgesi hâline getirmiştir.

Garın ulaşım kimliği yalnızca iç mekânda değil, çevresindeki kentsel dokuda da kendini göstermiştir. Haydarpaşa Koyu'nda geçmişte etkin olan kayıkçılar/ sandalcılar, kara ve deniz ulaşımını birbirine bağlayan tamamlayıcı bir kültürel pratik sunmuştur. Alpsarılı sandalcılar[41], trenle gelen yolcuların Kadıköy, Üsküdar veya Boğaziçi'nin diğer sahillerine taşınmasında önemli bir rol oynamıştır. Bu kullanım, zamanla ortadan kalkmış olsa da bölgenin özgün kültürel peyzajını besleyen unsurlardan biridir.



Şekil 3.43 Haydarpaşa Koyu'nda kayıkçılar /sandalcılar (Anonim)

Haydarpaşa Garı'nın işlevinin dönüştürülmek ya da sonlandırılmak istenmesi, bu mekâna güçlü aidiyet duyan farklı toplumsal grupların bir araya geldiği ortak

[41] 1980'li yılların başına kadar Haydarpaşa ile Kadıköy iskeleleri arasında işleyen sandalcıların hepsi Çankırı'nın Alpsarı köyündendir (Kent ve Demiryolu, 2009).

dayanışma pratiklerinin gelişmesine yol açmıştır (Yüksel, 2022). Bu kapsamda pazar nöbetleri gerçekleştirilmiş, söyleşiler, sinema gösterimleri, konserler ve dans geceleri gibi etkinlikler düzenlenmiştir. Garın basamakları, yalnızca mimari bir unsur olmanın ötesinde, toplumsal hareketlerin ve kültürel ifade biçimlerinin mekânı haline gelmiştir (Şekil 3.59). Bu dayanışma kültürü, Haydarpaşa Garı'nın kentteki özgün konumunu ve kültürel değerini daha da güçlendirmiştir. Tüm bu deneyimler ve anlam katmanları, Haydarpaşa'nın toplumsal hafıza, kültürel üretim ve kimlik inşası bağlamında da korunması gereken çok boyutlu bir somut olmayan kültürel miras alanı hâline getirmektedir.

Haydarpaşa ismi, yalnızca bir gar binasını ve limanı değil, çevresindeki yapıları da kapsayan güçlü bir kültürel referans niteliği taşımaktadır. Haydarpaşa Numune Hastanesi, Haydarpaşa Lisesi bu yapılardan bazılarıdır. Ayrıca çevresindeki mahalle, semt isimleri de öyledir. Kadıköy Belediyesi'nin "Tarihi Kültürel Miras ve Kent Belleği Çalışma Grubu" tarafından yürütülen araştırmalarda, semt adlarının izleri sürülmekte ve Haydarpaşa gibi yerlerin kültürel etkileri somut olmayan miras bağlamında ele alınmaktadır. Bu kapsamda, semtlere atfedilen şarkılar da belgelenmiş ve bir konserle kamuoyuna sunulmuştur (Kadıköy Kent Konseyi, 2016).

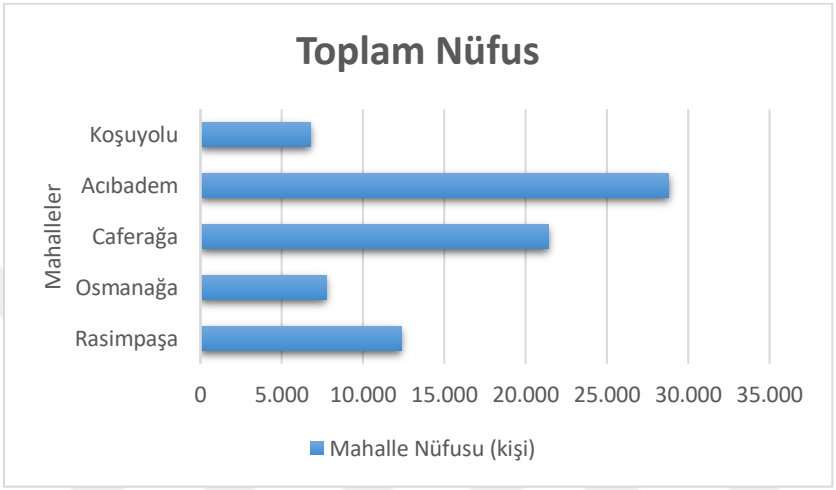


Şekil 3.44 Haydarpaşa Dayanışması (Gazete Kadıköy, 2022)

- **Nüfus ve Demografik Yapı**

Tarihi kentsel peyzajın korunmasına yönelik geliştirilecek yaklaşımlarda, bölgenin mevcut sosyo-demografik özelliklerinin analiz edilmesi büyük önem taşımaktadır. Çünkü bir alanın sosyal dokusu da aynı fiziksel değerleri kadar tarihi kimliğin sürekliliği açısından belirleyicidir. Bu bağlamda Haydarpaşa'nın çevresi ele

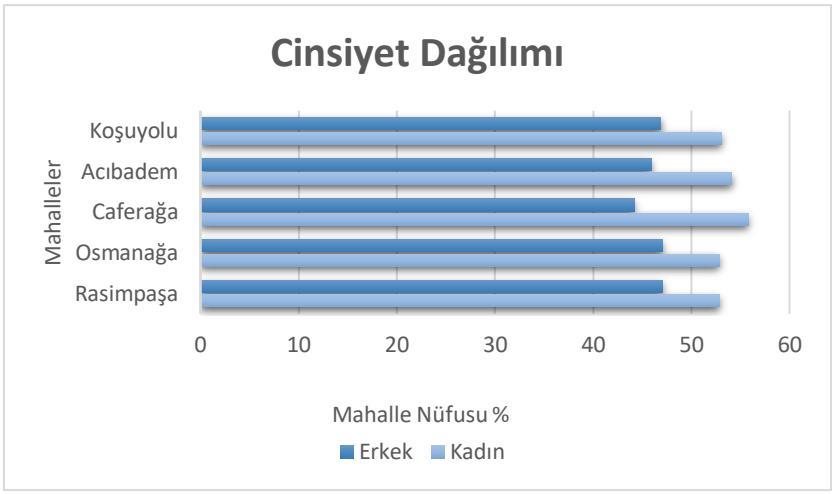
alınırken, bölgedeki mahallelerin nüfusu, cinsiyet oranları, yaş dağılımları ve alanın kullanım karakteristikleri gibi veriler dikkate alınmıştır. Haydarpaşa'nın çevresinde yer alan Rasimpaşa, Osmanağa, Caferağa, Acıbadem ve Koşuyolu mahalleleri, bu kapsamda karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir. Mahallelere ilişkin karşılaştırmalı nüfus ve demografik yapı grafikleri oluşturulmuş; bu grafiklerin hazırlanmasında Kadıköy Belediyesi tarafından yürütülen "Anlat Kadıköy"[42] projesinde yayımlanan güncel verilerden yararlanılmıştır.



Şekil 3.45 Mahallelere göre toplam nüfus dağılımı

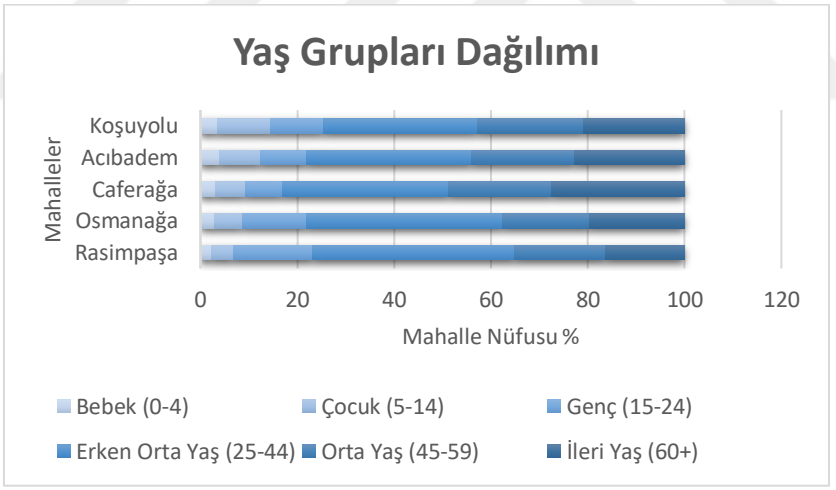
Çevredeki mahallelerin toplam nüfus dağılımı incelendiğinde (Şekil 3.60), Acıbadem Mahallesi yaklaşık 30.000 kişi ile en yüksek nüfusa sahip mahalle olarak öne çıkmaktadır. Caferağa ve Rasimpaşa mahalleleri, orta-üst düzeyde bir nüfusa sahiptir. Osmanağa ve Koşuyolu mahalleleri ise diğerlerine kıyasla daha düşük nüfusa sahiptir.

[42] Kadıköy Belediyesi. *Anlat Kadıköy*. Erişim tarihi:20.03.2025, https://anlat.kadikoy.bel.tr/



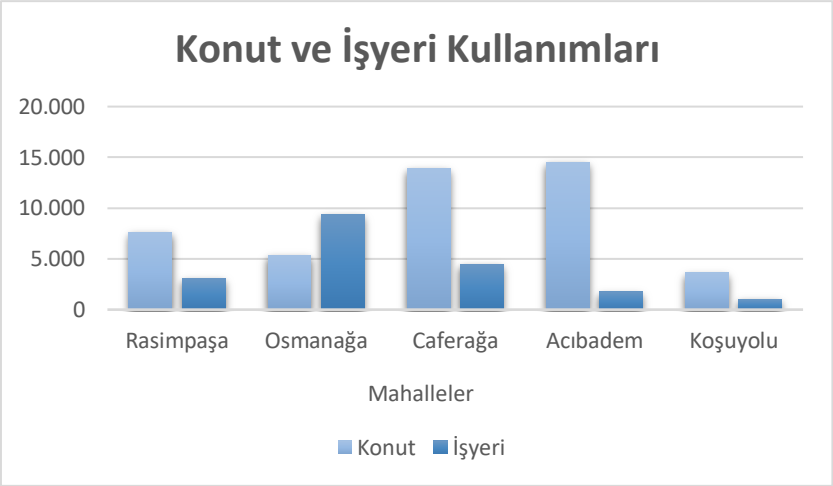
Şekil 3.46 Mahallelere göre cinsiyet dağılımı

Cinsiyet dağılımı verilerine göre (Şekil 3.61), tüm mahallelerde kadın nüfusunun erkek nüfusa kıyasla daha fazla olduğu görülmektedir. Bu fark, özellikle Osmanağa ve Rasimpaşa mahallelerinde bir miktar daha belirgindir. Kadın nüfusun fazlalığı, mahallelerin sosyal ve mekânsal kullanım özellikleri açısından dikkate değer bir veridir.



Şekil 3.47 Mahallelere göre yaş grupları dağılımı

Yaş dağılımı incelendiğinde (Şekil 3.62), beş mahallede de erken orta yaş (25–44 yaş) grubunun baskın olduğu anlaşılmaktadır. İleri yaş grubuna (60 yaş ve üzeri) ait nüfus özellikle Caferağa Mahallesi'nde daha yüksektir. Genç (15–24 yaş) nüfus, diğer mahallelere kıyasla Rasimpaşa ve Osmanağa mahallelerinde daha yoğun bir şekilde temsil edilmektedir.



Şekil 3.48 Mahallelere göre konut ve işyeri kullanımları

Konut ve işyeri kullanımları arasındaki ilişki incelendiğinde (Şekil 3.63), Acıbadem ve Caferağa mahallelerinin konut ağırlıklı alanlar olduğu görülmektedir. Osmanağa Mahallesi'nde ise işyeri sayısı konut sayısından fazladır; bu da mahallede ticaret ve hizmet kullanımının baskın olduğunu göstermektedir. Önemli ulaşım ağlarının kesişim noktasında bulunması ve birçok farklı ticari işletmeye ev sahipliği yapması nedeniyle gün içi nüfusun ve ticaret hacminin en fazla olduğu mahallelerden biri olarak ifade edilmektedir[43]. Rasimpaşa Mahallesi de temel olarak konut kullanımının yoğun olduğu bir alan olmakla birlikte, belirgin düzeyde bir işyeri yoğunluğuna da sahiptir. Öte yandan Koşuyolu Mahallesi, tamamen konut odaklı bir karaktere sahip olup, işyeri kullanımı son derece düşük düzeydedir.

Haydarpaşa ve yakın çevresindeki mahallelerin sosyo-demografik yapısı, bölgeye yönelik geliştirilecek koruma modelinin sosyal yapının sürekliliğini gözeten, kullanıcı odaklı bir stratejiyi esas alması gerektiğini ortaya koymaktadır. Genç ve çalışan nüfusun yoğunluğu, Haydarpaşa bölgesinin gelecekte de ulaşım ve kültürel işlevleri bir arada barındıran bir merkez olarak ele alınması konusunu desteklemektedir. Kadın nüfusun erkek nüfusa kıyasla daha fazla olması ile ileri yaş grubunun yaş dağılımında büyük yer kaplaması ise kamusal alan tasarımında kapsayıcı, erişilebilir ve güvenli mekânların oluşturulmasını zorunlu kılmaktadır. Ayrıca mahallelerde konut ve işyeri dengesi değerlendirildiğinde, Haydarpaşa ve

[43] Ayrıca, Kadıköy'de 185 adet dernek sayısı ile en çok derneği barındırmakta olan mahalle olarak tanımlanmaktadır (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü, t.y.)

çevresi için geliştirilecek modelin konut, ticaret ve kamusal işlevleri birlikte destekleyen bir karma kullanım yaklaşımı ile ele alınması gerekmektedir.

- **Sosyo-Ekonomik Unsurlar ve Kültürel Faaliyetler**

Haydarpaşa Garı'nın çevresinde yer alan mahalleler, tarihsel gelişimleri ve mevcut mekânsal kullanım özellikleri açısından önemli bir kültürel ve sosyo-ekonomik çeşitlilik sergilemektedir. Bu mahalleler hizmet sektörü ağırlıklı bir yapıya sahip olmakla birlikte, çeşitli sektörlerde gösterdikleri yoğunluk ve kültürel işlevler bakımından farklılaşmaktadır. Sektörel dağılımın incelenmesinde Kadıköy Belediyesi'nin hazırladığı Kadıköy Merkez 2030 Mevcut Durum Raporu'ndaki (Kadıköy Belediyesi, 2023) yoğunluk haritalarından faydalanılmıştır.

Rasimpaşa, Osmanağa ve Caferağa mahalleleri, genel olarak bilgi teknolojileri ve iletişim, eğitim, ulaşım-lojistik, sağlık ve finans sektörlerinin belirgin şekilde temsil edildiği alanlardır. Bu ortak hizmet dağılımı, söz konusu mahallelerin hem yerel hizmet ihtiyacını karşılayan hem de bölgesel ölçekte etkileşim yaratan dinamik kentsel alanlar olduğunu göstermektedir. Ayrıca, bu üç mahallenin kıyı kesiminde turizm tesisleri ve acenteler Rıhtım'a paralel bir hat boyunca konumlanmakta, yeme-içme sektörü ise mahallelerin geneline yayılmaktadır.

Osmanağa Mahallesi, genel hizmet sektörüne ek olarak, imalat sektörünün yoğun biçimde gözlendiği mahalle olarak öne çıkmaktadır. Küçük ölçekli atölyeler ve imalat odaklı işletmeler, bu mahallenin ekonomik profilinde farklı bir katman oluşturmuştur. Caferağa Mahallesi ise yaratıcı sektörlerin baskın olduğu bir kültürel merkez niteliği taşımaktadır. Rasimpaşa Mahallesi de eğitim hizmetleri açısından öne çıkmaktadır.

Acıbadem ve Koşuyolu mahalleleri diğer mahallelerden farklı olarak, belirgin biçimde konut odaklı bir yapıya sahiptir. Koşuyolu bilgi teknolojileri ve iletişim, ulaşım-lojistik ve sağlık hizmetlerinin yer aldığı bir bölge olarak öne çıksa da Acıbadem'de sağlık hizmetleri dışındaki sektörler sınırlı düzeydedir.

Bu sosyo-ekonomik çeşitlilik, Haydarpaşa çevresinin kültürel üretim ve kamusal etkinlik alanları ile etkileşim hâlinde şekillenmektedir. Rasimpaşa Mahallesi'nde

Karakolhane ve İskele caddeleri önemli kültür akslarını oluşturmaktadır[44]. Mahalle Evi, Mahalle Parkı (Ali İsmail Korkmaz Parkı) Tasarım Atölyesi Kadıköy (TAK), Yeldeğirmeni Sanat Merkezi[45] ve Sosyal Hizmetler Merkezi gibi sosyal ve kültürel donatı alanları bu iki cadde üzerinde yer almaktadır. Sosyal sürdürülebilirlik açısından önemli olan kent bahçeleri de yapı adalarının ortasında yer almakta olup ortak üretim alanlarını oluşturmaktadır.

2012 yılından itibaren üç yıl boyunca düzenlenen "Muralist" duvar sanatı festivali sayesinde, mahalledeki tanımsız alanlar canlandırılmış, tescilli yapılarla birlikte mahalle adeta bir açık hava müzesine dönüşmüştür (ÇEKÜL Vakfı, 2012) (Şekil 3.64). Bu fiziksel dönüşüme paralel olarak, sokak şenlikleri, kermesler, yazlık sinema gösterimleri ve açık hava konserleri gibi kültürel etkinlikler ise günümüzde de kamusal alan kullanımını artırmakta ve farklı topluluklar arasında sosyal etkileşim olanakları yaratmaktadır. Ayrıca bölgede barlar, kafeler, sahaflar ve küçük sanat galerilerinin yoğunlaşması, sosyal yaşamı daha da canlandırmaktadır.

Mahalle içi alanların yanı sıra, Haydarpaşa Garı'nın hemen karşısında yer alan kıyı kesiminde de kamusal etkinlik alanları ön plana çıkmaktadır. Rıhtım'da sokak müzisyenlerine sıkça rastlanmakta; 2022 yılında İnci Burnu'nda açılan FestivalPark ise çeşitli planlı konserlerin, şenliklerin ve etkinliklerin gerçekleştirildiği bir buluşma noktası işlevi görmektedir. Gündelik yaşamı renklendiren bu açık alanlar, Haydarpaşa manzarasına karşı sosyal etkileşim ve kültürel paylaşım olanakları sunmaktadır. (Şekil 3.65).

[44]Sosyo-ekonomik kırılganlığı, gayrimenkul baskısı ve köhneleşme gibi tehditlere karşı Yeldeğirmeni'nde, 2010 yılında Kadıköy Belediyesi ve ÇEKÜL Vakfı iş birliğiyle başlatılan Canlandırma Projesi, fiziksel çevrenin yanı sıra sosyal yapıyı da güçlendirmeye yönelik stratejiler geliştirilmiştir (Arısoy, 2019).

[45] Yeldeğirmeni Mahallesi'nde yürütülen canlandırma çalışmaları kapsamında, mahalle belleğinde önemli bir yere sahip olan eski Özen Sineması binası yeniden işlevlendirilerek Tasarım Atölyesi Kadıköy (TAK) oluşturulmuş, aynı süreçte tarihi "Notre Dame du Rosaire Kilisesi" de restore edilerek "Yeldeğirmeni Sanat" adıyla bir kültür merkezi ve konser salonuna dönüştürülmüştür (Atılgan, 2013; Kadıköy Belediyesi, t.y.b).



Şekil 3.49 Rasimpaşa Mahallesi'ndeki murallar (Yazar, 2025)



Şekil 3.50 Rıhtım'da sokak müzisyeni (solda: Anonim), FestivalPark (sağda: Gazete Kadıköy)

Ancak zamanla, bölgede kültürel canlanmanın yanında, mekânsal dönüşümle birlikte ortaya çıkan sosyo-ekonomik değişimler de gözlenmeye başlamıştır. Günümüzde Rasimpaşa Mahallesi, Airbnb gibi kısa süreli kiralama platformlarının etkisiyle soylulaşma sürecine girmekte; bu durum, kira fiyatlarının artmasına ve ekonomik zorluklar nedeniyle yerel esnafın bölgeden ayrılmasına yol açmaktadır (Uzgören & Türkün, 2018). Kadıköy Belediyesi'nin 2030 Mevcut Durum Raporu'nda da Rasimpaşa Mahallesi'nin sosyo-ekonomik kırılganlık seviyesinin yüksek olduğu belirtilmektedir. Tüm bu baskılara rağmen, Rasimpaşa ve çevresindeki alanlar kültürel üretim ve kamusal kullanım açısından canlılığını korumaya devam etmektedir.



Şekil 3.51 Haydarpaşa ve yakın çevresinde sosyo-kültürel alanlar ve yapılar[46] (Yazar, 2025)

3.4 Uygulamalar ve Süreçler

Haydarpaşa Gar Sahası, 2000'li yıllardan itibaren çeşitli kentsel politikaların, dönüşüm projelerinin ve yatırım planlarının odak noktası hâline gelmiştir. Tüm bu süreçler, bölgenin taşıdığı tarihsel, kültürel ve sosyal değerler üzerinde ciddi baskılar oluşturmuştur. Bu bağlamda bölüm, koruma-planlama süreçleri, yürütülen kentsel politikalar ve alınan kararlar üzerinden ele alınacaktır.

[46] Arısoy (2019) çalışmasından ve kişisel gözlemlere dayalı saha verilerinden yararlanılarak derlenmiştir.

Haydarpaşa'da Yangınlar, Restorasyon Süreçleri ve Kentsel Dönüşüm Politikaları (1917–2024)

Haydarpaşa, tarihi boyunca çeşitli büyük yangınlara da sahne olmuştur (Şekil 3.68). Birinci Dünya Savaşı sırasında, Almanya'dan Sirkeci'ye getirilen mühimmat Haydarpaşa Garı üzerinden Anadolu'ya sevk edilmekteydi. 1917 yılında, bir İngiliz casusu tarafından gerçekleştirildiği iddia edilen bir sabotaj sonucu meydana gelen patlamayla büyük bir yangın çıkmıştır. İstasyonda vagonlara mühimmat yüklenirken patlayıcıların infilak etmesiyle hem istasyon binasında hem de gelen trenlerdeki mühimmat ateş almıştır. Bu yangın, çevredeki binaların camlarının kırılmasına yol açacak kadar şiddetli olmuş ve istasyonun büyük bölümünde ciddi tahribata neden olmuştur. Yangın, Haydarpaşa Garı'nın tarihi dokusu ve yapısal bütünlüğü için büyük bir tehdit oluşturmuş, demiryolu ve liman tesislerinde de ağır hasara yol açmıştır. Bu olayın ardından gar binasında kapsamlı bir onarım ve yeniden inşa süreci başlatılmış; ancak bazı tesisler onarılamayacak şekilde zarar gördüğü için yıkılmıştır[47]. Yangın, istasyonun tarihinde bir dönüm noktası oluşturmuş ve yapının korunmasına yönelik çabaları güçlendirmiştir.

1917 yangınının ardından, iç mekânlar yenilenmiş ve işlevsellikleri korunmuş; ancak çatı ve kulelerin tamamen yok olması nedeniyle bu bölümler kullanılamaz hâle gelmiştir (Binark vd., 2007). 1925 yılında, garın özgün formuna kavuşturulması amacıyla bir restorasyon süreci başlatılmış ve çatı ile bina yenilemesi için bir mimari yarışma düzenlenmiştir[48]. Ancak yönetim, istasyonun eski hâliyle yeniden inşa edilmesine karar vermiştir. Restorasyon 1930'lu yıllarda tamamlanmış ve gar eski işlevine kavuşmuştur. Yapı daha sonra 1937–1938 yıllarında ve 1976 yılında ek onarımlar geçirmiştir (Atılgan, 2021).

1979 yılında ise, istasyon yakınlarında "Independenta" adlı bir Rumen yakıt tankerinin patlaması sonucu uzun süre devam eden bir yangın meydana gelmiştir. Bu yangında binanın camları ve tarihi renkli vitrayları çok ciddi zarar görmüştür. Hizmete açılışından itibaren iyi bir restorasyon geçirmemiş olan gar binası, TCDD yetkililerinin koruma ve kurtarma çabaları doğrultusunda, 1976 yılında geniş

[47] Patlamada askeri karakol ve muhacirin misafirhanesi hasar almamıştır ancak gümrük binası, pasaport dairesi büyük hasar görerek sonrasında yıkılmış, elektrik santrali ve silolar kısmen tahrip olmuştur (Kösebay Erkan, 2022)

[48] Mimar Nazmi Bey'in projesi birinci seçilmiştir (aktaran Kösebay Erkan, 2013).

kapsamlı bir onarıma alınmıştır. Bu restorasyon süreci, 1983 yılı sonunda dört dış cephe ve iki kulenin onarımının tamamlanmasıyla sonuçlanmıştır (aktaran Alkış, 2013).



Şekil 3.67 Haydarpaşa Garı ve çevresindeki yangınlar

Haydarpaşa ve çevresinin dönüşümüne yönelik ilk fikirler 2001 yılında düzenlenen Kadıköy Meydanı- Haydarpaşa- Harem Kentsel Tasarım Proje Yarışması ile ortaya çıkmıştır (Yüksel, 2019). Birincilik ödülü, Haydarpaşa Garı'nın mevcut işlevlerini koruyan ancak limanı iptal eden ve Harem'den Moda'ya kadar olan sahil şeridini halka açık bir rekreasyon ve kültür alanı olarak planlayan projeye verilmiştir. Ancak proje ilerleyen yıllarda ertelenmiş ve Haydarpaşa'ya yönelik dönüşüm planları kamuoyundan gizli bir şekilde yürütülmüştür.

2003 yılında Alman BEOS firması[49] tarafından önerilen Haydarpaşa planı, bölgenin toplu ulaşım işlevinden koparılarak özelleştirilmesini hedefleyen erken projelerden biridir. Planın öne çıkan özelliği, tren raylarının kaldırılarak yerlerine parklar, yeşil alanlar ve alçak katlı yapılarla şekillendirilmiş yeni bir kentsel düzenin getirilmesidir. Bu dönüşüm, Haydarpaşa'yı konut, iş ve ticaret alanlarına dönüştürerek yeni bir yaşam biçimi sunmayı amaçlamaktadır. Planda vurgulanan "yeşil alan" ve "yatay mimari" gibi unsurlar, sembolik bir yaklaşım olarak görülmektedir. Genel olarak, Haydarpaşa Garı'nın ulaşım işlevinden çıkarılarak, yalnızca ekonomik bir değer olarak yeniden üretilmesi hedeflenmiştir.

2000'li yılların başlarından itibaren, özellikle 2004 yılında Marmaray Projesi'nin şekillenmeye başlamasıyla birlikte, Haydarpaşa Garı'nın kentsel rekabete açılmasının planlandığı bilinmektedir. Marmaray Projesi, İstanbul'daki Anadolu ve Avrupa yakalarındaki demiryolu hatlarını deniz altından geçen bir tüp geçitle birbirine bağlayarak kent içi ulaşımda kesintisiz bir demiryolu ağı oluşturmayı

[49] Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) üyesi ve aynı zamanda Haydarpaşa Dayanışması'nın kurucu üyelerinden bir aktivist Alman BEOS firmasıyla TCDD'nin ortak çalışmalar yürüttüğünü ifade etmektedir (aktaran Yüksel, 2019).

amaçlamaktadır. Bu projenin hayata geçirilmesiyle birlikte, Haydarpaşa artık kent içi ulaşımın başlangıç ve bitiş noktası olma işlevini yitirecektir. Bu değişim, Haydarpaşa'nın tarihi işlevinin dönüşümünü simgelemekle kalmamış; aynı zamanda bölgenin yeni kentsel ve ticari dinamiklere uyum sağlaması için yapılan düzenlemeleri de beraberinde getirmiştir. İstanbul'un Tarihi Yarımadası'nın karşısında, deniz kıyısında yer alan Haydarpaşa Garı ve arka sahası, bir yatırım aracına dönüştürülmüştür.

2004 yılında Anadolu Ajansı tarafından yayımlanan "Haydarpaşa Manhattan Olacak" başlıklı haberde, Haydarpaşa Garı ve bitişiğindeki liman alanını kapsayan bir yeniden geliştirme projesiyle bölgenin Manhattan benzeri bir silüete dönüştürülmesinin planlandığı ifade edilmiştir. Söz konusu projede, 11 Eylül 2001 tarihinde yıkılan İkiz Kulelerin replikalarının da inşa edilmesi öngörülmüştür (Batmankaya, 2010). Önerilen plan kapsamında, her biri 70 katlı yedi gökdelenin yanı sıra oteller, kongre merkezleri, kültürel ve ticari kompleksler, spor tesisleri, marina ve alışveriş merkezlerinin yapılması planlanmıştır. Bu gelişmenin ardından, 2005 yılında dönemin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından Haydarpaşa Garı ve Liman Alanı Dönüşüm Projesi (Haydarpaşa Port Projesi) kentin vizyoner kentsel gelişim hamlelerinden biri olarak kamuoyuna sunulmuştur.

2004 yılında yürürlüğe giren ve kamuoyunda "Haydarpaşa Kanunu" olarak anılan düzenlemeler, Haydarpaşa Garı ve çevresinin ticari dönüşümüne zemin hazırlamıştır. Bu kapsamda, bölgede bulunan hazine taşınmazlarının bedelsiz olarak TCDD'ye devri için Maliye Bakanlığı'na yetki verilmiş, imar planları ve projelerde ise Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tek yetkili merci olarak belirlenmiştir. Böylece, yerel yönetimlerin Haydarpaşa üzerindeki yetkisi devre dışı bırakılmıştır[50].

Haydarpaşa'da ticari dönüşüm projelerine olanak tanıyacak yasal altyapının oluşturulmasına yönelik çalışmalar devam etmiştir. 2005 yılında çıkarılan bir yasa ile, Haydarpaşa Garı ve liman çevresindeki taşınmazların satışı, devri, plan ve projelendirilmesi yetkisi TCDD Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir[51]. Haydarpaşa

[50] Bu düzenleme, 5234 sayılı Kanun'un geçici 5. maddesiyle yapılmış ve 21 Eylül 2004 tarihli 25590 Sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır

[51] Bu yetki devri, 5335 sayılı Kanun'un 32. maddesi ile düzenlenmiş ve 27 Nisan 2005 tarihli 25798 Sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

Port Projesi'nin onaylanmasından bir gün önce, TCDD, sit alanı olarak tescil edilen Haydarpaşa Garı ve çevresindeki 1.000.000 metrekarelik alanın gelir getirici bir proje kapsamında değerlendirilmesi için Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na bildirimde bulunmuştur (Yazman, 2012). Bu süreç, Haydarpaşa ve çevresine yönelik yasal düzenlemelerin, iktidarın kentsel alanı sermaye lehine denetim ve gözetim aracı olarak kullanmasının bir göstergesi olduğunu ortaya koymaktadır (Yüksel, 2019).

Ticari dönüşüm projelerinin hız kazanması, Haydarpaşa Garı ve çevresindeki tarihi ve kamusal değerlerin korunması için toplumsal bir tepkinin oluşmasına da zemin hazırlamıştır. 2005 yılında Haydarpaşa Garı'nın endüstriyel işlevinin devamını savunmak ve bu kamusal alanın özel sermaye kullanımına devredilmesine karşı çıkmak amacıyla Haydarpaşa Toplum, Kent ve Çevre Dayanışması kurulmuştur. Girişim, aralarında Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) ve TMMOB Mimarlar Odası'nın da bulunduğu vakıflar, sendikalar, siyasi partiler ve dernekler tarafından desteklenmiştir. Dayanışma hareketi, geniş bir halk katılımıyla, kamu yararını korumak, alanın kültürel ve tarihi değerlerini muhafaza etmek ve istasyonun bir demiryolu merkezi olarak işlevini sürdürmesini sağlamak için sorumluluk alarak önemli bir mücadele yürütmüştür. Bu süreçte yasal girişimlerde bulunmuş, kamuoyunu bilinçlendirmek için kampanyalar düzenlemiş ve bilimsel raporlarla desteklenen koruma önerileri sunmuştur (Şekil 3.69).

Hukuki süreçler devam ederken Haydarpaşa bu kez Şefik Birkiye'nin Venedik ve Osmanlı konseptli tasarım projeleriyle gündeme gelmiştir. Bu projeler, tarihsel temsiller ile alanı küresel sermayeye açmayı amaçlayan bir diğer dönüşüm yaklaşımlarıdır. İlk önerisinde, Osmanlı motiflerinden esinlenen lale biçiminde yedi adet gökdelen yer almaktadır. Ancak bu önerisi eleştirilere maruz kalınca ikinci proje geliştirilmiştir. İkinci öneride ise Osmanlı referansları korunurken diğerinin aksine yatay bir kentsel doku önerilmiştir. Bu doku Venedik'i çağrıştıran yapılar ve su kanalları ile bir araya getirilmiştir. Haydarpaşa'nın Avrupa'nın en büyük ticaret ve fuar merkezlerinden biri haline gelmesi hedeflenmiş, kalıcı bir tüketim ve hizmet alanı oluşturacak biçimde kongre merkezleri, oteller, spor tesisleri, restoranlar, alışveriş alanları ve eğlence yapıları da projeye dahil edilmiştir.

Haydarpaşa'yı tüm bu projelere dönüştürme riskine karşı Haydarpaşa Dayanışması, toplu itirazın yükselmesi için çalışmış, kamuoyuna ulaşmak adına yoğun bir mücadele sürdürmüştür. Projelerin kurula sunulmasından sonra hukuki yollarla da mücadele etme arayışına girmiştir. Yürütülen bu mücadele sonucunda 2006 yılında Haydarpaşa Garı ve çevresi, İstanbul V Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından kentsel ve tarihi sit alanı ilan edilmiş; aynı yıl ICOMOS tarafından da korunması gereken endüstriyel demiryolu mirası alanları arasına alınmıştır (Kent ve Demiryolu, 2011). Bu gelişmeler, yapının miras değerini uluslararası düzeyde bir kez daha pekiştirmiştir.


HAYDARPAŞA'YA
kıymayın efendiler
Gazetelere ilan vererek 'Türkiye'nin Haydarpaşa'da Yağmalanmasına ve İşgal Edilmesine İzin Vermeyeceğiz' ısrarında düzenlenen Haydarpaşa eylemine yaklaşık olarak 50 oda, kuruluş ve sendika temsilcileri katılırken, siyasi partilerin biçoğu da destek verdi. Kadıköy Belediyesi de ses düzeni ve konuşma platformu kurarak bu eyleme katkıda buundu. Çok kişinin söz aldığı eylemde Türkiye Mimarlar Odası Genel Başkanı Oktay Ekinci, Vechi Sayar ve Bedri Baykam da katıldı. İstanbul Barosu, İstanbul Tabipler Odası gibi kuruluşların da katıldığı eylemde İngiltere'den de destek geldi.
Eylemin amacını anlatan basın bildirisini okuyan Mimarlar Odası İstanbul Şube Başkanı Eyüp Muhçu, 'Garlar, meydanlar ve limanlar kentleri kent yapar. Egemen güçler tarafından önce buralar işgal edilir. 1918 yılında gemileri ile gelmişlerdi Haydarpaşa açıklarına. Şimdi gökdelenleri ile geliyorlar, kuşatmaya, işgale, yağmalamaya.. Anlamsızın mekânı, birçok nadir Türk filminde izlediğimiz Haydarpaşa Garı, Limanı alanı ve çevresi, İstanbul ve Anacolu'nun demiryolu ve ulaşım bağlantısı yok edilip, tarihi-kültürel değerleri yağmalanıp, küresel şirketlerin emrine sunulmak isteniyor' dedi.
Haberi 10'da
Mimarlar Odası'nın başını çektiği etkinlik ve protesto, Haydarpaşa Garı'nın önünde yapıldı
GAZETE KADIKÖY
Haydarpaşa Garı da elden gidiyor
GAZETE KADIKÖ
Haydarpaşa platosu
Gazete Kadıköy yıllardır haberleriyle konuyu gündeme getiriyor...

Şekil 3.68 Haydarpaşa Garı önünde yapılan eylem (Gazete Kadıköy, 2005)

2007 yılında, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ile TCDD Genel Müdürlüğü arasında bir protokol imzalanmış ve Haydarpaşa Limanı ile arka sahasını kapsayan alan için 1/5000 ölçekli Haydarpaşa Garı, Limanı ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (EK-E) hazırlanmasına karar verilmiştir (TMMOB Mimarlar Odası, t.y.). Haydarpaşa Garı, Kadıköy Meydanı ve Harem Otogarı'nın bulunduğu alanı kültür, turizm ve ticaret bölgesine dönüştürmeyi hedefleyen bu plan, 2011 yılında İBB Meclisi tarafından oy çokluğuyla onaylanmıştır. Proje kapsamında kruvaziyer limanı, oteller, yat kulüpleri, kongre salonları, iş merkezleri, konutlar ve alışveriş merkezlerinin inşa edilmesi öngörülmüş; ayrıca, bu alanın kamusal erişiminin sınırlandırılması planlanmıştır. Proje doğrultusunda TCDD lojmanları ve

diğer yapılar, silolar ve manevra sahalarının da yıkılması planlanmıştır (Gazete Kadıköy, 2014).

2010 yılında, garın çatısında yürütülen yalıtım çalışmaları sırasında bir başka yangın çıkmış ve hem çatı hem de iç mekânlar ciddi şekilde zarar görmüştür. Kentsel dönüşüm projeleri için gelir elde etmek amacıyla, bu dönemde imar planlarında değişiklikler yapılarak garın endüstriyel demiryolu işlevi kamusal alan statüsünden çıkarılmıştır. 2010'daki yangın sonrası başlatılan restorasyon projesi, garın çatı katının ticari alanlara dönüştürülmesini ve otel işlevine kavuşturulmasını öngörmüştür. Ayrıca bir alışveriş merkezi, yer altı otoparkı ve iç avlunun üzerine şeffaf bir çatı eklenmesi gibi projeler de 2014 restorasyon planları arasında yer almıştır. Ancak bu projeler, Haydarpaşa Dayanışması, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) ve Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) gibi sivil toplum kuruluşlarının direnişi nedeniyle durdurulmuştur (Şekil 3.70). Ayrıca Kadıköy Belediyesi, TCDD'nin sunduğu "Rölöve, Restitüsyon ve Restorasyon Projesi" başvurusunu reddetmiştir (aktaran Karaca vd., 2018). 2016 yılında 500 gün içinde tamamlanması planlanan yeni bir restorasyon süreci başlatılmış olsa da çalışmalar hala devam etmektedir.


Cumhuriyet

OTEL TEHDİDİNDEN KURTULDU, SIRADA GAR OLARAK HİZMET VERMESİ VAR

Haydarpaşa mücadelesi zaferle bitti. Tarihi garın çatısına kafeterya ve asansörden oluşan ekleme iptal edildi. Bina aslına uygun restore edilecek.

Gözün aydın Haydarpaşa

Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü geçen yıl eylül ayında, 2010'da atlattığı yangında çatısı tamamen kül olan ve yeniden düzenlenen tarihi Haydarpaşa Garı'nın çatısına otele dönüşmesinin de önünü açacak şekilde ekleme yapılarak kafeterya ile asansör yapılmasını öngören bir proje hazırlamıştı.

Söz konusu projenin hayata geçebilmesi için Kadıköy Belediyesi'nin projeye yapı ruhsatı vermesi gerekiyordu. Belediye tarihi garın aslına uygun restore edilmediğini belirterek ruhsatı vermedi. Meslek odaları ve halk projeye tepki göstererek onlarca eylem düzenledi.

HAZAL OCAK

Belediye ruhsat verdi

Bir yılın ardından Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarihi gar için yeni bir restorasyon projesi hazırlayarak ilçe belediyesine ruhsat başvurusunda bulundu. Kadıköy Belediyesi Başkanı Aykurt Nuhoğlu yeni hazırlanan projenin Anıtlar Kurulu tarafından da onaylandığını belirterek tarihi binanın aslına uygun restore edileceği için projeye ruhsat verdiklerini söyledi.

Nuhoğlu şöyle konuştu: "Haydarpaşa Garı tarihi bir mirastır. Yangından sonra gar binası adeta kendi kaderine terk edilmişti. Devlet Demiryolları'nın binanın orijinal haline uygun bir restorasyon projesi hazırlaması sevindirici. Ama asıl olan Garı'n eski tarihi fonksiyonuna dönmesi ve İstanbullulara bir gar olarak hizmet etmesi. Gar çevresi de sermayeye peşkeş çekilmemeli."

Ne olmuştu?

Haydarpaşa Garı'nın çatısı 28 Kasım 2010'da çıkan yangında tamamen yandı. Yüksek Hızlı Tren Projesi neden gösterilerek 2012'den itibaren tren seferleri durduruldu. Kadıköy Belediyesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2012 tarihli Haydarpaşa'yanını otele dönüştüren, çevresindeki 1 milyon metrekarelik bölgeyi ise ticaret ve turizm alanı olarak gösteren plana karşı iptal davası açmıştı. Hukuki süreç devam ediyor.

Şekil 3.69 Haydarpaşa mücadelesi zaferle bitti (Cumhuriyet, 2015)

Haydarpaşa Garı'na yönelik planlama ve uygulama süreçleri, garın işlevselliği ve operasyonel rolü üzerinde önemli bir etkiye sahip olmuştur. Haydarpaşa Garı, 31 Ocak 2012 tarihinde yüksek hızlı tren projesi (YHT) nedeniyle uzun mesafeli tren

seferlerine kapatılmış, bunu 19 Haziran 2013 tarihinde Haydarpaşa-Pendik hattındaki banliyö tren seferlerinin durdurulması izlemiştir (Gürkan Yılmaz, 2014).

Aynı dönem Koruma Kurulu ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Meclisi tarafından onaylanan Koruma Amaçlı İmar Planlarının iptaline ilişkin hukuki süreç henüz tamamlanmadan, Haydarpaşa Garı ve Limanı bölgesinde olimpik tesislerin inşasını öngören yeni planlar gündeme gelmiştir. İstanbul'un 2020 Olimpiyat Oyunları adaylığı kapsamında hazırlanan konsept proje dosyasında, Haydarpaşa Limanı da dâhil olmak üzere çeşitli spor tesislerinin bölgeye kazandırılması öngörülmüştür. Bu kapsamda; Boğaziçi Stadyumu, Boğaziçi Kürek Sporları Merkezi, Boğaziçi Plaj Voleybolu Merkezi, Ulusal Voleybol Merkezi ve Boğaziçi Okçuluk Parkı gibi tesislerin yanı sıra Kadıköy Stadyumu ve yeniden düzenlenmesi planlanan Haydarpaşa Limanı'nın yer aldığı bir spor yerleşkesi tasarlanmış; ayrıca kıyı boyunca geniş kamusal açık alanların oluşturulması hedeflenmiştir (İstanbul 2020 Aday Şehir, 2013).

Marmaray hattının 2019 yılında tamamlanmasıyla şehir içi ulaşım bu güzergaha yönlendirilmiş, şehirlerarası trenler ise Söğütlüçeşme ya da Pendik'e kaydırılmıştır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, metrobüs, Marmaray ve YHT hatlarının bulunduğu Söğütlüçeşme istasyonunu "Söğütlüçeşme Toplu Taşım Gar Sahası Proje Alanı" olarak düzenleyen bir plan değişikliğini 2019 Mayıs ayında askıya çıkarmıştır. Bu planda mevcut istasyonun ihtiyaçları karşılamadığı ifade edilmiş, yeni projede otopark, bekleme ve dinlenme alanları planlanmıştır[52]. Söğütlüçeşme, Marmaray, metrobüs ve YHT hatlarının birleşimiyle bölgesel bir ulaşım merkezi haline getirilmiş; Haydarpaşa Garı bu rolünden uzaklaştırılmaya çalışılmıştır (Köksal, 2021). Haydarpaşa'nın merkezi konumu ve ulaşım altyapısı göz önüne alındığında, işlevsel olarak devre dışı bırakılması kentin kentsel hareketlilik dinamikleri üzerinde olumsuz bir etki yaratmıştır.

2020 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından Kadıköy Meydanı Kentsel Tasarım Yarışması düzenlenmiştir. Yarışma şartnamesi kapsamında Haydarpaşa Garı'nın değerlendirme alanı içinde yer almamış olması tepkilere yol

[52] Kadıköy Belediyesi ile Mimarlar ve Şehir Plancıları Odaları, Söğütlüçeşme'de yapılmak istenen AVM projesinin çevresel zararlar doğuracağı, esnafı ve Kadıköy'ün mevcut yoğunluğunu olumsuz etkileyeceği gerekçesiyle karşı dava açmıştır. Projenin, toplumsal ihtiyaçlar yerine ranta dayalı bir dönüşümü temsil ettiği savunulmuştur. İstanbul 13. İdare Mahkemesi planları şehircilik ilkelerine aykırı bularak iptal etmiş; Bakanlık ise 2021 Aralık'ta planları yenileyip yeniden askıya çıkarmıştır.

açmıştır. Bununla birlikte birincilik ödülünü kazanan IN-SITU ekibi, Haydarpaşa Garı'nın işlevsel bir demiryolu istasyonu olarak korunmasını ve arkeolojik alanın yerinde sergilenerek bütünleşmesini önermiştir. Proje aynı zamanda, bölgedeki diğer tarihi yapıların da korunmasını öngörmüştür.



Şekil 3.70 "Haydarpaşa Garı'nın ulaşım işlevinin yer almadığı Kadıköy Meydanı Kentsel Tasarım Yarışması'na itirazımız var" (Mimarlar Odası İstanbul, 2020)

Mayıs 2018'de, "Marmaray Projesi Gebze-Halkalı Banliyö Hattı İyileştirme" çalışmaları kapsamında, İstanbul 5 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun kararı doğrultusunda ve İstanbul Arkeoloji Müzeleri'nin başkanlığında gar sahasında kurtarma kazılarına başlanmıştır. Arkeolojik bulgular bölgenin tarihine dair önemli veriler sunsa da Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın, Haydarpaşa Garı çevresini kapsayan geniş bir dönüşüm planı ve bu alanı çeşitli işlevlerle yeniden değerlendirmeyi amaçlayan projesi tartışmalara yol açmıştır. Proje, 400 bin metrekarelik arkeolojik park ve 75 bin metrekarelik demir yolu ve işletme alanları olmak üzere toplam 475 bin metrekarelik bir alanı kapsamaktadır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024). Mevcut binaların kültür, sanat ve sergi alanlarına dönüştürülmesi önerilmekte, alanda satış üniteleri, etkinlik alanları, köprülere bağlı gezinti yolları ve açık otoparklar planlanmaktadır (EK-F). Ancak onaylanmış 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nda gar sahasında yapılmak istenen düzenlemeye (arkeopark, müze) ilişkin tevsiat planı bulunmamaktadır (TMMOB Mimarlar Odası, 2021). Ayrıca aynı dönem içinde elde edilen bilgilere göre, Haydarpaşa Garı'nın bir müze işleviyle kullanılacağı, 5 numaralı binanın sergi salonuna dönüştürüleceği, karakol binasının yemekhane olarak değerlendirileceği ve bitişiğindeki misafirhanenin kafe olarak işlevlendirileceği belirtilmiştir. Ayrıca, siloların otele dönüştürülmesinin ve silo

önünden Harem'e kadar uzanan alanın Galataport benzeri bir alışveriş merkezi olarak yeniden düzenlenmesinin düşünüldüğü ifade edilmiştir (İdekom, Ağustos 2024).

Bütün bu süreçlerde üretilen projelere ilişkin görseller Şekil 3.71'de sunulmaktadır.



Kadıköy Meydanı- Haydarpaşa- Harem Kentsel Tasarım Proje Yarışması, 1. Ödül (TMMOB Mimarlar Odası, 2001)



BEOS Firmasının Haydarpaşa Planı, (Haydarpaşa Dayanışması)



"Haydarpaşa Manhattan Olacak" (Yüksel, 2019)



Venedik Temalı Proje (Kent ve Demiryolu, 2008)



Osmanlı Temalı Proje (Kent ve Demiryolu, 2022)



Haydarpaşa Rölöve, Restitüsyon ve Restorasyon Projesi (Mimarist, 2023)



Haydarpaşa Port Projesi (Arkitera, 2012)



Haydarpaşa'da Olimpiyat Oyunları (Kent ve Demiryolu, 2013)



Kadıköy Meydanı Kentsel Tasarım Yarışması, 1. Ödül (Arkitera, 2021)



Haydarpaşa Tren Garı ve Arkeoloji, Endüstri, Tarihi Miras Parkı (AYGM)

Şekil 3.71 Haydarpaşa ve yakın çevresi için üretilen projelere ilişkin görseller (2001–2023)

Güncel Koruma, Planlama ve Yönetim Süreçleri

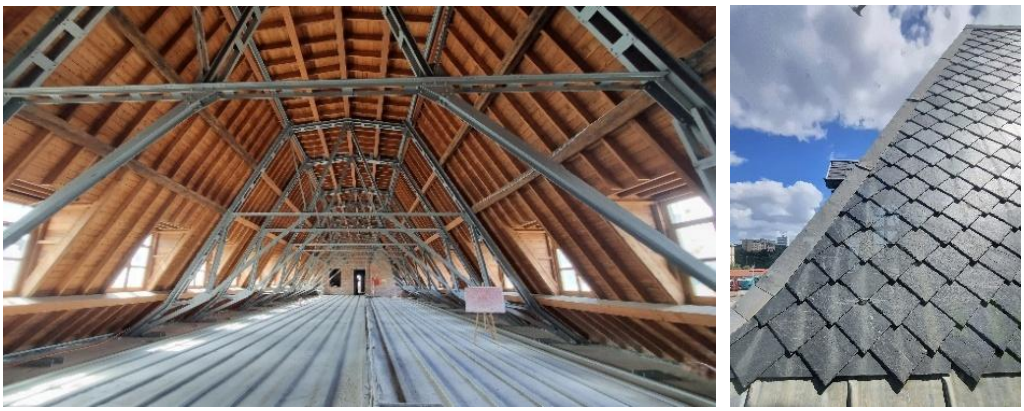
Bu bölüm, çalışma alanının mevcut durumunu değerlendirmekte ve merkezi ile yerel otoritelerin politika yaklaşımları ile süreç içerisindeki etkileşim ve iletişim biçimlerini irdelemektedir.

- **Restorasyon Sürecinin Mevcut Durumu**

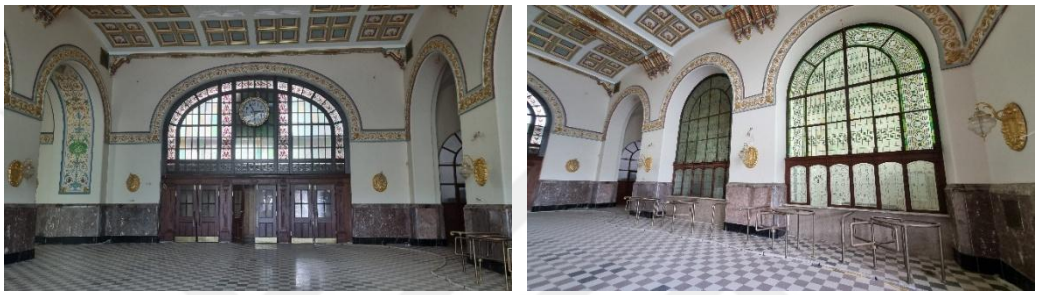
Gar binasındaki restorasyon çalışmaları aşamalı olarak yürütülmektedir. İlk aşamada çatı restorasyonuna odaklanılmıştır. Çatı katında korunması gereken çelik ve ahşap kirişler ile duvarlar temizlenmiş ve restore edilmiştir. Çatı kaplamasında İspanya'dan getirilen doğal arduvaz taşı kullanılmış; saçak ve yağmur olukları ise çinko ve kurşundan yapılmıştır (Şekil 3.72). Cephede kullanılan lefke taşı (kum taşı), özel olarak Bilecik-Osmaneli bölgesindeki ocaktan temin edilip işlenerek montajı gerçekleştirilmiştir. Kadıköy'e bakan cepheler ise kimyasal yöntemlerle temizlenmiştir (İdekom, Ağustos 2024).

Ana bekleme salonunda (Şekil 3.73), tavan, kemerler ve taş yüzeyler üzerindeki el çizimi süslemeler özgün hâline uygun şekilde restore edilmiştir; büyük kolonların altındaki mermer kaplamalar, turnikeler, duvar lambaları, kapılar ve kapı aksesuarları onarılmıştır. Duvarlardaki vitray pencereler de restore edilmiştir. Gar binasının üçüncü katındaki bazı odalarda ise kapılar, pencereler, kepenkler ve ilgili aksesuarlar yerinde onarılmış; duvar, tavan, kapı ve pencere yüzeylerinde kazıma işlemleri gerçekleştirilmiştir. Ayrıca parselde bulunan liman yönetim binasında (No.5) bodrum kat güçlendirme çalışmaları yapılmıştır. Binanın beton işleri, şap işleri ve ahşap doğrama işleri tamamlanmıştır (İdekom, Ağustos 2024).

Mevcut arkeolojik kazıların ve onarım çalışmalarının çoğu günümüzde tamamlanmıştır. Yeldeğirmeni Mahallesi sınırında TCDD binalarının bulunduğu alanda kazı çalışmalarının yapıldığı bilinmektedir. Belgeleme çalışmaları halen devam etmektedir.



Şekil 3.72 Günümüzde Haydarpaşa Gar Binası'nın çatısı (Yazar, 2024)



Şekil 3.73 Günümüzde Haydarpaşa Garı'nın bekleme salonu (Yazar, 2024)

- **Merkezi Yönetim Politikaları ve Çalışmaları**

2024 yılında Haydarpaşa Garı alanı "özel proje alanı" ilan edilerek bakanlıklar arası bir protokolle 29 yıllığına Kültür ve Turizm Bakanlığı'na devredilmiştir (TMMOB Mimarlar Odası, 2024; EK-G). Ardından Kültür ve Turizm Bakanlığı Ağustos 2024'te alanla ilgili bir proje paylaşmıştır. Sirkeci ve Haydarpaşa garlarının bulunduğu bölgeyi Gar-Kültür-Sanat havzası olarak tanımlayan projede, kamuya ait garların kültürel dönüşümünün amaçladığı ifade edilmiştir. Projede tren istasyonlarının korunduğu, ancak arkeolojik alandan kaynaklanan rayların kısmen yerleştirildiği görülmektedir. Haydarpaşa Misafirhanesi ve Protokol Cami'nin yıkılarak yerine Khalkedon Arkeoloji Müzesi'nin inşa edildiği, arkeopark tasarımı yapıldığı okunmaktadır. Ayrıca otobüs duraklarının kaldırıldığı, Kadıköy Rıhtım ile alan arasındaki halka açık alanın iyileştirildiği, Et ve Balık Kurumu'nun Gösteri Sanatları Merkezi'ne dönüştürüldüğü anlaşılmaktadır. Alandaki diğer yapılar ise, kütüphane, tematik müze, sergi salonları, sanat ve tasarım atölyeleri olarak değerlendirileceği değerlendirilmektedir (Şekil 3.74). Kültür ve Turizm Bakanlığı, Haydarpaşa'daki çalışmaların tamamlanmasıyla İstanbul Anadolu Yakası'na ilk

kültür ve sanat adasının kazandırılacağını vurgulamış; ayrıca bu projede alışveriş merkezi ve otel gibi ticari yapıların yer almayacağını ifade etmiştir.



Şekil 3.74 Gar-Kültür-Sanat Projesi (Türkiye Gazetesi, 2024)

İstanbul Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü ile yapılan görüşmede (Haziran, 2025) elde edilen bilgiler doğrultusunda, yapılan çalışmaların etaplar hâlinde planlandığı ifade edilmiştir[53]. Bu etaplar aşağıda özetlenmiştir:

1. Etap, mevcut durumda çalışmaların devam ettiği bölümdür. Gar binası ve arkeoloji müzesinin bulunduğu bölümü kapsamaktadır. Gar yapısının çok işlevli bir kullanıma sahip olması hedeflenmektedir. Zemin katında bekleme salonunun yanı sıra kitap kafe, kitap satış birimi, 7/24 çalışma alanı ve engelli kullanıcılar için özel birimlerin yer alması planlanmaktadır. Tren seferleri ise sadece şehirlerarası bağlantı düzeyinde işleyecektir. Seferlerin belirli saatlerde yapılması öngörülürken, diğer saatlerde kütüphane olarak kullanılacaktır. Üst katlarda buna göre özel koleksiyonların bulunduğu alan ile çalışma ve toplantı odaları gibi alanlar yer alacaktır.

Protokol Cami'nin yıkılmayacağı, arkeoloji müzesinin, mevcut misafirhane binasının yerine inşa edilmesi planlanmakta olup, sarmal bir sirkülasyona sahip olacak şekilde tasarlandığı belirtilmiştir. Ayrıca üst katlardaki sergi alanlarından aşağıda yer alan arkeolojik kalıntıların görülmesi sağlanacaktır.

Ayrıca, Et ve Balık Kurumu binasının mevcut statik durumunun yetersiz olduğu tespit edilmiş ve Koruma Kurulu tarafından yıkım kararı verilmiştir. Bu yapının

[53] Ayrıca, konsept proje görsellerini temin etmek için resmi talepte bulunulmuş; ancak belgeler kurum tarafından gönderilmemiştir.

yerine, Taksim'deki Atatürk Kültür Merkezi'ne benzer, Anadolu yakasına özgü bölgesel bir performans sanatları merkezi yapılması düşünüldüğü ifade edilmiştir.

2. Etap, Gar sahası içindeki silolar, askeri karakol ve muhacirin misafirhanesi yapıların bulunduğu alanın planlanmasıdır. Silolar ve arkalarındaki yapılar, sergi mekânları olarak değerlendirilecektir. Ancak bölgenin yaya erişimi açısından birtakım sorunlar taşıdığı, bu nedenle zamanla çözülmesi gereken ulaşım ve erişilebilirlik problemlerinin olduğu belirtilmiştir. Tramvay hattı projesinin kesinleşmesi ile alana ek bir giriş kapısının, tramvay durağının bulunduğu noktadan sağlanması planlanmaktadır.

3. Etap, Tıbbiye Köprüsü'nün arkasında kalan alanı içermekte olup, planlama çalışmalarının detaylı başlamadığı anlaşılmaktadır. Sadece Org. Şahap Gürler Caddesi'nden Gar sahasına girilen yerde bulunan ömrünü tamamlamış eski yapılar yerine bulunduğu yerlere sanat galerileri olarak hizmet verecek yapılar inşa edilmiştir. Gar binasının içerisinde ofisleri bulunan TCDD birimleri ise günümüzde geçici olarak bu yapılara geçmiştir. TCDD ofislerinin ilerleyen süreçte Behiç Bey Konakları çevresine yapılacak yeni bir yapıya taşınmasının düşünüldüğü ifade edilmiştir.



Şekil 3.75 TCDD geçici ofisleri ve sanat galerileri (Erhan Vural Mimarlık)

Alanda yürütülen Yüksek Hızlı Tren (YHT) projesine ilişkin yapılan görüşmede (Avrasya Consultant, Haziran 2025), saha çalışmalarının ilk aşamasında planlanan hat sisteminin, arkeolojik bulguların ortaya çıkmasının ardından değiştirildiği ifade edilmiştir. Alanın Kültür ve Turizm Bakanlığı'na devredilmesiyle birlikte projede ikinci kez revizyona gidilmiştir. Bu kapsamda bir hat iptal edilmiş ve kalıntılara

alan bırakılmıştır. Söz konusu değişiklik, daha önce inşa edilmiş olan Seyit Ahmet Köprüsü'nün bir aksının kullanım dışı kalmasına neden olmuştur.

Demiryolu hattındaki bu revizyonlara paralel olarak, peron alanı azaltılmış; güneyde yer alan kısa peron ise Kültür ve Turizm Bakanlığı'na devredilmiştir. Bu peronun nostaljik tren için değerlendirildiği belirtilmiştir. Ayrıca yaya alt geçidi yapılması düşünüldüğü ama kesin olmadığı ifade edilmiştir. Teknik açıdan yüksek maliyetli ancak gerçekleştirilebilir olduğu ancak demiryolu hattının altından geçirilmesinin zorluk teşkil ettiği belirtilmiştir.

Alanda ayrıca güvenlik ve altyapıya ilişkin iyileştirmeler yapılmaktadır. Ray hattının etrafı güvenlik amacıyla çitlerle çevrilmiş, yangın güvenliği kapsamında yer altı su deposu inşa edilmiş ve İSKİ ile iş birliği içinde kıyı bölgesinde altyapı çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

- **Yerel Yönetim Politikaları ve Çalışmaları**

2021 ile 2024 yılları arasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Caferağa, Osmanağa ve Rasimpaşa mahalleleri için bir strateji belgesi hazırlamıştır. İstanbul Vizyon 2050 kapsamında geliştirilen bu Kadıköy Merkez Strateji Belgesi (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü, 2024), imar planlarının güncellenmesi, ulaşım kararlarının alınması, mevcut eğilim ve ihtiyaçların aktarılması ve ortak çözümler üretilerek mekânsal kullanımların farklılaştırılması amacıyla hazırlanmıştır. Ayrıca, sit alanı kararlarının ve kent ölçekli projelerin bölge üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesini de hedeflemiştir.

Belgenin hazırlanma süreci, 2022 yılında başlatılan kapsamlı bir katılımcı planlama yaklaşımına dayandırılmıştır. Kadıköy'de açılan iletişim ofisi aracılığıyla toplam 89 katılım etkinliği düzenlenmiş; birebir görüşmeler, odak grup toplantıları, anketler, çalıştaylar ve mekânsal işaretleme gibi çeşitli yöntemlerle yaklaşık 4000 kişiyle iletişime geçilmiştir. Elde edilen sözel veriler, mekânsal analizlerle birlikte değerlendirilerek planlama sürecine aktarılmıştır (İBB, 2022). Çalışmada toplam on kentsel gündem belirlenmiştir. Bunlar: planlama alanı ve çevresindeki parçacıl projelerin etkileri, ana ulaşım kararları ve kentsel hareketlilik sorunları, ticaret ve konut alanlarının dengesiz gelişimi, tarihi karakter alanlarının korunamaması, ekolojik olarak hassas alanların korunmasına yönelik sorunlar, artan turizm talebi, afet risklerine karşı kırılganlık, kentsel yenileme ve imar sorunları, barınma sorunu

ve arazi değerlerindeki artış ve kamusal alan yetersizliğidir. (Kadıköy Merkez Strateji Belgesi, 2024, s.35).

Haydarpaşa Gar Sahası Bakanlık tarafından "özel proje alanı" ilan edildiğinden bu belge kapsamında çalışma sınırları içerisinde yer verilmemiştir[54]. Buna rağmen, belgede Haydarpaşa'ya ilişkin değerlendirmeler, tarihi alanların korunamaması ve parçalı projelerin bölge üzerindeki etkileri bağlamında ele alınmıştır. Haydarpaşa ayrıca ulaşım stratejilerine de dâhil edilmiştir. Bu bağlamda, Haydarpaşa-Kadıköy-Moda hattı ile tarihi ve kültürel odak noktalarına erişimin kolaylaştırılması ve Haydarpaşa-Karaköy-Eminönü hattında kentsel deniz ulaşımının güçlendirilmesi amaçlanmıştır. Önerilen Anadolu Tramvayı (Üsküdar-Kadıköy-Maltepe Tramvay Hattı) projesinin Kadıköy Meydanı Tasarımı Projesi ile entegrasyonu da ulaşım stratejileri arasında yer almaktadır.

Kadıköy Merkez Strateji Belgesi hazırlık sürecinde yürütülen bu katılımcı çalışmalar, HUL yaklaşımı çerçevesinde ele alınmasında önemli bir zemin oluşturmaktadır. Özellikle toplum temelli koruma anlayışının güçlendirilmesi, sosyo-kültürel değerlerin bütüncül olarak değerlendirilmesi, veri temelli planlama yöntemlerinin benimsenmesi ve sürdürülebilir bir yönetim yapısının desteklenmesi açısından bu süreç dikkate değerdir.

Bu doğrultuda Kadıköy Belediyesi de kapsayıcı planlama ve yönetişim amacıyla Anlat Kadıköy gibi katılımcı platformlar ile iklim değişikliğiyle mücadele amacıyla İklim Kadıköy platformunu hayata geçirmiştir. Bu platformlar, yalnızca Haydarpaşa'nın fiziksel mekânsal planlaması için değil, aynı zamanda sosyal, kültürel ve çevresel sürdürülebilirliği için de farkındalık oluşturabilecek ve destek sağlayabilecek önemli araçlar olarak değerlendirilmektedir.

- **Mevcut Yönetim ve Planlama Yapısı**

Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin sürdürülebilir bir şekilde korunabilmesi ve yaşatılabilmesi için, sadece gelişimin okunması ve bileşenlerin tanımlanması yeterli değildir. Aynı zamanda bu alanın koruma ve yönetiminde yetkili aktörlerin rolü ve karar alma mekanizmalarının işlevselliği konu ile doğrudan ilişkilidir. Bu bağlamda HUL yaklaşımının metodolojisinde geçen "Nasıl?" sorusu kapsamında

[54] EK-G'de özel proje alanı sınırları ve Kadıköy Belediyesi'ne iletilen karar yazısı sunulmaktadır.

peyzajın mevcut koruma ve yönetim yapısı, yönetsel işleyişine dahil olan kurumlar ve bunların rolleri ele alınmıştır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı: Millî, tarihî, kültürel ve turistik değerleri korumak, geliştirmek, tanıtmak ve ekonomik gelişmeye katkı sağlamak; kültür ve turizmle ilgili kamu kurumlarını yönlendirmek ve onlarla iş birliği yapmak; tarihi ve kültürel varlıkları korumak; kültürel ve turistik yatırımları planlamak, gerekli taşınmazları temin etmek; etüt, proje ve inşaat süreçlerini yürütmek; kültür ve turizmi geliştirmek, değerlendirmek ve tanıtmak; iletişim, yatırım ve gelişim potansiyelini yönlendirmekle görevlidir.

- **Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü:** Kültürel mirasın korunmasını sağlamak, kazıları denetlemek, proje onaylamak ve koruma kurullarıyla koordinasyonu sağlamak.
- **İstanbul V No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu:** Tescil, plan ve projeleri değerlendirmek, müdahale kararlarını onaylamak.
- **İstanbul Arkeoloji Müzeleri:** Arkeolojik kazı süreçlerini yürütmek ve buluntuları korumak.
- **İstanbul Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü:** Tescilli kültür varlıklarının rölöve, restitüsyon ve restorasyon projelerini incelemek, teknik değerlendirmelerde bulunmak ve uygulama sürecini denetlemek.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı: Demiryolu faaliyetlerini planlamak, uygulamak ve denetlemek, ulaşım yatırımlarını gerçekleştirmek ve altyapı projelerini koordine etmekle görevlidir.

- **AYGM:** Ulaşım ve altyapı projelerinin planlamak, projelendirmek ve yapmak.
- **TCDD:** Trenler, raylar, peronlar ve sinyalizasyon sistemleri gibi ulaşım altyapısını işletmek.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı: Mekânsal planlama yapmak ve onaylamak, riskli alanlarda denetimi sağlamak, yenileme ve projelendirme süreçlerini yürütmek, ÇED sürecini denetlemekle görevlidir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi: Üst ölçekli planlamalar yapmak, kamusal alanları düzenlemek, katılımcı süreçler yürütmek ve imar planlarının hazırlamakla görevlidir. Ayrıca 5393 sayılı Belediyeler Kanunu'nda Madde 14/b gereğince "kültür ve tabiat varlıkları ile tarihî dokunun ve kent tarihi bakımından önem

taşıyan mekânların ve işlevlerinin korunmasını sağlamak bu amaçla bakım ve onarımını yapmak, korunması mümkün olmayanları aslına uygun olarak yeniden inşa etmek." konularında yetkili kılınmıştır.

Kadıköy Belediyesi: Alt ölçekli uygulamalar yapmak, yerel düzeyde koruma, denetim ve kültürel işlevleri desteklemekle görevlidir.

Alanda yürürlükte olan plan, 2012 yılı onaylı 1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Gar ve Geri Sahası ile Kadıköy Meydan ve Çevresi Nazım İmar Planı'dır (EK-E). Bu planlamada Haydarpaşa Garı'nın alt katının gar olarak kullanımına devam edilmesi öngörülürken üst katları otel olarak ifade edilmektedir. Gar sahasındaki alanlarda ise kültürel tesis, turizm, konaklama, dini ve idari tesislerin yapılması planlanmaktadır.

Süreçlerde de ifade edildiği üzere plan hazırlanmaya başlandığından bu yana garın ulaşım işlevinin geri plana atılması, plan notlarındaki belirsizlikler, yatırım odaklı yaklaşım, kamu yararı ilkesine aykırılık, katılımcı planlamanın eksikliği, kıyı alanlarının kullanımı ve kamusal erişim sorunu gibi konularda eleştirilere ve dava süreçlerine konu olmuştur. (Kent ve Demiryolu, 2010, 2013, 2014; TMMOB Mimarlar Odası, 2010). Aynı zamanda 2009 yılında yürürlüğe giren 1/100.000 ölçekli İstanbul İli Çevre Düzeni Planı ile tartışılmıştır. Bu planda Haydarpaşa Limanı'nın kapasitesi ve potansiyeli üzerine değerlendirmelerde bulunulmuş, limanın başka bir yere taşınması halinde, bu alanın kruvaziyer liman için de kullanılabilecek potansiyele sahip olduğu belirtilmiştir. Kruvaziyer turizmi, İstanbul'da değerlendirmesi gerekli bir turizm çeşidi olarak ele alınmış ve Haydarpaşa Limanı'nın işlevsel dönüşümü öngörülmüştür (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü, 2009).

4
HAYDARPAŞA VE YAKIN ÇEVRESİ İÇİN YAKLAŞIM ÖNERİSİ

Bu bölümde Haydarpaşa ve yakın çevresinde ortaya konan değerler, sorunlar ve potansiyeller, yaklaşımın sunduğu eylem adımları ve araçlarla birlikte değerlendirilmektedir.

4.1 Değerleri, Potansiyelleri ve Sorunları

Haydarpaşa Garı ve yakın çevresi, tarihi ve kültürel mirasının korunması ve sürdürülebilir geleceğinin sağlanması için öncelikle miras bileşenleri ile alanın bütününe ilişkin kırılganlığın anlaşılması gerekmektedir. Bu da öncelikli müdahale alanlarının belirlenmesi, geliştirici stratejilerle desteklenmesi ve araçların geliştirilmesine zemin hazırlayacaktır. Bu bölümde kırılganlığın anlaşılması amacıyla yapılan sorunlar ve potansiyellere ilişkin analizler sunulmaktadır.

Potansiyeller, alanın çok katmanlı tarihi, kültürel kimliği ve somut-somut olmayan miras varlıklarına dayalı olarak sunduğu değer ve katkı potansiyeli olarak ele alınmıştır. Potansiyeller değerlendirilirken HUL'un tanımında yer alan: ne? (mirasın tanımı), neden? (değerler/nitelikler), nasıl? (miras nasıl yönetiliyor) ve kim? (kimler sürece dahil) soruları (Veldpaus, 2015) sorulmuştur. Sorunlar, eksiklikler, tehditler ve maruziyetler, riskler, işleyiş ve uygulama sorunları olarak ele alınmıştır. Tespit edilen konular, HUL yaklaşımının çok boyutlu doğasına uygun olacak şekilde, fiziksel, çevresel, sosyal, kültürel, ekonomik ve yönetsel başlıkları altında ele alınmıştır.

Tablo 4.1 Doğal bileşenlere ilişkin değerler/sorunlar/potansiyeller (Yazar, 2025)

Değer/ Boyut		*Stratejik Konum*	*Silüet*	*Kıyı Alanı*	*Kara-Su Kuşları*	*İngiliz Mezarlığı*	*Ayrılık Çeşmesi Deresi*
Fiziksel	P	Ulaşım merkezi	Endüstriyel peyzaj karakteri	Kamusal alan	Doğal yaşam alanları	Olgun ağaç dokusu, anma mekânı	Tarihi katman
	S	Dolgu zemin riski	Yeni yapılaşmalar	Mekânsal kalite	Yeni Yapılaşmalar	Kopukluk	Gizlilik
Çevresel	P	Manzara	Manzara	Manzara	Ekosistem göstergesi	Mikroklima etkisi	Ekosistem göstergesi
	S	Afet riski	Lodos	Afet riski, lodos	Yaşam alanlarının bozulması	-	Kirlilik
Sosyal	P	Buluşma noktası	Gar binası-tanımlayıcı unsur	Kıyı kullanım belleği	Eğitim, etkileşim	Kolektif bellek	-
	S	Erişim sınırlılığı	-	Erişim sınırlılığı	-	-	Farkındalık
Kültürel	P	Eşik	Temsili yüksek kent parçası	Kıyı yaşantısı ve tarihi izler	Temsillerde yer edinme	Kültürel temsil	Tarihi su yolu
	S	İşlevsizleşme	İşlev dönüşümü	İlişkinin kopukluğu, koruma belirsizliği	-	Farkındalık	-
Ekonomik	P	Katma değer	Kültürel turizmde marka değeri	Kıyı ticareti	Eko-turizm	Kültür rotalarına entegrasyon	-
	S	-	Ticarileşme	Ticarileşme	-	-	-
Yönetsel	P	Farklı kurumlar	Kıyı kanunu, sit statüsü	Kıyı kanunu, sit statüsü	-	Sit statüsü	Altyapı
	S	Yetki belirsizliği	Kullanım değişimi	Yetki belirsizliği ve parçalı planlama	İhmal	Görünmezlik	-

Tablo 4.2 Kültürel bileşenlere ilişkin değerler/sorunlar/potansiyeller-*fiziksel* (Yazar, 2025)

Değer/ Boyut		*Gar Binası*	*Lojistik Alan*[55]	*Mendirek*	*Kamusal Alanlar*[56]	*Arkeolojik Kalıntılar*	*Sit Alanı Sınırları*	*Tarihi akslar*[57]	*Yel değirmeni Mahallesi*
Fiziksel	P	Anıtsal yapı, mimari	Yeniden kullanım	Koruma, yönlendirme	Yaya sürekliliği	Mekânsal çeşitlilik	Kapsam, çerçeve	Düğüm noktası, süreklilik	Mahalle dokusu
	S	İşlevsizlik	İşlevsizlik	-	Bölünmüşlük	Koruma-sergileme	Kopukluk	Güvenlik sorunu	Yapısal bozulmalar
Çevresel	P	Manzara-cephe	Endüstriyel peyzaj	Doğal yaşam alanı	Manzaralar	Doğa ile deneyim	Silüet	Topoğrafya ile uyum	Kent bahçeleri
	S	Lodos, Afet riski	Lodos, Afet riski	Lodos, Afet riski	Lodos, Afet riski	Afet riski	Afet riski	Afet riski	-
Sosyal	P	Kolektif bellek	Etkileşim	-	Etkileşim	Mirasla etkileşim	Eğitim	Etkileşim	Etkileşim
	S	Kullanım kısıtları	Aidiyet kaybı	-	İşlev ve mülkiyet sorunu	Görünürlük, farkındalık	Bilgisizlik	Süreksizlik	Yoğunluk
Kültürel	P	İmge, Temsiller	Çalışan anlatıları	Kullanım anlatıları	Kültürel etkinlikler	Tarihsel derinlik	Yasal temsil	Kültürel süreklilik	Kültürel üretim
	S	Envanter eksikliği	Envanter eksikliği	Envanter eksikliği	Tanımsızlık	Kültürel okuma	Kültürel mirasın ihmali	Kimliksiz alanlar	Soylulaşma
Ekonomik	P	Kültürel turizm değeri	Ekonomik dönüşüm	-	Küçük işletmeler	Kültür rotalarına katkı	Turizm	Turizm	Yaratıcı üretim
	S	Yatırım değeri	Yatırım değeri	-	İşgaller	Ticarileşme	Plan çelişkisi	Ticarileşme	Yer değiştirme
Yönetsel	P	Karma yönetim modeli	Karma yönetim modeli	Koruma statüsü	Katılımcı yönetim	Koruma statüsü	Plan için temel	-	Koruma statüsü
	S	Yetki çakışmaları, eşgüdüm eksikliği	Yetki çakışmaları, eşgüdüm eksikliği	-	Mülkiyet-işlev çakışmaları	Demiryolu ile ilişki	Parçalı planlama	Parçalı planlama	Turizm planlaması eksikliği

[55] Liman, tescilli yapılar ve gar sahasının bütünü
[56] Kadıköy meydanı ve parklar, Rıhtım (kıyı yürüyüş yolu), iskeleler, yaya güzergâhları
[57] Tıbbiye Caddesi ve Köprüsü, Rıhtım Caddesi, Org. Şahap Gürler Cad., Tren Garı Caddesi, gar sahası bağlantı yolu

Tablo 4.3 Kültürel bileşenlere ilişkin değerler/sorunlar/potansiyeller- *sosyo-kültürel* (Yazar, 2025)

Değer / Boyut		***Demiryolu İşçileri***	***Yerel Halk***	***Haydarpaşa Temsilleri, Deneyimleri***	***Kayıkçılık***	***Haydarpaşa İsimli Kurumlar***	***Haydarpaşa Dayanışması***	***Yaratıcı Merkezler/ Aktiviteler***
Fiziksel	P	Demiryolunun geri kazanımı	Mekânsal süreklilik	Deneyim alanları	Kayık iskelesi	Kentsel mekanlar	Toplanma mekanları	Üretim mekanları
	S	Çalışma alanlarının işlevsizleşmesi	Soylulaşma	Erişim	Yıpranma	-	Toplanma alanının işlevsizleşmesi	Süreklilik
Çevresel	P	Farkındalık	Farkındalık	Kıyı ile bütünleşik temsiller	Deniz ulaşımı	-	Farkındalık	Doğa-temelli üretim
	S	-	Bilinçsizlik	-	Pratiğin kaybolması	-	-	-
Sosyal	P	Aidiyet	Kolektif yaşam pratikleri	Ortak kimlik, aidiyet	Sosyal hafıza	İsim üzerinden kurulan bağ	Taban örgütlü sosyal hareket	Ortak üretim, etkileşim
	S	Bilgi aktarım eksikliği	Yerinden edilme riski	Temsil çeşitliliğinin azalması	Pratiğin kaybolması	-	-	Yerinden edilme riski
Kültürel	P	Emek temelli kültür	Kültürel süreklilik	Çok katmanlı anlatılar	Geleneksel ulaşım kültürü	Kültürel bellek taşıyıcı	Direniş ve hafıza üretimi	Kültürel üretim
	S	Görünürlüğün kaybı, kopma	Yerinden edilme riski	Temsil çeşitliliğinin azalması	Pratiğin kaybolması	-	-	Yerinden edilme riski
Ekonomik	P	Üretim ekonomisi katmanı	Küçük ölçekli işletmeler	-	Küçük ölçekli ekonomi	-	Alternatif ekonomik model	Kültürel üretim
	S	Görünürlüğün kaybı, kopma	Ticarileşme	-	Pratiğin kaybolması	-	-	Yerinden edilme riski
Yönetsel	P	Kurumsal hafıza	Katılımcı süreçlere temel	Anlatı politikaları	Kıyı politikaları	İş birliği potansiyeli	Katılım ve iş birliği	Alternatif mekanlar
	S	Katılamama, dışlanma	Katılamama, dışlanma	İhmal	İhmal	İhmal	Katılamama, dışlanma	Kopukluk

Tablo 4.4 Kültürel bileşenlere ilişkin değerler/sorunlar/potansiyeller- *sosyo-ekonomik* (Yazar, 2025)

Değer / Boyut		***Sektörel Çeşitlilik***	***Yaratıcı Üretim***	***Turizm***	***Mahalle Temelli Üretim***
Fiziksel	P	Kullanım esnekliği	Yaratıcı/deneysel mekanlar	Kıyı, açık alanlar, tarihi yapılar	Mahalle evi, sokaklar
	S	Yoğunluk	Rant kaynaklı değer artışı	Yaya yükü, donatı yetersizliği	Rant kaynaklı değer artışı
Çevresel	P	Çevre politikalarına entegre olma	Çevre odaklı yaratıcı üretim	Kıyı, manzara, silüet (doğa) temelli turizm	Kent bahçeleri
	S	Atık	-	Atık	-
Sosyal	P	Geniş kullanıcı profili	Yeni sosyal ağlar	Etkileşim	Ortak deneyim alanları, kent bahçeleri
	S	Ayrışma	Ayrışma	Ticarileşme	Yerinden edilme
Kültürel	P	Etkileşim	Alternatif kültür üretimi	Kültür turizmi	Gömülü bilgi
	S	Yerel kimliğin dönüşümü	Ticarileşme	Temsilin yüzeyselleşmesi	Bilginin kaybolması
Ekonomik	P	Bölgesel ekonomi için dirençli yapı	Mikro girişimler	Ekonomi için önemli gelir kaynağı	Yerel ekonomi için önemli gelir kaynağı
	S	Yerinden edilme	-	Ticarileşme	Rant kaynaklı değer artışı
Yönetsel	P	İş birliği-dernekler	İş birliği	Sürdürülebilir turizm politikaları geliştirme	Sosyal üretim politikalarına katılım
	S	-	-	Turizm odaklı planlama	Planlama araçlarının azlığı

Tablo 4.5 Uygulamalar ve süreçlere ilişkin değerler/sorunlar/potansiyeller (Yazar, 2025)

Değer / Boyut		***Çok Katmanlı Bütüncül Yapı***	***Demiryolu Mirasının Sürdürülebilirliği***	***Mülkiyet-Kamusal Kullanım Hakkı***	***Kıyı Peyzajı-Kamusal Alan Sürekliliği***	***Koruma Etiği***	***Etkinlikler-Eylemler***	***Aidiyet duygusu***
Fiziksel	P	Endüstriyel, kamusal, arkeolojik, ulaşım ve kültürel alanlar	Mevcut yapıların varlığını koruması, mekânsal izlerin sürmesi	Açık alanlar, meydan, kıyı	Rıhtım	Alanın demiryolu işlevinin hâlen kentsel bellekle ilişkili olması	Açık alanlarda veya gar binasında devam eden toplumsal etkinlikler	Fiziksel mekâna bağlı toplumsal deneyimlerin hâlâ canlı olması
	S	Parçacıl planlamalar, gizlilikler, belirsizlikler	İşlevsizlik, yapıların âtıl kalması	Mülkiyet belirsizlikleri ve yapıların özelleştirilme baskısı	Erişim, dolgu alanlar, mekânsal kalite	Koruma planlarının parçalı ve geç uygulanması	İşlevsizleşme, restorasyon	Mekânsal bellek alanları
Çevresel	P	Doğal ve yapay unsurların bir arada bulunması	Endüstriyel peyzajın çevresel temsili	Kıyı alanları	Kıyı ekosistemi	Korunması gerekli doğal öğelerin varlığı	Açık alanlarda yapılan eylemlerin doğayla etkileşimi	Doğa ile ilişki kurulan alanların farkındalık yaratması
	S	Afetler, lodos	Çevresel yıpranma riski	Afetler, lodos	Afetler, lodos	Ekolojik değerlerin dikkate alınmaması	-	Doğayla temas kurulamayan alanlar
Sosyal	P	Toplumsal grupların bir arada bulunması	Emek belleği, işçi anlatıları	Kolektif kullanım deneyimi	Etkileşim ve karşılaşma alanları	Ortak değer oluşturma zeminleri	Toplum temelli etkinlik deneyimi	Mahalle ilişkilerinin sürekliliği
	S	Kopukluk	Yeni nesille bağ kurulamaması	Soylulaşma	Erişimde eşitsizlik	İhtiyaçların gözetilmemesi, dışlanma	-	Soylulaşma
Kültürel	P	Tarihsel anlatı çeşitliliği	Endüstriyel kültürün mekânda izleri	Ortak bellekte yaşayan alanlar	Kıyı yaşantısı	Süreklilik üretme, aidiyeti güçlendirme	Eylemlerin sürekliliği	Mirasla kurulan bağ
	S	Zamanla anlatıların azalması	Temsil çeşitliliğinin azalması	Hakların dışlanması	Kıyı pratiklerinin kaybolması	Somut olmayan mirasın görünmezliği	Gençlerle kurulan bağın zayıflaması	Yeni nesille bağ kurulamaması
Ekonomik	P	Turizm, ulaşım ve üretim	Mirasa dayalı ekonomik modeller	Ekonomik fayda	Kıyıya dayalı mikro ekonomi	Miras odaklı kalkınma	-	Yerel ekonomi ile bağ
	S	Ekonomik işlevsizlik	-	Özelleştirme baskısı	Ticarileşme	Korumanın araçsallaştırılması	-	Soylulaşma
Yönetsel	P	Stratejik planlama fırsatı	Kurumsal hafıza üretimi	Kamusal fayda sağlayacak politikalar geliştirme imkânı	Kıyı kanunu ve sit statüsü	Yasal altyapı ve koruma statüleri	Çok aktörlü	Katılımcı yönetişim fırsatı
	S	Kurumlar arası eşgüdüm eksikliği	Yetki belirsizliği	Çatışmalar	Parçalı planlama	Denetim eksikliği, plan-karar çelişkisi	Süreçlerde görünmez kılınmaya çalışılması	Katılım mekanizmalarının zayıflığı

Bölgede karşılaşılan sorunlar, 2023 raporunda ele alınan adımlar ile ilişkilendirilerek kategorize edilmiş ve aşağıda açıklanmıştır:

Yönetişim Mekanizmaları ve Planlama;

- **Koruma altyapısındaki eksiklikler:** Yasalardaki boşluklar, sorumluluğun koruma kurullarında olması ve denetim mekanizmasının olmaması
- **Planlama altyapısındaki eksiklikler:** Haydarpaşa özelinde güncel, alanın bütününü kapsayan bir koruma amaçlı imar planı bulunmaması, planlama araçlarının eksikliği
- **Koruma kararlarının parçalı ve gecikmeli olması**: Haydarpaşa Gar Sahası'ndaki bireysel yapıların tescil kararları ile alanın bütününü kapsayan sit kararının farklı tarihlerde alınması.
- **Kurumsal dönüşüm ve yetki devri:** TCDD'nin özelleştirilmesi/ Haydarpaşa Gar Sahası'ndaki taşınmazların mülkiyet, planlama, projelendirme ve satış yetkilerinin, yerel yönetimlerin dışlanmasıyla, sırasıyla TCDD, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na, en son 2024'te Kültür ve Turizm Bakanlığı'na devredilmesi/ Doğal ve kültürel varlıkların korunmasını ele alan koruma kurullarının, yapısındaki değişikliklerle, artık sadece kültürel varlıkları değerlendiren bir kurum olması.
- **Gelişim ve yatırım baskıları:** Haydarpaşa'nın otel, alışveriş merkezi, kruvaziyer limanı, olimpiyat mekanları, müze gibi projelerle gündeme gelmesi ve bu projelerin kamu yararı ve koruma önceliklerini arka plana itmesi.
- **Planlama süreçlerinde entegrasyon eksiklikleri:** Koruma, planlama ve uygulama süreçleri arasında kopukluk/ Yapılan planlamalarda, tarihi dokuyla mekânsal ve işlevsel uyum sağlanmaması/ Alanın özgün sosyal dokusu ile Haydarpaşa'nın kolektif koruma mücadelesinin süreçlerde görünmez kılınmaya çalışılması.
- **Kullanım değişimi:** Marmaray Hattı Projesi ile çevredeki kullanım çeşitliliğinin artması/ Arkeolojik alanların açığa çıkarılması ile buluntuların korunması ve sergilenmesi konusu.
- **Uygulamaların gizliliği ve belirsizliği:** Gar sahasındaki çalışmaların son ana kadar gizli tutulması / Arkeolojik alanların açığa çıkarılmasıyla alanın geleceği ile ilgili belirsizlikler.

- **İşlevsel dönüşüm:** Selimiye çevresindeki tarihi alanların işlevsel dönüşüme uğraması ve bu değişimin kültürel peyzaj sürekliliğini kesintiye uğratması.
- **İş birliği eksikliği:** İBB, Kadıköy Belediyesi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı gibi kurumlar arasında veya alanın diğer paydaşlarıyla etkili bir koordinasyonun olmaması.

Mirasın Katmanlarını Anlama ve Envanterini Çıkarma;

- **Haydarpaşa imgesi ve "yerin ruhu"nun anlaşılmaması:** Haydarpaşa, tarihi katmanları, doğal peyzajla kurduğu ilişki, estetik ve işlevsel çeşitliliği, kültürel üretimle bağlantıları ve toplumsal hafızada ve duygulardaki yeriyle özgün bir kentsel karakter sergilemektedir; ancak bu özgün yapı, koruma ve planlama süreçlerinde yeterince anlaşılmamaktadır.
- **Bütüncül peyzajın parçacıl ele alınması:** Haydarpaşa'daki peyzaj unsurlarının (gar binası, liman yapıları, liman, mahalle dokusu, sahil şeridi) birbirinden kopuk biçimde ele alınması.
- **Değer sorunu:** Alanın doğal, tarihi, kültürel ve toplumsal katmanlarının kimlik değerlerinin tam olarak tanımlanmamış olması / Kıyı yaşantısı, demiryolu emek kültürü, yerel üretim gibi kültürel pratiklerin ve bunların mekânsal izlerinin değer görmemesi
- **Envanter eksikliği ve bilgi kopuklukları:** TCDD'ye ait yapıların ve demiryolu mirasının envanterinin oluşturulmaması, çalışma alanına ilişkin arşiv bilgilerinin dağınık olması/ Alana ilişkin farklı bakış açıları ve deneyimleri içeren çok yönlü anlatımların ve çalışmaların eksikliği/ Kültürel miras envanteri çalışmalarına somut olmayan kültürel mirasın dahil edilmemesi/Yok olan kültürel miras değerlerin bilinmemesi ve yaşatılamaması/ Temsil çeşitliliğinin azalması / Doğal miras bileşenlerinin kültürel bileşenler kadar sistemli ele alınmaması

Yerel Toplulukların Kentsel Mirasın Yönetimine Katılımı;

- **Katılım mekanizmalarının eksikliği ve merkeziyetçilik:** Her ne kadar yönetmeliklerde paydaşların sürece katılımı ile ilgili ifadeler olsa da paydaşların etkin katılımını sağlayacak mekanizmalar oluşturulmaması; kararların merkezi otorite tarafından alınması

- **Toplumsal yapının dönüşümü:** Rasimpaşa ve Osmanağa mahallelerinde geleneksel kullanıcı profilinin dönüşmesi; demiryolu çalışanı ve liman işçisi ağırlıklı sosyal yapının değişmesi/ Çevredeki mahallelerin turizm baskısı ile soylulaşma tehlikesi altında kalması
- **Bilgisizlik, bilinçsizlik ve deneyim eksikliği:** Haydarpaşa'nın tarihi ve kültürel değerleri ile koruma süreçleri ve yasal düzenlemeler hakkında bilgisizlik ve bilinçsizlik/ uzun zamandır kapalı olan alanla ilgili halkın ve yeni neslin deneyim eksikliği.
- **Kurumlar arası sınırlı bilgi paylaşımı ve bilimsel tartışma ortamlarının eksikliği:** 2010 sonrası restorasyon projeleri ile 2024 yılında duyurulan arkeopark ve yeni kullanım önerilerinin büyük kısmının, kamuoyuna kapalı biçimde ilerlemesi/ Mimarlar Odası ve Haydarpaşa Dayanışması gibi aktörlerin sunduğu alternatif önerilerin süreçte dikkate alınmaması.
- **Erişim eşitsizliği ve mülkiyet değişimleri:** mekânın sosyal tabanının dışlanması
- **Rant ile yerinden edilme riski:** hem mekânsal hem kültürel kimlik üzerinde baskı yaratması, kullanıcılarla alan arasındaki bağı koparması

Mirasın Ekonomik Faydalarının Sağlanması;

- **Yerel ekonominin zayıflaması:** Gar ve liman sahasındaki ulaşım ve lojistik işlevlerin kaybı ile çevredeki küçük ölçekli üretim ve ticaretin zayıflaması, turistik mekânların artması.
- **Turizm ve yatırımların dışlayıcı niteliği:** Planlanan büyük ölçekli turizm ve yatırım projelerinin, yerel halkı ve küçük ölçekli girişimleri kapsayacak şekilde kurgulanmaması, yerel kalkınma ve yaratıcı ekonomi potansiyelini sınırlandırması
- **Yetersiz katılım ve iş birliği:** Mahallelerdeki yaratıcı ve kültürel üretim potansiyelinin değerlendirilmemesi, yerel aktörlerle iş birliği eksikliği.
- **Sürdürülebilir finansman eksikliği ve dengesizlik:** Koruma ve geliştirme projeleri için uzun vadeli, dengeli ve yerel kalkınmayı destekleyen sürdürülebilir finansman modellerinin olmaması.

Sürdürülebilir Kalkınmayı ve İklim Direncini Geliştirme;

- **Çevresel baskılar ve riskler:** Deprem, tsunami ve sel gibi afet risklerine ve lodosa karşı gar sahasının üzerinde bulunduğu dolgu alanın, kıyı hattının ve yapıların risk altında olması.
- **Yeşil alanların ve ekolojik koridorların eksikliği:** İngiliz Mezarlığı ve meydandaki parklar dışında yeşil alan olmaması, buna karşın sert zemin fazlalığı.
- **Mekânsal kalitenin eksikliği:** Kamusal mekânlarda kırılgan grupların erişim, güvenlik ve sosyal kullanım ihtiyaçları yeterince karşılanmaması, kapsayıcı kullanım olanaklarının sınırlanması.
- **İklim dayanıklılığı politikalarının eksikliği:** Haydarpaşa ve yakın çevresine özgü geliştirilen iklim değişikliği etkilerine karşı uyum politikaları ve eylem planlarının olmaması[58].
- **Enerji verimliliği uygulamalarının eksikliği:** Alan genelinde Rasimpaşa'daki kent bahçeleri dışında (ki daha çok sosyal sürdürülebilirliği etkileyen bir konu), enerji kullanımında verimlilik sağlayacak çevreci uygulamaların olmaması.
- **Sürdürülebilir turizm planlamasının eksikliği:** Alanın kültürel ve doğal değerlerini birlikte koruyarak turizmi yönlendirecek sürdürülebilir bir turizm politikasının olmaması.

Bilgi ve Kapasite Geliştirme;

- **Uluslararası platformlarla etkileşim eksikliği:** Haydarpaşa'nın uluslararası düzeyde tanınırlığını artıracak ve küresel koruma mekanizmaları ile düzenlenen etkin girişimlerin olmaması.
- **Bilgi üretimi ve paylaşımının yetersizliği:** Yönetimin yer alan aktörler arasında bilgi paylaşımı ve kurumsal hafızanın zayıf olması/ Haydarpaşa'nın tarihi ve kültürel mirasına ilişkin güncel, erişilebilir ve kapsamlı bilgi üretimi ve paylaşımının sınırlı olması/ Alanın kültürel değerlerini tanıtacak, koruma süreçlerini destekleyecek ve sosyal belleğin yeni kuşaklara aktarımını sağlayacak dijital araçların ve iletişim platformlarının olmaması.

[58] Kadıköy Belediyesi Sürdürülebilir Enerji Eylem Planı ve İklim Adaptasyon Eylem Planları hariç

- **Toplumsal farkındalık ve gençlik katılımı:** Çevresel farkındalığın olmaması / Gençlerin alanın miras değerleri konusunda bilinçlendirilmesine yönelik etkin programlarının olmaması.

Yapılan değerlendirmeler sonucu bölgenin potansiyellerine ilişkin çıkarımlar aşağıda miras ve paydaş potansiyeli başlıkları altında ele alınmıştır:

Miras Potansiyeli

- Çok katmanlı miras değerlerini içeren yapısıyla kentsel sürekliliğe katkıda bulunan stratejik bir alandır. Endüstriyel miras, arkeolojik alanlar, kamusal açık alanlar, demiryolu işlevi ve doğal kıyı karakteri aynı sahada birlikte varlık göstermektedir. Bu katmanlar alanın temsiliyet gücünü artırarak anlatıyı beslemektedir.
- Somut ve somut olmayan miras değerlerinin eş zamanlı varlığı, alanın demiryolu mirası kimliğini birlikte tanımlamaktadır. Bu kimliğin ve işlevin sürekliliği, alanın mekânsal ve sosyal hafızasını koruma açısından kritik bir değerdir.
- Kültürel bellek, toplumsal etkileşim ve aidiyetin aktif olarak üretildiği ve yeniden kurulduğu bir mekândır. Yaratıcı üretim mekânları ve dayanışma ağları, alanın gündelik yaşantısına katkı sağlamaktadır. Kültürel potansiyelin sadece geçmişle değil, güncel aktörlerle de ilişkili olduğunu göstererek kültürel sürekliliği beslemektedir. Bu sosyo-kültürel potansiyel, katılımcı planlama ve toplum temelli koruma için somut bir temel oluşturmaktadır.
- Kültürel turizm, küçük işletmeler, yerel üretim, alternatif ekonomik yapılara temel oluşturmaktadır. Doğal değerlerin kültürel turizm, ekoturizm veya doğa temelli yaratıcı üretim gibi alanlarda değerlendirilme potansiyeli vardır.
- Mevcut yasal statüler ve planlama araçları, çok aktörlü yapı ve farklı kurumsal düzenlemeler iyi koordine edilir, geliştirilir ve doğru yönlendirilirse alanı kamu yararına koruma ve geliştirme imkânı sunar.

Paydaş Potansiyeli

Haydarpaşa ve çevresinin geleceği, çok sayıda paydaşın etkisi ve müdahalesiyle şekillenmektedir. Alanın tarihi ve kültürel önemi ile miras potansiyeli, farklı kurumların ve grupların bu bölge üzerindeki taleplerini ve beklentilerini artırmaktadır. TMMOB, Haydarpaşa Dayanışması, BTS, çeşitli mahalle dernekleri,

meslek örgütleri ve halk uzun süredir alanın geleceğine dair görüş bildirmekte, karşı projeler geliştirmekte ve kamuoyunda farkındalık yaratmaktadır. Ancak bu güçlü toplumsal sahiplenmeye rağmen, karar alma süreçlerinde bu paydaşların etkisi sınırlı kalmıştır. Katılım çoğu zaman "bilgilendirme" düzeyinde gerçekleşmekte ve karar süreci ise merkezi otoritelerin tarafından yürütülmektedir.

HUL çerçevesinde de vurgulandığı üzere, paydaşların ve rollerinin tanımlanması ve anlaşılması, kapsayıcı yönetişim ve etkili karar alma süreçleri için temel bir öneme sahiptir (UNESCO, 2011; Bandarin & Oers, 2012). Bu nedenle, paydaş yapısının yalnızca mevcut kurumsal aktörlerle sınırlı kalmaması, potansiyel aktörlerin de tanımlanarak sürece dâhil edilmesi önem taşımaktadır. Bu bağlamda çalışma kapsamında yürütülen araştırmalar doğrultusunda, "kim?" sorusuna karşılık gelen aktörler, aşağıdaki paydaş listesinde (Tablo 4.6) sunulmuştur:

Tablo 4.6 Alanın paydaş tanımlaması (Yazar, 2025)

PAYDAŞ GRUBU	KURUM ve KURULUŞLAR
Merkezi Yönetim Kurumları	
Kültür ve Turizm Bakanlığı	Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Restorasyon ve Konservasyon Merkez Laboratuvarı Müdürlüğü Tanıtma Genel Müdürlüğü Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı Araştırma ve Eğitim Genel Müdürlüğü İstanbul Vakıflar 1. Bölge Müdürlüğü İstanbul İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü İstanbul 5 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu İstanbul Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü
Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı	Karayolları Genel Müdürlüğü 1. Bölge Müdürlüğü TCDD Haydarpaşa 1. Bölge Müdürlüğü Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü
Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı	İstanbul 1. Doğa Koruma Bölge Müdürlüğü İstanbul İl Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Müdürlüğü Tapu ve Kadastro II. (İstanbul) Bölge Müdürlüğü Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü
Hazine ve Maliye Bakanlığı	Merkezi Finans ve İhale Birimi
Ticaret Bakanlığı	İstanbul İl Ticaret Müdürlüğü
Valilikler	İstanbul Valiliği Kadıköy Kaymakamlığı

Tablo 4.6 Alanın paydaş tanımlaması (devamı) (Yazar, 2025)

Yerel Yönetim Kurumları	
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Şehir Planlama Müdürlüğü İmar Müdürlüğü Kültürel Miras Daire Başkanlığı ve bağlı şube müdürlükleri Koruma, Uygulama ve Denetim Bürosu (KUDEB)
Kadıköy Belediyesi	İmar ve Şehircilik Müdürlüğü ve diğer müdürlükler Kadıköy KUDEB (5. Bölge)
Üniversiteler	İstanbul genelinde 57 üniversite (13 devlet, 44 vakıf)
STK'lar ve Dernekler	Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı (ÇEKÜL) Tarihi Kentler Birliği Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) Haydarpaşa Dayanışması üyeleri İstanbul Vakfı TÜRSAB İstanbul Bölge Temsil Kurulları İstanbul Kültür ve Sanat Vakfı (İKSV) Türkiye Genç İş İnsanları Derneği (TÜGİAD) İstanbul Turizm Derneği (İSTTA) İstanbul Kalkınma Ajansı (İSTKA) Kadıköy Kültür ve Sanat Derneği Arkeologlar Derneği Kadıköy Tarihi Çarşı Kültür ve Dayanışma Derneği Kadıköy Esnaf Derneği (KADİDER) Kadıköy Kooperatifi
Meslek Odaları	TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Mimarlar Odası İstanbul Şubesi İç Mimarlar Odası İstanbul Şubesi Peyzaj Mimarları Odası İstanbul Şubesi Jeoloji Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi İstanbul Turist Rehberleri Odası İstanbul Ticaret Odası Kadıköy Temsilciliği İstanbul Sanayi Odası İstanbul Esnaf ve Sanatkârlar Odaları Birliği ve diğer odalar
Yerel Topluluklar ve Alan Kullanıcıları	Rasimpaşa, Osmanağa, Caferağa, Acıbadem, Koşuyolu Mah. Yeme-içme sektörü, konaklama tesisleri, üretim ve satış birimleri, seyahat acenteleri, esnaf, diğer hizmet sektörleri Kırılgan gruplar (kadınlar, gençler, çocuklar, engelliler, yaşlılar, hamile kadınlar, göçmenler, azınlıklar vb.) Öğretmenler ve öğrenciler Alan kullanıcıları Ziyaretçiler
Uluslararası Kuruluşlar	Türkiye Cumhuriyeti UNESCO Daimî Temsilciliği UNESCO Türkiye Milli Komisyonu ICOMOS Türkiye Milli Komitesi

4.2 Uygulama Adımlarının Önceliklendirilmesi

Önceki bölümde sunulan tematik sorun gruplandırmasına dayanarak, bu bölümde HUL yaklaşımının altı temel adımı, **sorunun kapsayıcılığı** yani **yaygınlık ve etki kriteri** doğrultusunda önceliklendirilmiştir (Tablo 4.7). Sorunun sadece bir

bileşeni mi yoksa birçok yapıyı, alanı ve aktörü mü etkilediği sorusu sorulmuştur. Etki alanı yüksek olan sorunlara karşılık gelen adımlar öne alınmıştır.

Bu yaklaşımdan hareketle yönetişim mekanizmaları ve planlama başlığı altında ele alınan sorunların alana yayılan bir etkisi olduğunu söylemek mümkündür. Çünkü koruma kararları, mekânsal planlama, katılım, aidiyet, gelişim baskısı, yatırımlar, politikalar gibi alanın fiziksel, sosyal, kültürel ve ekonomik boyutlarına ilişkin konuları içermektedir. Bu sorunların birbiriyle kesişme olasılığı da yüksektir. Yönetişimin zayıflığı alanın anlaşılmasını zorlaştırırken ekonomik faydaya ilişkin sorunlara da yol açmaktadır. Farklı kurumlar arası eşgüdüm eksikliği, arkeolojik alanların korunmasını, ulaşım planlamasını ve kültürel etkinliklerin sürekliliğini doğrudan etkilemektedir. Dolayısıyla bu konudaki eksiklikler diğer başlıklarda tanımlanan sorunların da temelini oluşturmaktadır.

Ancak bilgi ve kurumsal kapasite olmadan yönetişimi sağlamak zordur. Başta HUL yaklaşımının kendisi bilgiye dayalı karar süreçleri önermektedir. Karmaşık bir alan olan Haydarpaşa'ya ilişkin bilgi paylaşımı, alanın anlaşılması için gereklidir. Yasal çerçevenin geliştirilmesi, katılım ve denetim mekanizmalarının oluşturulması veya güçlendirilmesi, yönetişim için temel oluşturur. Dolayısıyla öncelikli aşama niteliğindedir. Ancak yönetişim ve planlama mekanizmaları aynı zamanda bu kurumsal kapasiteyi güçlendirmede somut karar süreçlerini etkilediğinden (karar üreten sistem) daha öncelikli bir adım olarak değerlendirilmelidir. Dolayısıyla bu iki adım birbirini karşılıklı besleyen bir ilişki içerisinde ele alınmalıdır. Diğer adımların önceliklendirilmesine ilişkin açıklamalar ise Tablo 4.7'de belirtilmiştir.

Tablo 4.7 Uygulama adımlarının önceliklendirilmesi (Yazar, 2025)

	HUL ADIMI	AÇIKLAMA
1	**Yönetişim Mekanizmaları & Planlama**	Planlama, yasal çerçeve ve uygulama süreçleri arasındaki tutarsızlıklar ve boşluklar, alanın kırılganlığını artırmaktadır. Bu nedenle harekete geçmeden önce mevcut yasal çerçeve yeniden değerlendirilmelidir.
2	**Bilgi & Kapasite Geliştirme**	Etkili katılım, yönetim ve planlama sürecinin sağlanabilmesi için öncelikle kurumlar ve paydaşlar arasında HUL yaklaşımına dair ortak bir anlayışın ve mekanizmaların oluşturulması gerekmektedir.
3	**Yerel Toplulukların Kentsel Mirasın Yönetimine Katılımı**	Paydaşların katılımı sağlanamadığından, öncelikle kavramsal ve hukuki temellerin netleştirilmesi önemlidir. Ayrıca, miras değerlerinin belirlenmesinde paydaş görüşmeleri kritik rol oynadığından, bu adım haritalama süreci için ön koşul niteliğindedir.

Tablo 4.7 Uygulama adımlarının önceliklendirilmesi (Yazar, 2025) (devamı)

4	**Mirasın Katmanlarını Anlama & Envanterini Çıkarma**	Miras potansiyelini ortaya koymak ve tarihi katmanlar arasındaki ilişkileri anlamak için haritalama çalışmaları elzemdir. Bölgedeki yoğun yapılaşma baskısı nedeniyle kırılganlık analizinin gecikmeden yapılması gerekmektedir.
5	**Mirasın Ekonomik Faydasının Sağlanması**	Belirlenen kırılganlıklara müdahale edebilmek için finansal araçlara ihtiyaç duyulmakta, bu nedenle öncelikle bu araçların açık bir şekilde tanımlanması gerekmektedir. Aynı şekilde, yatırım stratejileri ancak miras potansiyeli ortaya konduktan sonra geliştirilebilir. Kurumsal altyapı sağlam olmadıkça, finansal planlama gerçekçi olamayacaktır.
6	**Sürdürülebilir Kalkınmayı & İklim Direncini Geliştirme**	Sürdürülebilir kalkınma stratejileri, önceki adımlarda inşa edilen sağlam bir temele ihtiyaç duyar. Bu temel olmaksızın, önerilen stratejilerin uyarlanabilir, yenilikçi ve sürdürülebilir olması mümkün değildir.

HUL adımları belirli bir sırayla sunulsa da bu sürecin **esnek ve dinamik** bir yapıda olduğunun anlaşılması gerekmektedir. Uygulamada, bir adım kapsamında yapılan çalışmalar yeni kavrayışlara ya da paydaş taleplerine yol açabilir ve bu da önceki adımların yeniden değerlendirilmesini ve geliştirilmesini gerektirebilir. Bu **döngüsel yapı**, uyarlanabilir ve uzun vadeli bir miras yönetiminin sağlanması açısından kritik önemdedir.

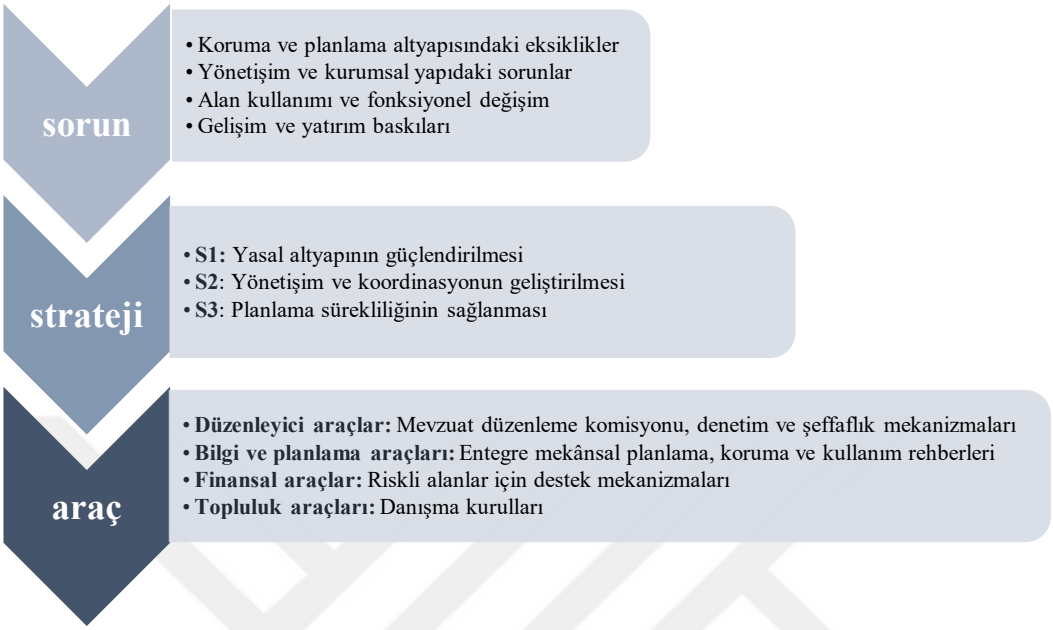
Ballarat ve Suzhou gibi pilot kentler, HUL yaklaşımının altı adımı da yapısal ve bütüncül bir şekilde uygulamıştır. Diğer örneklerde ise, yerel bağlama bağlı olarak belirli adımlar daha fazla vurgulanmıştır. Karmaşık tarihi, simgesel değeri, devam eden gelişim baskıları ve parçalı yönetişim yapısıyla Haydarpaşa'da ise, dengeli ve sürdürülebilir bir miras yönetimi sürecinin sağlanabilmesi için tüm adımların bütüncül olarak uygulanması gerekmektedir.

4.3 Uygulama Araçlarının Geliştirilmesi

HUL stratejileri belirlenirken, tanımlanan ana problemlerin nasıl çözümlenebileceği sorgulanmıştır. Bu doğrultuda her başlığa karşılık gelen stratejiler belirlenmiştir. Bu modelde, önerilen 14 strateji başlığı, HUL çerçevesinin Haydarpaşa bağlamında uygulanabilirliğini sağlayacak şekilde yorumlanmıştır. HUL yaklaşımının Haydarpaşa'da uygulanabilirliğini artırmak için önerilen stratejileri işler kılacak araçların da yerel koşullara uygun olarak geliştirilmesi gerekmektedir. Bu araçlar hem yönetişim süreçlerini güçlendirmek hem de bilgi üretimini, toplumsal katılımı, finansal sürdürülebilirliği ve çevresel uyumu desteklemek amacıyla uyarlanmıştır. Her HUL adımına karşılık gelen stratejiler,

belirli öneriler aracılığıyla hayata geçirilmekte ve işleyişini sağlayacak çok katmanlı araçlarla desteklenmektedir.

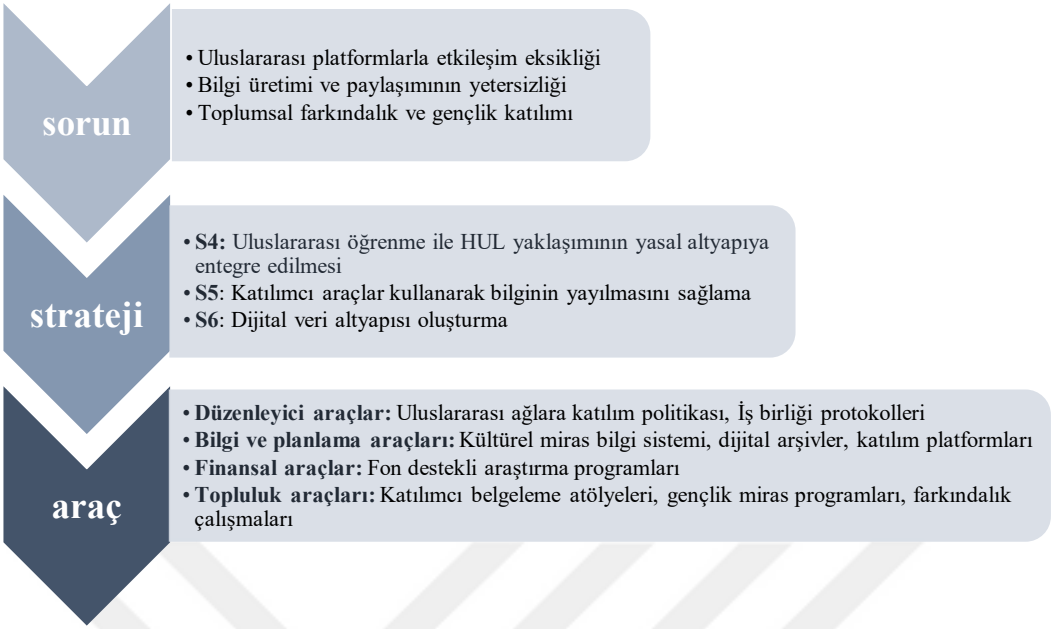
Yönetişim Mekanizmaları ve Planlama:



Şekil 4.1 Yönetişim ve planlama için araçlar (Yazar, 2025)

Türkiye'deki koruma sisteminin parçalı ve tekil bina odaklı yapısı, HUL yaklaşımının entegrasyonunda çeşitli zorluklar doğurmaktadır. Bu sorunlara çözüm olarak, yerel ve merkezi aktörler arasında koordinasyon sağlayacak bağımsız bir "Alan Yönetim Merkezi"nin kurulması önerilmektedir. Planlama hiyerarşisi kurulduktan sonra, Haydarpaşa'nın özgün işlevini ve mirasını koruyan, güncel "**Koruma Odaklı Nazım İmar Planı**" ve "**Alan Yönetim Planı**"nın hazırlanması gerekmektedir. Sürdürülebilir kentsel gelişimi desteklemek amacıyla hazırlanan alan yönetim planları yalnızca bir koruma aracı değil, aynı zamanda farklı ölçek ve alanlarda uygulanabilecek yenilikçi ve çok yönlü çözümler sunan esnek bir planlama aracıdır (De Rosa & Di Palma, 2013). Bu planların HUL çerçevesiyle uyumlu yasal araçlarla desteklenmesi, çok düzeyli yönetişimi güçlendirecek ve karar alma süreçlerinin etkinliğini artıracaktır. "**Alan Yönetim Birimi**" ile alanın korunması ve projelerin miras değerlerine uygunluğu açısından düzenli denetim yapan ve çeşitli uzmanların dahil olduğu "**Bağımsız Denetim ve İzleme Kurulu**" oluşturulmalıdır. Bununla birlikte kültürel etki değerlendirmesi ile çevresel etki değerlendirmesinin zorunlu hale getirilmesi gerekmektedir.

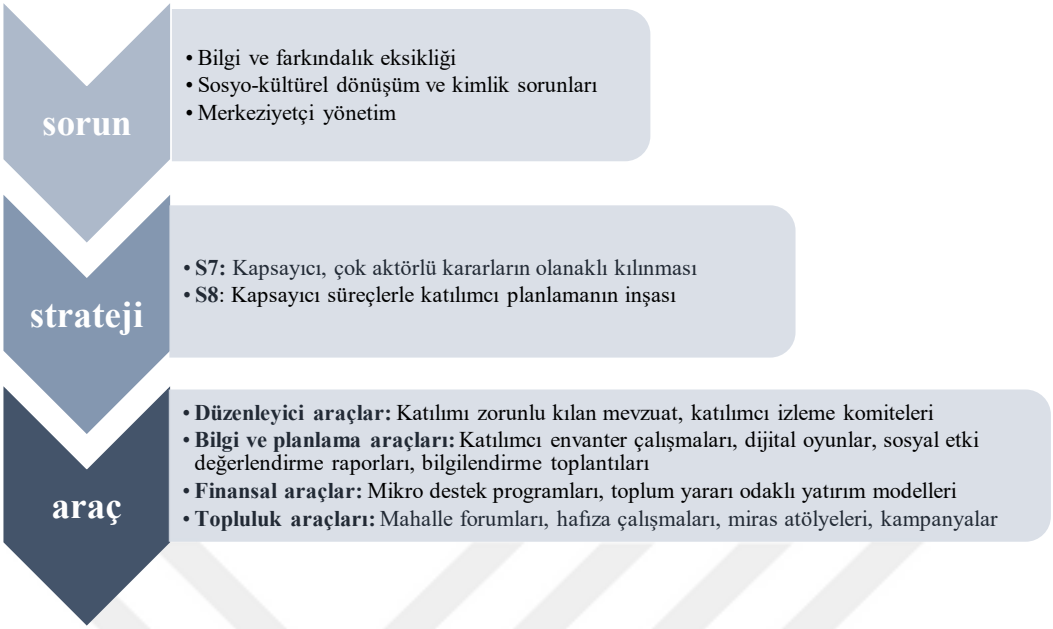
Bilgi ve Kapasite Geliştirme:



Şekil 4.2 Bilgi ve kapasite geliştirme için araçlar (Yazar, 2025)

Türkiye'de HUL yaklaşımının uygulanabilirliğini sağlamak için yerel kapasitenin güçlendirilmesi ve plancılar, karar vericiler ile kültürel miras uzmanları arasında bağlamsal farkındalığın artırılması gerekmektedir. Bu kapsamda; uluslararası belgelerin değerlendirilmesi, pilot çalışmaların analizi ve yerel yönetimler ile planlama otoritelerine yönelik farkındalık seminerleri gibi araçlar etkin şekilde kullanılmalıdır. UNESCO ve ICOMOS gibi kuruluşların yayımladığı küresel politika çerçeveleri, uygulama raporları ve tematik rehberler gibi referans belgeler, HUL ilkelerinin yaygınlaştırılmasına katkı sağlar. Bu çabalar, katılımcı ve disiplinler arası öğrenme yöntemleriyle bir araya getirildiğinde, HUL yaklaşımının yerel kentsel miras yönetimi süreçlerine pratik biçimde entegre edilmesini mümkün kılar. Uluslararası danışma mekanizmaları kurulabilir. Bu amaçla önerilen "Haydarpaşa Miras Merkezi" ve araçlar (uluslararası sempozyumlar, pilot çalışmalar, dijital arşivler), yalnızca bilgi üretimini değil, bu bilginin toplumla paylaşılmasını ve karar süreçlerine aktarılmasını da hedeflemektedir. Bu doğrultuda **Haydarpaşa Dijital Arşivi** ve **Dijital Katılım Platformu**, yerel hafızayı görünür kılarken, mirasın kamusal alanda tartışılmasını mümkün kılan bilgi temelli mekanizmalardır.

Yerel Toplulukların Kentsel Mirasın Yönetimine Katılımı:



Şekil 4.3 Yerel toplulukların kentsel mirasın yönetimine katılımı için araçlar (Yazar, 2025)

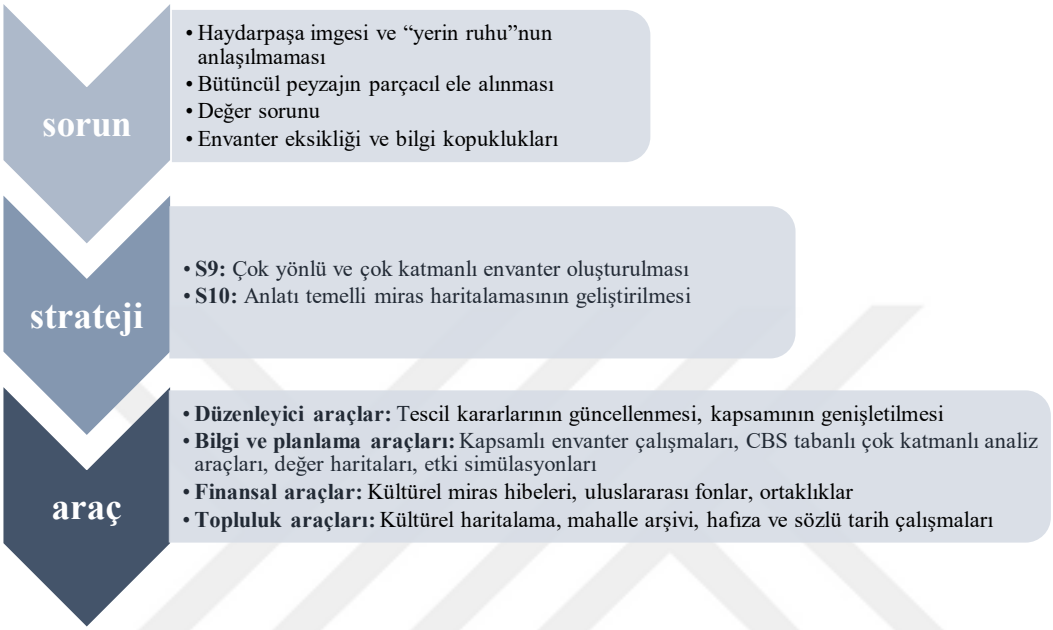
Haydarpaşa'da HUL yaklaşımının etkin şekilde uygulanabilmesi için farklı düzeylerde etkisi ve uzmanlığı olan çok sayıda aktörün koordinasyonu gereklidir. Sektörler arası yapılandırılmış iş birliğini mümkün kılacak "Haydarpaşa Dijital Katılım Platformu"nun oluşturulmasına öncelik verilmelidir. Yine bu amaçla geliştirilen Katılımcı Değer Belirleme Atölyeleri, yerel halkın deneyim, bilgi ve beklentilerini mekânsal kararlara yansıtmak için önemli bir araçtır. Ayrıca, "Haydarpaşa'yı Koru ve Yaşat" kampanyası gibi farkındalık odaklı çalışmalar, toplumsal sahiplenmenin güçlendirilmesini destekleyecektir. "Yerel İzleme Komitesi" ve "Toplum Temelli Geri Bildirim Mekanizmaları" gibi araçlar geliştirilmelidir.

Katılımın sürekliliği, çok sesliliği ve kapsayıcılığı, uygulama kapasitesini doğrudan etkileyecektir. İBB'nin yürüttüğü katılımcı süreçler, Kadıköy Belediyesi'nin "Anlat Kadıköy" platformu veya TAK (Tasarım Atölyesi Kadıköy) gibi oluşumları, bu tür çalışmalar için zemin oluşturmaktadır. Haydarpaşa özelinde katılımcı ve topluluk temelli araştırma ve çalışmalar hem HUL yaklaşımının bağlama uyarlanmasını hem de uygulama sürecinin toplumsal kabulünü sağlayacaktır.

Öte yandan, paydaşların işlevsel rollerine göre HUL bağlamında ele alınması, daha stratejik ve verimli bir katılım süreci için zemin hazırlayacaktır. Bu doğrultuda

Tablo 3.10'da tanımlaması yapılan Haydarpaşa'nın paydaşları HUL araç seti bağlamında değerlendirilmiştir (Şekil 4.7). Bu değerlendirme, her grup için hedefe yönelik iletişim yöntemlerinin, karar alma rolleri ve kapasite geliştirme araçlarının tasarlanmasını destekleyecektir.

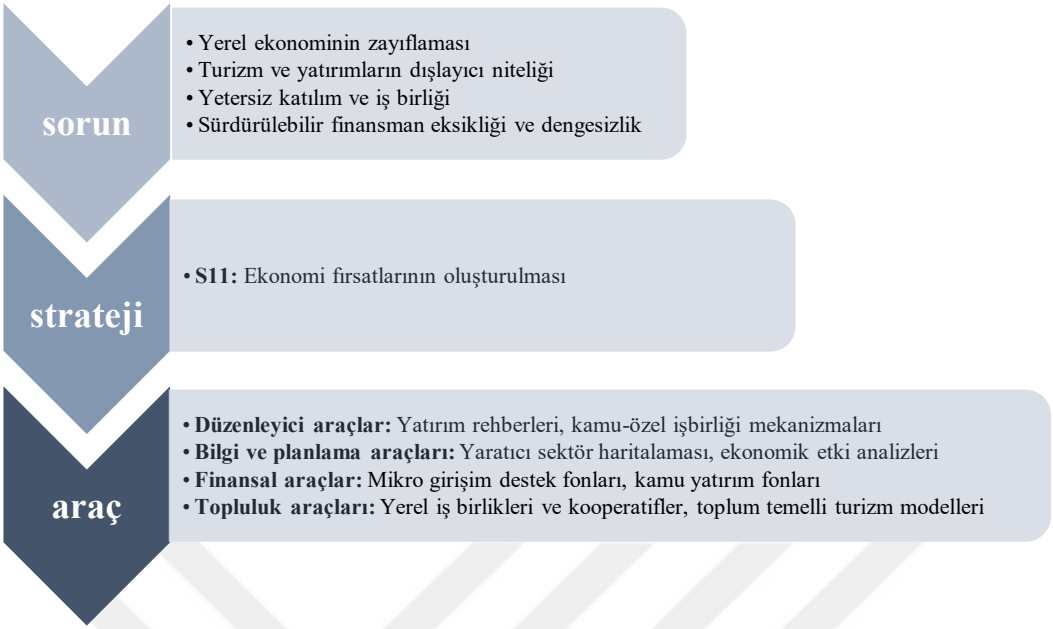
Mirasın Katmanlarını Anlama ve Envanterini Çıkarma:



Şekil 4.4 Mirasın katmanlarını anlama ve envanterini çıkarma için araçlar (Yazar, 2025)

Güncellenmiş, kapsamlı envanter ve miras haritalama araçlarının eksikliği, Haydarpaşa'da bağlamsal planlamanın önündeki önemli bir engeldir. Geleneksel bir yapı listesi yerine, fiziksel, sosyal, kültürel ve ekolojik değerleri birleştiren çok katmanlı bir envanter gereklidir. "Katılımcı kültürel haritalama ve değer tespitine öncelik verilmesi" (özellikle hafıza mekânları ve gündelik peyzajlar için), bölgenin kimliğinde daha duyarlı karar alma süreçlerine rehberlik edecektir. Farklı grupların katkılarıyla bölgedeki somut olmayan kültürel miras ve dinamikler hakkında daha kapsamlı bir bakış açısı sağlanabilir. Bu çeşitlilik, aynı zamanda yerel toplulukların kültürel kimliklerini ve tarihsel bağlarını da göz önünde bulundurarak daha bütüncül bir haritalama yapılmasına olanak tanıyacaktır.

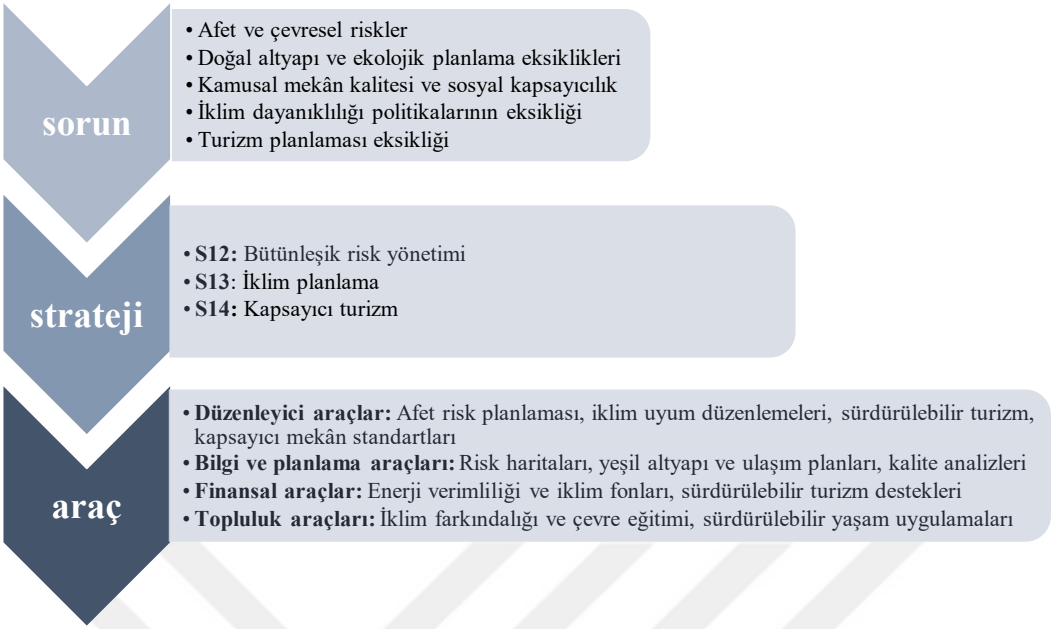
Mirasın Ekonomik Faydasının Sağlanması:



Şekil 4.5 Mirasın ekonomik faydasının sağlanması için araçlar (Yazar, 2025)

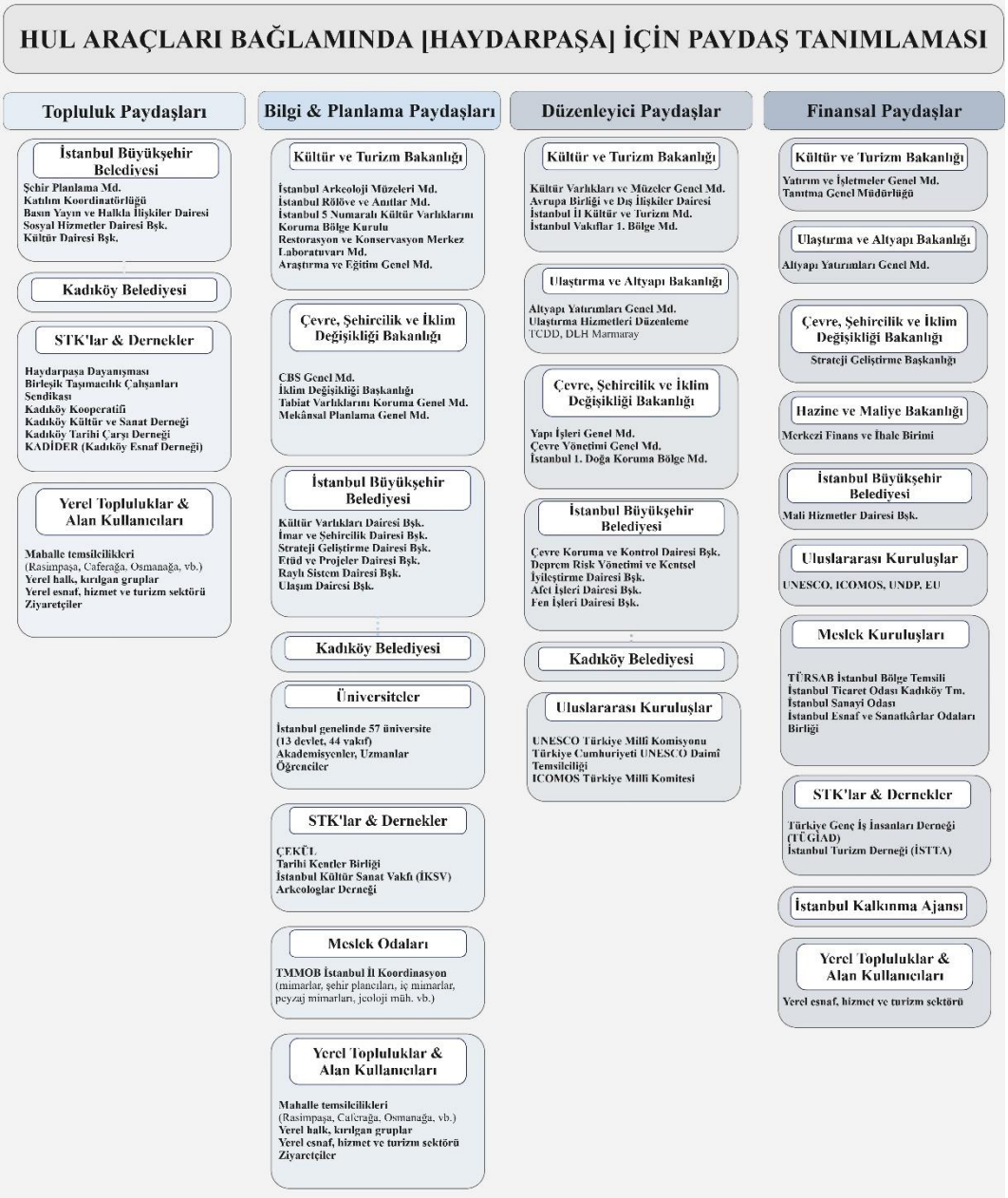
Haydarpaşa'da sürdürülebilir bir miras ekonomisi, finansman kaynaklarının genişletilmesine ve korumanın kültürel girişimcilikle ilişkilendirilmesine bağlıdır. Restorasyon bütçelerinin ötesinde, uzun vadeli miras finansman mekanizmalarının oluşturulması kritik önem taşımaktadır. Bu bağlamda, önerilen "Haydarpaşa Koruma ve Geliştirme Fonu" kamu, özel sektör ve uluslararası kaynakları koordine etmek için merkezi bir finansal araç olarak hizmet edebilir. Bu fon, HUL yaklaşımı doğrultusunda farkındalık programlarına, kapsayıcı turizm stratejilerine ve uyarlanabilir yeniden kullanım projelerine yatırım yapmaktadır. Ayrıca, kamu-özel sektör ortaklıklarının teşvik edilmesi ve miras bağlantılı programlar aracılığıyla yerel girişimciliğin harekete geçirilmesi, ekonomik kalkınma ile kültürel süreklilik arasında köprü kurulmasına yardımcı olabilir.

Sürdürülebilir Kalkınmayı ve İklim Direncini Geliştirme:



Şekil 4.6 Sürdürülebilir kalkınmayı ve iklim direncini geliştirmek için araçlar (Yazar, 2025)

Çevresel sürdürülebilirlik ve dayanıklılık, Haydarpaşa'daki tüm koruma stratejilerinin ayrılmaz bir parçası olmalıdır. Risk çalışmalarının yapılmasından sonra bir "Sürdürülebilirlik Planı" geliştirilmelidir. Haydarpaşa çevresinde ekoturizm turları ve bisiklet yolları gibi çevreye duyarlı modeller ile dijital turizm seçenekleri teşvik edilebilir. Bunların yanı sıra, kontrolsüz turizmi önlemek ve mirasın korunmasını ekonomik canlılıkla dengelemek için katılımcı bir "Turizm Yönetim Modeli" geliştirilmelidir. Turizm için kesinlikle yasak ve hassas olan bölgeler belirlenmeli, gelişim fırsatları net bir şekilde tanımlanmalıdır. Haydarpaşa'nın turizm potansiyeli yıl boyu süren kültürel etkinlikler ve festivallerle geliştirilebilir. Mirasa dayalı yaratıcı üretim, yer, hafıza ve sürdürülebilirlik arasındaki bu bağlantıyı güçlendirebilir.



Şekil 4.7 HUL Araçları bağlamında Haydarpaşa ve yakın çevresi için paydaş tanımlaması (Yazar, 2025)

4.4 Öneri Yaklaşımın Uygulanabilirliği

Bu bölümde, çalışma alanı için geliştirilen HUL temelli yaklaşımın Türkiye'deki yasal, yönetsel ve kurumsal yapı çerçevesinde uygulanabilirliği tartışılmakta, potansiyel sınırlılıkları değerlendirilmektedir.

Geliştirilen HUL temelli yaklaşımda öne çıkan Yönetişim Mekanizmaları ve Planlama adımında Haydarpaşa için alan yönetim planı öncelikli HUL aracı olarak sunulmuştur. Nitekim, alanda görev yapan uzmanlar da bu tür bir yönetim aracının

gerekliliğine vurgu yapmıştır. İstanbul Arkeoloji Müzeleri yetkilileri, mevcut karmaşık yapının tüm kurumları aşan bir düzeyde olduğunu ve bu nedenle bir Alan Başkanlığı ya da yönetim planının şart olduğunu belirtmiştir (İstanbul Arkeoloji Müzeleri, Nisan 2024). Bunun temel nedeni yönetim planlarının, koruma alanlarının özgünlüklerinin ve bütünlüklerinin sürdürülmesinde yol gösterici belgeler olmasıdır. Devamlı bir sürecin bir parçası olan yönetim planları, sürekli olarak izlenen, denetlenen ve değişen koşullara, amaçlara uygun olarak düzenlenen bir stratejik araçtır. Alandaki sorunların ve potansiyellerin belirlenmesi ile stratejik kararların alınmasında paydaşların sürece etkin olarak katılımının gerçekleşmesi ile mümkündür. Görüşülen sivil toplum temsilcileri de alan yönetim planının hem kurumsal eşgüdümü hem de toplumsal katılımı mümkün kılacak bir araç olduğunu vurgulamıştır (Haydarpaşa Dayanışması, Haziran 2025). Bu ilkenin uygulanması, gerçek ihtiyaçlara ve yerel dinamiklere uygun çözümler üretilmesine ve planların gündelik yaşamla bütünleşmesine katkı sağlamaktadır. Bu noktada ise ilke ve kararların eylem planlarına doğru bir şekilde aktarılması gerekmektedir.

Türkiye'de alan yönetimiyle ilgili mevcut yasal ve yönetsel çerçeve belirli bir altyapı sunsa da kavramın tanımında belirsizlikler, diğer koruma çalışmalarıyla ilişkilerde kopukluklar, katılım ve uygulama aşamasında yönlendirme eksikliği gibi farklı sorunları içermektedir. Bu konuda eksikliklerin giderilmesi ile kararların uygulanması izlenmesi ve denetlenmesinin öncelikli olduğu üzerine tartışma oldukça fazladır ancak uygulamaya geçirilememektedir. Benzer şekilde koruma amaçlı planların hazırlanması yasal olarak yerel yönetimlerin sorumluluğuna verilmiş olsa da uygulama, izleme ve güncelleme süreçlerinin büyük ölçüde ihmal edildiği görülmüştür (Kösebay Erkan, 2014). Bu durum, planlamanın yalnızca biçimsel bir belge düzeyinde kalmasına neden olmuş, İstanbul örneğinde olduğu gibi birçok sit alanında koruma amaçlı imar planı bulunmaması ya da mevcut planların içeriksel yetersizlikleri, ölçekler arası uyumsuzluklar ve uygulama eksiklikleri, koruma süreçlerini olumsuz etkilemiştir (Dinçer vd., 2009). Haydarpaşa ve çevresinde bütüncül bir koruma amaçlı imar planının bulunmaması yukarıdaki durumu somutlaştırmaktadır. Mevcut planın içeriği ve güncelliği tartışmalıdır ve arkeolojik bulgular sonrası yeniden ele alınması gereken süreç gecikmiştir. Alanın ölçeği ve projedeki belirsizlikler nedeniyle etaplamaya gidildiği yetkililerce ifade edilmiştir (İstanbul Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü, Haziran 2025).

Dolayısıyla stratejik plan eksikliğinin uygulamada çeşitli zorluklara neden olduğu açıktır.

Bununla birlikte koruma ve planlama süreçlerinin merkeziyetçi bir yapıyla yürütülmesi sorunları daha da derinleştirmektedir. Kurumsal alışkanlıkların değiştirilmesi ve planlamanın işlevsizleştirilmesi konusunda yapılan düzenlemelerle[59] mücadele etmek daha zorlu bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır. Haydarpaşa uzun süredir merkezi kurumların planlama yetkisi altında kalmıştır ve bu durum yerel aktörlerin alandaki etkisini sınırlamıştır. Oysa sürdürülebilir kalkınma hedefleri doğrultusunda geliştirilen İstanbul 2050 Vizyonu ve bu vizyonun okunmasına dayanarak katılımcı süreçlerle hazırlanan Kadıköy Strateji Planı ve eylem adımları, alan yönetimi konusunda atılmış önemli bir adımdır. Ancak Haydarpaşa gibi Kadıköy'ün merkezinin gelişmesinde önemli bir yere sahip alanın özel alan ilan edilmesi, çalışma kapsamı dışarısında kalmasına neden olmuştur. Sürecin gizli yürütülmesi, alınan kararlarda eşgüdüm sağlanmaması ve kararların kurumlar arası iletişim düzeyinde sadece "görüş alma" niteliği taşıması[60] tarihi kent merkezleri, sit alanları ve kıyı alanları gibi hassas bölgelerde planlama ilkelerinin geri plana itilmesine neden olmaktadır. Nitekim, Tarihi Yarımada örneğinde paydaşlar arası müzakere etme kültürünün olmaması, sürecin işlemesine engel olmuş ve bu konu hakkında herhangi bir çabanın olmaması sürecin tıkanmasına neden olmuştur (aktaran Bayhan, 2013).

Bu bağlamda HUL yaklaşımı temelinde önerilen strateji ve araçlar her ne kadar bir çözüm yolu olarak gözükse de onları uygulamaya koymanın ön koşulu farkındalık ve iş birliği anlayışının gelişmesidir. Yoksa envanter çalışmaları, haritalama veya veri tabanları oluşturma gibi teknik altyapı gerektiren bilgi ve planlama araçları merkezi yönetimlerde mevcuttur veya geliştirecek altyapıya sahiptir. Ancak bu araçlar üretilse de planlama çıktıları çoğunlukla katılımdan bağımsızdır. Veya finansal kaynakların merkezi kurumların kontrolünde olması, yerel ya da katılımcı yapılara düzenli finans sağlanmasının önüne geçmekte bu da uygulamada mali özerklik konusunu tartışmaya açmaktadır. Dolayısıyla HUL'un içerdiği bütünleşik

[59] Çevre düzeni planı yapmakla birlikte birçok üst ölçekli plan yapma yetkisi ile 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun (2012) ile "riskli alan" ve "rezerv yapı alanı" ilanı gibi güçlü yetkiler Çevre ve Şehircilik Bakanlığına verilmiştir. Ayrıca ÖİB özelleştirilen alanlar için plan yapma ve plan değişikliği konularında yetkili kılınmıştır.
[60] İlgili kurum temsilcileriyle yapılan görüşmelere dayanmaktadır.

yönetişim yapısı, yetki ve sorumlulukların yeniden tanımlanmasıyla ve halkın kent üzerindeki söz hakkının tanınmasıyla gerçekleşebilir.

Bu noktada çözümün kendisi, aynı zamanda sorunun bir parçası olan merkeziyetçi yapının dönüşümü ile mümkün olmaktadır. Yetki paylaşımının kabullenilmesi ve hesap verebilirliğin ve katılımın bir tehdit değil, bir fırsat olduğunun anlaşılması gerekmektedir. Yapı kendi içinde değişim göstermezse, farkındalığı artıracak olan toplumsal talep, alternatif planlama anlayışlarının geliştirilmesi ve uluslararası normlar doğrultusunda şekillenen uygulamalardır. Bu bağlamda Haydarpaşa Dayanışması'nın 700 haftadır süreklilik arz eden mücadelesi çok değerlidir. Ancak garın ve gar sahasının uzun süredir kapalı olması, gençlerin alana olan farkındalık düzeyinin azalmasına neden olmuştur (Haydarpaşa Dayanışması, Haziran 2025). Miras bilincini kuşaklar arasında aktarabilmek amacıyla yeni uygulamaların ve alternatif araçların geliştirilmesi çok önemlidir. Bununla birlikte pilot çalışmaların hepsinde ortak olan konu, katılımcı süreçlerin etkin bir şekilde yürütülmesi ve topluluk temelli araçların kullanılmasıdır. Bu yaklaşımın Haydarpaşa gibi tartışmalı alanlar için örnek teşkil etmesi gerekmektedir.

5
SONUÇ

Çalışma kapsamında elde edilen temel sonuçlar ile bunlara dayalı olarak geliştirilen öneriler aşağıda sunulmaktadır.

5.1 Sonuçlar

Tezin sonuçları, araştırma sorularına verilen yanıtlar ile kullanılan yöntemin sağladığı katkı ve sınırlılıklara dair çıkarımlar üzerinden ele alınmaktadır.

Araştırma sorularına ilişkin sonuçlar:

- **Araştırma Sorusu 1:** Tarihi Kentsel Peyzaj (HUL) yaklaşımı, günümüz kültürel miras alanlarında karşılaşılan koruma ve yönetim sorunlarına nasıl bir kuramsal ve uygulamalı çerçeve sunmaktadır?

Yaklaşım, bu sorunların nasıl çözüleceğine dair çerçevesini sadece yalın bir ifadeyle tanımlanmamakta, aynı zamanda konuyla ilişkili kavramlar, uygulama alanları ve örneklerle birlikte ele alan geniş kapsamlı ve bütüncül içerik ortaya koymaktadır. Tarihi kentsel alanların çeşitli katmanlarındaki miras değerlerine odaklanıp bu değerleri farklı boyutları ile ilişkisellik ve etkileşim içerisinde değerlendiren bağlama duyarlı bir çerçeve sunmaktadır. Bu alanlardaki değişimi yönetmek için uygulama adımları önererek rehberlik etmekte bu sayede sadece bağlamın analiz edilmesini değil ileriye dönük adımların nasıl atılması gerektiğine dair somut araçlar geliştirilmesine olanak tanımaktadır. Önerdiği adımları sıralı bir şekilde tanımlamaması, kentlerdeki farklı koşullara, değişen ihtiyaçlara ve önceliklere göre düzenlenebilmesine, değiştirilebilmesine ve geliştirilebilmesine olanak tanımaktadır. Var olan yapılarla çelişmeden onları tamamlayarak işleyebilmekte, yasal ve planlama altyapısına entegre edilebilir esnek ve uyarlanabilir bir yapı önermektedir. Koruma ve planlama süreçlerinde tüm

paydaşların kararlar üzerinde uzlaşmasını amaçlamaktadır. Sürdürülebilir sonuçlar elde etmek amacıyla yöntem, politika, mekanizma veya müdahale biçimi sunan çeşitliliğe açık ve geliştirilebilir stratejik araçlar önermektedir.

- **Araştırma Sorusu 2:** Türkiye'de HUL yaklaşımının etkinliği mevcut yasal ve kurumsal yapı çerçevesinde nasıl değerlendirilebilir?

Haydarpaşa'daki sit alanı statüleri, plan kararları ve farklı düzeylerdeki kurumsal müdahaleler ile paydaş potansiyeli, yasal çerçeveyi destekler niteliktedir. Bu konular, alanın hem korunmasına hem de yeni işlevlerle yaşatılmasına olanak sağlayabilecek bir yönetişim zemini sunmaktadır. Ancak bu kapasite, etkinleştirildiğinde anlam kazanacaktır.

Türkiye'deki yasal altyapı HUL bağlamında değerlendirildiğinde, planlama ve yönetişim, katılım, koruma anlayışı, ekonomik baskılar ile uygulama ve izleme konularında uyum sorunları olduğu görülmüştür. Bu sorunlar ise;

- Planlamanın biçimsel yaklaşıma indirgenmesi, koruma amaçlı planların eksikliği/yetersizliği, ölçekler arası plan uyumsuzlukları, planların güncellenmemesi ve uygulama süreçlerinin yetersizliği, somut olmayan kültürel mirasın planlama süreçleriyle bütünleştirilmemesi, koruma ilkelerinin planlama kararlarına tam yansımaması,
- Karar alma süreçlerinde yerel aktörlerin sürece dahil edilmemesi ve katılım ilkesinin uygulamada etkinliğinin sağlanamaması, sosyal bağlamların ve yerel toplulukların ihmal edilmesi, katılımcı mekanizmaların eksikliği, kurumlar arası koordinasyon sorunları,
- Fiziksel odaklı koruma anlayışı, sosyal ve kültürel değerlerin göz ardı edilmesi, koruma yerine yapılaşma odaklı kentsel dönüşüm yaklaşımı tarihsel ve işlevsel sürekliliğin göz ardı edilmesi,
- Özel sektör yatırımlarının ön plana çıkması, kamu yararı gerekçesiyle kararların esnetilebilmesi, mekanların piyasa baskısına açılması- rant değeri yüksek alanların oluşması, ekonomik projelerin çevre ve kültürel mirası korumanın önüne geçmesi,
- Uygulama süreçlerinin ihmal edilmesi, izleme, denetleme, etki değerlendirme mekanizmalarının olmaması/işletilmemesi konularını kapsamaktadır.

Bu bağlamda yasal düzenlemelerin kapsamlı bir altyapı sunduğunu ancak uygulamada bu düzenlemeler arasında yeterli bir eşgüdüm sağlanamadığını söylemek mümkündür. Planlama, uygulama ve denetim süreçleri çoğu zaman birbirinden kopuk ilerlemekte, bu da alan ölçeğinde bütüncül ve sürdürülebilir bir koruma yaklaşımının geliştirilmesini zorlaştırmaktadır. HUL yaklaşımının öngördüğü çok katmanlı, katılımcı ve bütünleşik koruma anlayışının benimsenmesiyle, yasal düzenlemeler arası bütünlüğün sağlanması ve izleme-değerlendirme süreçlerinin kurumsallaştırılması gibi konularda düzenlemelerin kapsamının yeniden ele alınacağı düşünülmektedir. Pilot çalışmalarda da görüldüğü üzere HUL yaklaşımında önerilen araçların çeşitliliği artırıldıkça sorunları çözme kapasitesi ile sürdürülebilir koruma uygulamalarının etkinliği artmakta ve yaklaşımın farklı bağlamlara uyarlanabilirliği kolaylaşmaktadır.

- **Araştırma Sorusu 3:** HUL yaklaşımı Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin bağlamının anlaşılmasında, değerlerin tanımlanmasında, alandaki sorunların ve potansiyellerin tespitinde ne kadar etkilidir?

Doğal ve kültürel bileşenlerin dışında uygulamalar ve süreçlerin bir miras bileşeni/göstergesi olarak ele alınması, alandaki kırılganlığın yönetsel ve kültürel boyutlarını daha görünür kılmıştır. Tutumlar, çatışmalar ve dönüşümler gibi bağlam katmanlarının daha bütüncül okunmasını ve bağlamsal derinliğin anlaşılmasını sağlamıştır. Kurumsal dönüşüm ve yetki devirleri, gelişim ve yatırım baskıları, katılım ve iş birliği eksikliği, uygulamaların gizliliği ve belirsizliği, kurumlar arası eşgüdüm eksikliği, Haydarpaşa'nın anlamının anlaşılmaması gibi sorunları açığa çıkarmış bu sorunların çevresel tehditlere ve bilgi üretimindeki kopukluklara kadar geniş bir alana yayıldığını göstermiştir. Ayrıca temsiliyet, sorumluluk, sürdürülebilirlik gibi ilkelerin, şeffaflık ve kapsayıcılık gibi özelliklerin, kimlik, hak, etik, aidiyet ve anlam üretimi gibi değerlerin ön plana çıkmasını sağlamıştır. Bu da topluluk temelli değerlerin ve farklı paydaş bakışlarının analizine zemin hazırlamıştır.

2023 raporunda önerilen altı tematik adım doğrultusunda yapılan gruplama, bu sorunların birbirinden bağımsız değil, aksine birbirini tetikleyen ve derinleştiren nitelikte olduğunu görünür kılmıştır. Planlama süreçlerindeki parçacıllık ile yönetişimdeki eşgüdüm eksikliğinin, yerel toplulukların karar süreçlerinden

dışlanmasına neden olduğu; bilgi üretimindeki eksikliğin, kültürel mirasın değerlenmesini ve sürdürülebilir kalkınma ile ilişkilendirilmesini engellediği görülmüştür. Ayrıca bu sorunların değerler ve potansiyeller üzerindeki etkisini tartışabilmeye zemin hazırlamıştır. Sorunların kapsayıcılığının anlaşılmasına olanak tanımıştır. Raporun uygulama aşamaları için alt açılımlar geliştirmesi sorunlarla araçların ilişkisini görünür kılan ve güçlendiren yapısı, önerilerin geliştirilmesinde süreci kolaylaştırmıştır.

- **Araştırma Sorusu 4:** HUL yaklaşımı temelinde Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinin korunması ve yaşatılması için nasıl bir yönetim yaklaşımı önerilebilir?

Bu soruya verilen yanıt (4.Bölüm), sadece alana ilişkin çözüm üretme süreciyle değil, miras bileşenlerinin çevresel koşullar ve etkenlerle olan ilişkilerinin analizleriyle birlikte şekillenmiştir. Alanın kullanımı, kent belleğindeki yeri, koruma-planlama kararlarının etkisi, mülkiyet yapısı ve toplumsal talepler-tepkiler ile analiz edilmesi, daha gerçekçi ve uygulanabilir bir yaklaşım geliştirilmesine olanak tanımıştır. Sonucunda disiplinler arası bakış açısını geliştiren, karmaşık ilişkiler ağını daha anlaşılır hale getiren, alanın fiziksel nitelikleriyle, tarihsel, sosyal, kültürel, ekonomik ve yönetsel yönleri arasında bağ kuran bütüncül bir modeli ortaya koymuştur.

- **Araştırma Sorusu 5:** Önerilen HUL temelli yaklaşım, alandaki değişimin yönetilmesi konusunda ne tür katkılar sağlar? Uygulanabilirliği ve etkinliği açısından ne ölçüde başarılı olabilir?

Haydarpaşa Garı'nın ulaşım ağındaki rolünün zayıflaması ve işlevsel dönüşümü, beraberinde çeşitli değişim dinamiklerini gündeme getirmiştir. Bu süreçte, aktör çeşitliliğinin artması, alanın yeniden tasarlanmasına yönelik senaryoların sürekli olarak tartışılması, toplumsal tepkilerin karar süreçlerini etkilemesi, kamusal alan ve demiryolu kullanımına dair algıların dönüşmesi gibi unsurlar öne çıkmaktadır. Tüm bu öncelikli konular, neden-sonuç ilişkileri bağlamında ve geçmiş–günümüz–gelecek ekseninde değerlendirilebilir niteliktedir. Değişimin tek bir nedeni olmadığı gibi tek bir sonucu olmadığını da ortaya koymaktadır. Sorun-strateji-araç ilişkisini güçlendirerek eylemlerin hayata geçirilmesini kolaylaştırmaktadır.

Dolayısıyla bu sorunları bir arada çözebilecek bir yol haritası oluşturmak açısından sistematik ve işlevsel olduğunu ortaya koymaktadır.

Ancak, değişime neden olan değişmeyen/statik koşulları ve yapıları anlamaya çalışmak, önerilen yönetim yaklaşımının uygulanabilirliğini ve etkinliğini tartışmak açısından önemlidir. Buradaki birinci konu Türkiye'de bütüncül bir kültürel miras yönetim modelinin hala geliştirilmemiş olmasıdır. Tarihi kent peyzajına ilişkin ifadelerin olmaması ile mevcut altyapıdaki araçların sınırlılığı, koruma-planlama süreçlerinde mülkiyet haklarına ilişkin problemlerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Yaklaşım, bu yönetim modeline ilişkin eksikliklerin tamamlanmasına ve geliştirilmesine yönelik araç çeşitliliği sunmaktadır.

İkinci konu ise yönetimde alışkanlıkların ve zihniyetin değişmesindeki zorluklar ve yukarıdan aşağı yönetim anlayışıyla şekillenen karar süreçleridir (4.4. Bölüm). Planlama yaklaşımının bir parçası haline gelen işlevsizleştirme, belirli bir süreliğine kapalı bırakma ile alanı tanımsızlaştırma, küreselleşen kentlerde sıkça uygulanan dönüşüm politikası haline gelmektedir. Muğlak hale gelene kadar merkezi otorite tarafından işlevsiz bırakılan bu alanlar karar alma süreçlerinde kırılganlaşmakta, üst ölçekli kararların nesnesi haline gelmektedir. Ayrıca çok aktörlü yönetişimden uzak yapısıyla, toplumsal taleplerle örtüşmeyen politik müdahalelere zemin hazırlamaktadır.

Merkeziyetçi yapının kurumsal sınırları tanımlanmadıkça, paydaşlar arası ilişki kurulamamakta bu da taleplerin karşılık bulmamasına yol açmaktadır. Alanın kıyıdaki stratejik konumu ise bu süreçteki çatışmaların derinleşmesine ve rant baskısının artmasına neden olmaktadır. Bu konumun gösterge niteliğinde olması, ulaşım işleviyle aktif olarak yaşayan alanın politik bir sembole dönüştürülmesine yönelik bakış açısının değişmemesine yol açmaktadır.

HUL yaklaşımı bu dönüşüm baskılarını mirasın yaşatılmasıyla uzlaştırmayı hedeflerken paydaşlar arası uzlaşmayı da ön plana çıkarmaktadır. Önerdiği araçlarla paydaşların rollerini ve kurumsal çakışmalarını görünür kılmakta böylelikle görevlerinin yeniden tanımlanmasını ve sorumluluk alanlarının sınırlanmasını kolaylaştırmaktadır. Her aşamada topluluk araçlarının kullanımı konusunda esneklik sağlamakta, değişimin toplumsal etkilerini de gözeterek

yönetilmesini esas almaktadır. Bu da farkındalığı artıracak alternatif çözümler ve planlamalar üretmeye olanak tanımaktadır.

Tezin yöntemine ilişkin sonuçlar:

Bu tezde temel alınan HUL yaklaşımı, yalnızca kavramsal düzlemde değil, alana özgü bir analiz, değerlendirme ve geliştirme aracı olarak kullanılmış, bu da tezin yöntemsel özgünlüğüne katkı sağlamıştır. Hipotez, HUL temelli yaklaşımla test edilmiş, önerilen model ve araçlar, HUL yaklaşımının Haydarpaşa özelinde geliştirilebilir bir çerçeve sunduğunu ortaya koymuştur. Çok çeşitli kaynak ve belgelerden beslenen okumalar, analizler ve alan araştırmaları, Haydarpaşa'nın çok katmanlı yapısının HUL yaklaşımıyla derinlikli okunmasına ve bütüncül biçimde değerlendirilmesine olanak tanımıştır. HUL'un karmaşık kentsel alanlarda etkili bir yönetim ve koruma aracı olabileceği yönündeki hipotez, tematik çözümlemeler, saha odaklı değerlendirmeler ve tartışmalarla desteklenmiştir.

Aktörlerle yapılan yarı yapılandırılmış görüşmeler, yasal altyapının potansiyellerini ve sınırlılıklarını daha net biçimde ortaya koyarken, kurumsal pratikleri ve perspektifleri açığa çıkarmıştır. Bu bakış açıları, HUL yaklaşımının yerel bağlamda nasıl karşılık bulduğunu anlamaya olanak sağlamıştır. Tüm kurumların aynı oranda görüşmeye açık olmaması alana ve yaklaşıma ilişkin bütüncül bir değerlendirme yapmayı güçleştirmiştir.

Tezin yöntemi, akademik literatüre ve uygulayıcı kurumlara yönelik HUL temelli özgün bir koruma-planlama modeli sunmuştur. Türkiye'de HUL yaklaşımının yerel bağlamda uygulanabilirliğini değerlendirilmesine imkân tanıyan bir çerçeve geliştirilmiştir. Geliştirilen strateji ve araçlar, yerel yönetimlere, planlamacılara ve karar vericilere örnek olabilecek bir modelin temelini oluşturmuştur. Ancak geliştirilen yaklaşımı doğrudan test edecek zemin bulunmadığı için tezde sunulan öneriler sınırlı bir bağlamda ve düzeyde tartışılabilmiştir.

5.2 Öneriler

Tez kapsamında geliştirilen yaklaşıma ilişkin öneriler aşağıda sunulmaktadır:

Katılımcı süreçlerle geliştirilmesi: Çalışma, doğrudan katılımcı süreçlerle yürütülmemesi nedeniyle sınırlı sayıda nitel saha verisiyle ilerlemiştir. Bu da önerilerin temsil düzeyini belli ölçüde sınırlandırmıştır. HUL yaklaşımında

değerlerin belirlenmesinde ve araçların geliştirilmesinde katılımcı yöntemler ön plana çıkmaktadır. Dolayısıyla gelecekte bu modelin, katılımcı çalışmalarla zenginleştirilebilir olduğu düşünülmektedir

Nicel yöntemlerle desteklenmesi: Anket çalışmaları ve istatistiksel ölçümler yapılabilir. Önerilen katılımcı süreçler, tanımlanacak göstergelerle/kriterlerle yapılacak bir puanlandırma üzerinden geliştirilebilir. Bu puanlandırma, alandaki konuların önceliklendirilmesinde daha somut verilerle desteklenmesini sağlayacaktır. AHP (Analitik Hiyerarşi Proses) yöntemi gibi çok kriterli teknikler, çeşitli verilerin değerlendirilmesine ilişkin karar verme süreçlerinde kullanılabilir.

Çok aktörlü yapı ve kurumsal ilişkiler, Gephi gibi araçlarla görselleştirilerek etkileşim ağları görünür kılınabilir. Bu haritalama ile hangi kurumların alanda daha baskın olduğu ve kurumların birbirini etkileme düzeyi somut bir şekilde ortaya konabilir.

Coğrafi bilgi sistemleri kullanılarak belgeleme çalışmaları geliştirilebilir, mekânsal dağılım haritaları ile değerlerin nerede nasıl yoğunlaştığı, hangi bölgelerin müdahale önceliği taşıdığı gösterilebilir. Raster veri analizi yapılarak yaklaşımın uygulanacağı alanın nasıl dönüştüğü, ne tür baskılar altında kaldığı sayısal biçimde ortaya konabilir.

Farklı alanlarda uygulanması: Türkiye'de çeşitli kentsel gelişim baskılarıyla karşı karşıya kalan birçok kültürel miras alanı bulunmaktadır. Haydarpaşa için geliştirilen HUL temelli yaklaşım bir örnek olarak ele alınarak farklı kentlerde veya alanlarda test edilip geliştirilebilir. Bu çalışmalarla karşılaştırmalı analiz yapılarak, HUL yaklaşımının Türkiye ölçeğinde nasıl farklılaştığı veya benzerlikler gösterdiği üzerine bir araştırma yürütülebilir.

Disiplinler arası çalışmaların artırılması: Yaklaşımın ele aldığı konular, mimarlık ve planlama alanları başta olmak üzere sosyoloji, arkeoloji, coğrafya, çeşitli mühendislikler, hukuk gibi farklı disiplinlerdeki uzmanların katkısı ile daha derinlemesine değerlendirilebilir. Gelecekte yapılacak çalışmaları farklı disiplinlerin birlikte yürütmesi, daha kapsayıcı ve uygulanabilir stratejilerin geliştirilmesini mümkün kılacaktır. Bu pratiğin sürdürülmesi ve artırılması da çok aktörlü iş birliğini kurumsallaştıran yönetişim yapılarının oluşturulmasına zemin hazırlayacaktır.

Yasal belgeler ve eylem planları düzeyine taşınması: Tez kapsamında önerilen yönetim yaklaşımı, karar vericiler için ileriye dönük somut bir HUL temelli eylem planı olarak geliştirilebilir. Yerel yönetimlerin kültürel miras alanları ile ilgili kararlarını yönlendirebilecek yasal belgeler olarak değerlendirilebilir. Ancak bunun için önce tezin 4.4. bölümünde ifade edilen kurumsal zihniyetin değişmesi gerekmektedir.

Genel olarak, bu çalışma, Haydarpaşa örneğinde HUL temelli yaklaşımının, kültürel mirasın korunması ile kentsel gelişim arasındaki çatışmayı aşmak için etkili bir çerçeve sunduğunu ortaya koymuştur. Ancak bu çerçevenin Türkiye'de başarıya ulaşması, yasal ve kurumsal yapıların uyumlaştırılması, paydaşlar arası iş birliğinin güçlendirilmesi ve topluluk temelli değerlerin karar süreçlerine içselleştirilmesi ile mümkün olacaktır.

KAYNAKÇA

Aksoy, Ü. (2024, 19 Nisan). Haydarpaşa kazı alanında yapılan çalışmalar "kazıdan müzeye: bir eserin hikayesi" etkinliğinde anlatıldı. *Anadolu Ajansı.* Erişim tarihi: 17.06.2025, https://www.aa.com.tr/tr/kultur/haydarpasa-kazi-alaninda-yapilan-calismalar-kazidan-muzeye-bir-eserin-hikayesi-etkinliginde-anlatildi/3223649

Akyüz, B. (2022). *Tarihi Kentsel Peyzajın Korunmasında Karşı Karşıya Kalınan Sorunlar ve Metodolojik Yaklaşım İlkeleri*. Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Alkış, Y. (2013). *Taşınmaz kültür varlıkları niteliğindeki kamu yapılarında yangın güvenliği: Galatasaray Üniversitesi ve Haydarpaşa Garı yangınları.* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Arı, Y. (2009). Amerikan Kültürel Coğrafyasında Peyzaj Kavramı. *Doğu Coğrafya Dergisi, 13*(20), 311-328.

Arısoy, A. C. (2019). *Sosyal Sermaye Odaklı Kentsel Canlandırma Yaklaşımı: Yeldeğirmeni Örneği.* Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Asal, R. (2023). İstanbul Arkeoloji Müzeleri Kadıköy Bölgesi Kazıları, *Mimarist, 23*(76), 28–41.

As, E. (2021). Atatürk Döneminde T.C. Devlet Demiryollarının Gelişimi Atatürk Ansiklopedisi. Erişim tarihi: 17.06.2025, https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ataturk-doneminde-t-c-devlet-demiryollarinin-gelisimi/

Atılgan, A. (2013). Yeldeğirmeni Sineması (Özen Sineması). Erişim tarihi: 17.06.2025, https://mimdap.org/gozlem/yeldedhirmeni-sinemasy-ozen-sinemasy/

Atılgan, A. (2017). Kadıköy İskelesi. Erişim tarihi: 17.06.2025, https://mimdap.org/gozlem/kadykoy-yskelesi-arif-atylgan/

Atılgan, A. (2021). *Geçmişten Günümüze Haydarpaşa*. İstanbul: K-İletişim Yayınları.

Avrupa Konseyi. (1992). *Arkeolojik Mirasın Korunmasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi (Gözden Geçirilmiş)*. Avrupa Antlaşmaları Serisi No. 143. Erişim tarihi: 17.06.2025, https://rm.coe.int/168007bd25

Avrupa Konseyi. (2000). *Avrupa Peyzaj Sözleşmesi*. Avrupa Antlaşmaları Serisi No. 176. Erişim tarihi: 17.06.2025, https://rm.coe.int/16807b6bc7

Avrupa Konseyi. (2005). *Toplum için Kültürel Mirasın Değeri Konusunda Çerçeve Sözleşme (Faro Sözleşmesi)*. Avrupa Antlaşmaları Serisi No. 196. Erişim tarihi: 17.06.2025, https://rm.coe.int/1680083746

Azpeitia Santander, A., Azkarate Garai-Olaun, A., & De la Fuente Arana, A. (2018). Historic Urban Landscapes: A Review on Trends and Methodologies in the Urban Context of the 21st Century, *Sustainability*, *10*(8), 2603. https://doi.org/10.3390/su10082603

Bandarin, F. & Oers, R. van, (2012). *The Historic Urban Landscape: Managing in an Urban Century.* New Jersey: Wiley-Blackwell.

Bandarin, F. & Oers, R. van, (2015). *Reconnectingthecity: The Historic Urban Landscape Approach and the Future of Urban Heritage.* New Jersey: Wiley-Blackwell.

Batmankaya, M., (2010). *Marmara'da Bir Balık Olarak Haydarpaşa.* İstanbul: Heyamola Yayınları.

Bayhan, B. (2013, Eylül 25). Alan yönetimi, planların gerçek hayatla buluşma şansını arttırır. *Arkitera.* Erişim tarihi: 15.06.2025, https://www.arkitera.com/soylesi/alan-yonetimi-planlarin-gercek-hayatla-bulusma-sansini-arttirir/

Bideau, F. G. & Yan, H. (2018). Historic Urban Landscape in Beijing: The Gulou Project and Its Contested Memories. Içinde C. Maags, M. Svensson (Ed.), *Chinese Heritage in the Making: Experiences, Negotiations and Contestations* (ss. 93–118). Amsterdam: Amsterdam University Press.

Binark, M., Çulha, G. & Kocabıyık, İ., (2007*). Zaman ve Uzam İçinde Haydarpaşa Garı.* Ankara: Mülkiyeliler Birliği Yayıncılık İşletmesi.

Binay, H. & Ekim, Z., E. (2021). Haydarpaşa'da Gün Işığına Çıkarılan Abdülmecid Han Çeşmesi ve Sarnıcı ile Halid Ağa Çeşmesi Kitâbesi, *FSM İlmi Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi, 17,* 35-54. https://doi.org/10.16947/fsmia.957052

Bozkurt, M. (2023). Durum Değerlendirme: Güncel Kadıköy'e Yerelden Bakmak... Kadıköy Meydanı, *Mimarist, 23*(76), 63-68.

Cambridge Dictionary (t.y.). Landscape. Erişim tarihi: 31.03.2025, https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english-turkish/landscape

ÇEKÜL Vakfı. (2012). Mural-İst: Yeldeğirmeni Duvar Sanatı Festivali. Erişim tarihi: 31.03.2025, https://www.cekulvakfi.org.tr/haber/mural-ist-yeldegirmeni-duvar-sanati-festivali

Çelik, D. & Yazgan, M. E. (2007). Kentsel Peyzaj Tasarımı Kapsamında Tarihi Çevre Korumaya Yönelik Yasa ve Yönetmeliklerin İrdelenmesi, *ZKÜ Bartın Orman Fakültesi Dergisi, 9*(11), 1-10.

De Rosa, F. & Di Palma, M. (2013). Historic Urban Landscape Approach and Port Cities Regeneration: Naples Between Identity and Outlook, *Sustainability, 5*(10), 4268–4287. https://doi.org/10.3390/su5104268

Demirci, G. (2021). *Kentsel Altyapı Projelerinde Koruma Niteliği-Süre Baskısı Çelişkisi: Haydarpaşa ve Beşiktaş Kurtarma Kazıları Örnekleri*. Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul.

Demirtaş, E. (2018a, Şubat 22). Rasimpaşa, koruma imar planını konuştu. *Gazete Kadıköy*. Erişim tarihi: 15.06.2025, https://www.gazetekadikoy.com.tr/gundem/rasimpasa-koruma-imar-planini-konustu

Demirtaş, E. (2018b, Nisan 17). Tarihi çeşme restore edildi. *Gazete Kadıköy*. Erişim tarihi: 17.03.2025, https://www.gazetekadikoy.com.tr/gundem/tarihi-esme-restore-edildi

Dinçer, İ., Enlil, Z. & Evren, Y., (2009). İstanbul'un Koruma Alanlarının Değerlendirilmesi, *Megaron, 3*(3), s.310–324.

Dinçer, İ. (2013). Kentleri Dönüştürürken Korumayı ve Yenilemeyi Birlikte Düşünmek: "Tarihi Kentsel Peyzaj" Kavramının Sunduğu Olanaklar, *ICONARP: International Journal of Architecture and Planning, 1*(1), s.22–40.

Eckbo, G. (1969). *The Landscape We See*. New York: McGraw-Hill.

Erduran Nemutlu, F., Sağlık, A., Kelkit, A., Akbulak, C. & Devecioğlu, N. E. (2015). Çanakkale Kenti Kültürel Peyzaj Değerlerinin Belirlenmesi, *Uluslararası Hakemli Tasarım ve Mimarlık Dergisi, 2*(4), 25–40.

Erkan, P. (2021, Haziran 18). Haydarpaşa, Çayırı ile yitip gidenler. *Gazete Kadıköy*. Erişim tarihi: 15.04.2025, https://gazetekadikoy.com.tr/yazarlar/pinar-erkan/haydarpasa-ayiri-ile-yitip-gidenler

Erkan, P. (2022, Kasım 25). Kadıköy'de Kumluk. *Gazete Kadıköy*. Erişim tarihi: 15.04.2025, https://www.gazetekadikoy.com.tr/yazarlar/pinar-erkan/kadikoyde-kumluk

Eyice, S. (1991a). Ayrılık Çeşmesi. *TDV İslâm Ansiklopedisi.* Erişim tarihi: 20.04.2025, https://islamansiklopedisi.org.tr/ayrilik-cesmesi

Eyice, S. (1991b). Ayrılık Çeşmesi Mezarlığı. *TDV İslâm Ansiklopedisi*. Erişim tarihi: 24.04.2025, https://islamansiklopedisi.org.tr/ayrilik-cesmesi-mezarligi

Eyice, S. (1997). Hâlid Ağa Çeşmeleri. *TDV İslam Ansiklopedisi.* Erişim tarihi: 24.04.2025, https://islamansiklopedisi.org.tr/halid-aga-cesmeleri

Eyice, S. (1998). Haydarpaşa. *TDV İslâm Ansiklopedisi*. Erişim tarihi: 20.04.2025, https://islamansiklopedisi.org.tr/haydarpasa

Fairclough, G. & Londen, H. (2010). Changing Landscapes of Archaeology and Heritage, Içinde T. Bloemers, H., Kars, A., Van der Valk (Ed), *The Cultural Landscape and Heritage Paradox: Protection and Development of the Dutch Archaeological-Historical Landscape and its European Dimension* (ss.653–669). Amsterdam University Press.

Fındıkgil Doğuoğlu, M. M. (2002). *19. Yüzyıl Mimarlığında Alman Mimari Etkinliği.* Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Gazete Kadıköy. (2014). Haydarpaşa projesi yeniden. Erişim tarihi 20.06.2024, https://www.gazetekadikoy.com.tr/gundem/Haydarpasa-projesi-yeniden

Gazete Kadıköy (2018). Haydarpaşa Köprüsü yıkılıyor, Tıbbiye Caddesi kapatılacak. Erişim tarihi: 01.05.2025, https://www.gazetekadikoy.com.tr/gundem/haydarpasa-kprs-yikiliyor-tibbiye-caddesi-kapatilacak

Geçili, D. (2022). 19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Dalgakıran, Mendirek ve Mahmuzların İnşa Edilmesi, *Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 8*(2), 100–118. https://doi.org/10.54614/meusbed.1110146

Ginzarly, M., Houbart, C. & Teller, J. (2018). The Historic Urban Landscape Approach to Urban Management: A Systematic Review, *International Journal of Heritage Studies, 25*(10), 999–1019. https://doi.8org/10.1080/13527258.2018.1552615

Gravagnuolo, A. & Fusco Girard, L. (2017). Multicriteria Tools for the Implementation of Historic Urban Landscape, *Quality Innovation Prosperity, 21*(1), 186–201. https://doi.org/10.12776/qip.v21i1.792

Grazuleviciute-Vileniske, I., Seduikyte, L., Daugelaite, A., & Rudokas, K. (2021). Links between heritage building, historic urban landscape and sustainable development: systematic approach. *Landscape Architecture and Art, 17*(17), 30–38. https://doi.org/10.22616/j.landarchart.2020.17.04

Greider, T. & Garkovich, L. (1994). Landscapes: The Social Construction of Nature and the Environment, *Rural Sociology, 59*(1), 1–24. https://doi.org/10.1111/j.1549-0831.1994.tb00519.x

Gültekin, Ö. (2024, Mart 15). Demir yolcu çocuğunun Haydarpaşa'sı. *Evrensel.* Erişim tarihi: 24.04.2025, https://www.evrensel.net/haber/533464/demir-yolcu-cocugunun-haydarpasasi

Gürkan Yılmaz, E. T. (2014, Kasım 28). Haydarpaşa Garı'nın 10 yıllık mücadelesi. *Arkitera.* Erişim tarihi: 05.03.2025, https://www.arkitera.com/haber/Haydarpasa-garinin-10-yillik-mucadelesi/

Haydarpaşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi. (t.y.). Tarihçe. T.C. Millî Eğitim Bakanlığı. Erişim tarihi: 24.04.2025, https://haydarpasa.meb.k12.tr/meb_iys_dosyalar/34/22/162869/icerikler/tarihce_181419.html

ICOMOS. (1987). *Tarihi Kentler ve Kentsel Alanların Korunmasına İlişkin Tüzük (Washington Tüzüğü)*, Erişim tarihi: 17.06.2025, https://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr0627604001536681570.pdf

ICOMOS. (2005). *Xi'an Deklarasyonu: Kültürel Miras Yapıları, Alanları ve Bölgelerinin Çevresinin Korunması Üzerine,* Erişim tarihi: 20.04.2025, https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/xian-declaration.pdf

ICOMOS. (2014). *İnsani Değer Olarak Miras ve Peyzaj: Floransa Bildirgesi,* Erişim tarihi: 20.04.2025, http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr0034808001536912096.pdf

İBB. (2022). *Katılımcı yöntemler ile mekânsal kararların yeniden inşası: Kadıköy Merkez örneği.* Dünya Şehircilik Günü 48. Kolokyumu: Yıkım-Yaşam-Şehircilik.

İBB Şehir Planlama Müdürlüğü. (2009). *1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı: Plan Açıklama Raporu*. Erişim tarihi: 20.04.2025,

https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/icerikler/100000-cevre-duzeni-plani-raporu-20220412094550.pdf

İBB Şehir Planlama Müdürlüğü. (2024). *Kadıköy Merkez Strateji Belgesi.* Erişim tarihi: 05.12.2024, https://sehirplanlama.ibb.istanbul/wp-content/uploads/2024/03/Kadikoy_Merkez_Strateji_Belgesi_WEB.pdf

İBB Şehir Planlama Müdürlüğü. (t.y.). Osmanağa Mahallesi. Erişim tarihi: 15.04.2025, https://sehirplanlama.ibb.istanbul/osmanaga-mahallesi/

İnci, H. (2017). Haydarpaşa Garı: İstanbul'un eşiğinde edebiyat. *Eşik Cini, 1*, Ocak-Şubat 2006, 127-133. Erişim tarihi: 17.04.2025, https://handaninci.wordpress.com/2017/06/04/haydarpasa-gari-Istanbulun-esiginde-edebiyat/

İstanbul 2020 Aday Şehir. (2013). *Olympic World Library*. Erişim tarihi: 15.03.2025, https://library.olympics.com/Default/digital-viewer/c-69717

Janin, R. (1975). *Les Églises et les Monastéres des Grands Centres Byzantins*. Paris: Institut Français d'études Byzantines.

Jiang, J., Zang, T., Xing, J. & Ikebe, K. (2023). Spatial Distribution of Urban Heritage and Landscape Approach to Urban Contextual Continuity: The Case of Suzhou, *Land, 12*(1), 150. https://doi.org/10.3390/land12010150

Kadıköy Belediyesi. (t.y.a). *Merkez Kadıköy: Mekansal Stratejik Plan Mevcut Durum Raporu.* Erişim tarihi, 20.04.2025, https://anlat.kadikoy.bel.tr/kbpanel/Uploads/Files/Merkez%20Kad%C4%B1k%C3%B6y.pdf

Kadıköy Belediyesi. (t.y.b). Yeldeğirmeni Sanat. Erişim tarihi: 24.04.2025, https://kultursanat.kadikoy.bel.tr/tr/kultur-merkezleri/yeldegirmeni-sanat

Kadıköy Belediyesi. (2023). *Kadıköy 2030 Mevcut Durum Raporu*. Erişim tarihi: 01.05.2025, https://anlat.kadikoy.bel.tr/kbpanel/Uploads/Files/kadikoy2030_mevcut_durum_raporu.pdf

Kadıköy Kaymakamlığı. (t.y.). Kadıköy ilçemizin tarihçesi. Erişim tarihi: 19.06.2024, http://www.kadikoy.gov.tr/kadikoy-ilce-tarihce

Kadıköy Kent Konseyi. (2016). *Tarihi Kültürel Miras ve Kent Belleği Çalışma Grubu: Kasım 2015 – Haziran 2016 dönemi faaliyet raporu.* Erişim tarihi: 19.06.2024, https://www.kadikoykonsey.org/Files/fotograflar/Pdf/Tarihi_Kulturel_Miras_Calisma_Grubu.pdf

Kayhan Tunalı, S. & Demirarslan, D. (2021). The Importance of Haydarpaşa Railway Station on the Axis of Place, Belonging and Migration: An Evaluation on Turkish Movies, *Online Journal of Art and Design, 9*(2): 287-298.

Kenan, R. (2014, Ağustos 5). Haydarpaşa İskelesi vapur seferlerine kapandı. *iTV Haber*. Erişim tarihi: 15.04.2025, https://web.archive.org/web/20240824215311/https://www.itvhaber.com/haydarpasa-iskelesi-vapur-seferlerine-kapandi.html,

Kent ve Demiryolu. (2009, Mayıs 13). Alpsarılı sandalcılar: haydi Haydarpaşa'ya! Erişim tarihi: 17.06.2025, https://kentvedemiryolu.com/alpsarili-sandalcilar-haydi-haydarpasaya/

Kent ve Demiryolu (2010, Ocak 22). Haydarpaşa'da sözü ve gözü olanlar. Erişim tarihi: 07.06.2025, https://kentvedemiryolu.com/haydarpasada-sozu-ve-gozu-olanlar/

Kent ve Demiryolu. (2011, Temmuz 20). Yalı garımız Haydarpasa. Erişim tarihi:15.06.2024, https://kentvedemiryolu.com/yali-garimiz-Haydarpasa/

Kent ve Demiryolu. (2013, Mart 27). Haydarpaşa'da olimpik dönüşüm. Erişim tarihi, 20.06.2025), https://kentvedemiryolu.com/haydarpasada-olimpik-donusum/

Kent ve Demiryolu. (2014). Haydarpaşa Garı 2014 onanlı plana yd ve iptal istemli dava. Erişim tarihi: 07.06.2025, https://kentvedemiryolu.com/haydarpasa-gari-2014-onanli-plana-yd-ve-iptal-istemli-dava/

Konkur İstanbul. (2020). *Kadıköy Almanak.* Erişim tarihi: 22.04.2025, https://konkur.istanbul/wp-content/uploads/2020/10/almanak_kadikoy.pdf

Köksal, G. (2021). Anadolu demiryolu bütünselliği bağlamında Haydarpaşa Garı, limanı ve istasyonların sürekliliği üzerine bir tartışma. Içinde A. Yüksel (Ed.), *Haydarpaşa Kitabı: Kent, Mekân, Mücadele* (ss. 65-112). İstanbul: Kadıköy Belediyesi Kültür Yayınları.

Korkut, A., Kiper, T. & Topal, T. Ü. (2017). Kentsel Peyzaj Tasarımında Ekolojik Yaklaşımlar, *Artium, 5*(1), 14–26.

Kösebay Erkan, Y. (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması.* Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Kösebay Erkan, Y. & Ahunbay, Z. (2009). Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması, *İTÜ Dergisi, 7*(2), 14-25.

Kösebay Erkan, Y. (2013). Haydarpaşa Tren Garı: Bugün, Dün ve Yarın (1) Kentin Bedeninde Yara (2), *METU JFA 2013/1, 30*(1), 99-116. https://doi.org/10.4305/metu.jfa.2013.1.6

Kösebay Erkan, Y. (2014). Monitoring Historic Areas of Istanbul: Potentials for Historic Urban Landscape Approach, *Architecture and Science Journal, 1*(3), 4–14.

Kösebay Erkan, Y. (2022). Haydarpaşa'daki Küskün Demiryolu Yapılarının Mimarisine Tarihsel Bir Bakış. Içinde A. Yüksel (Ed.), *Haydarpaşa Kitabı: Kent, Mekân Mücadele* (ss.151-174), İstanbul: Kadıköy Belediyesi Kültür Yayınları.

Kuban, D. (1970). İstanbul'un Tarihi Yapısı, *Mimarlık Dergisi, 8*(5), 26-48.

Lyle, J., T. (1999). *Design for Human Ecosystems: Landscape, Land Use, and Natural Resources.* Washington: Island Press.

Makhzoumi, J. M. (2002). Landscape in the Middle East: An inquiry. *Landscape Research, 27*(3), 213–228. https://doi.org/10.1080/01426390220149494

Martini, V. (2013). *The Conservation of Historic Urban Landscapes: A New Approach to the Conservation of Historic Cities*. Yüksek Lisans Tezi, Nova Gorica Üniversitesi Lisansüstü Okulu, Venedik.

Mueller, L. & Eulenstein, F. (2019). *Current Trends in Landscape Research*. Berlin: Springer.

Mungan, M. (2009). İstanbul İmgeleri. Voyvoda Caddesi Toplantıları 2008–2009. Salt Araştırma. Erişim tarihi, 17.04.2025, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/168089

Muşazlıoğlu, E. (2021a, Mart 12). Kadıköy'de kayıklar. *Gazete Kadıköy*. Erişim tarihi: 21.04.2025, https://www.gazetekadikoy.com.tr/yazarlar/emre-musazlioglu/kadikyde-kayiklar

Muşazlıoğlu, E. (2021b, Ekim 7). Kadıköy'ün lodosu. *Gazete Kadıköy.* Erişim tarihi: 13.06.2024, https://www.gazetekadikoy.com.tr/yazarlar/emre-musazlioglu/kadikyn-lodosu

Muşazlıoğlu, E. (2022, Eylül 9). Kadıköy'de ilk tramvayın yol haritası. *Gazete Kadıköy*. Erişim tarihi: 13.06.2024, https://www.gazetekadikoy.com.tr/yazarlar/emre-musazlioglu/kadikoyde-ilk-tramvayin-yol-haritasi

Muşazlıoğlu, E. (2024, 26 Ocak). Tarihi iskele binası. *Gazete Kadıköy*. Erişim tarihi: 13.06.2024, https://www.gazetekadikoy.com.tr/yazarlar/emre-musazlioglu/tarihi-iskele-binasi

Nassauer, J. I. (2012). Landscape as Medium and Method for Synthesis in Urban Ecological Design, *Landscape and Urban Planning, 106*(3), 221–229. https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2012.03.014

Nerdworking. (2010). Yekpare. Erişim tarihi: 17.04.2025, https://nerdworking.org/works-yekpare.html

NIUA. (2016). *Heritage and Sustainable Urban Development: Practice Examples From The Historic Urban Landscape Approach in India.* Erişim tarihi: 17.06.2025, https://niua.in/intranet/sites/default/files/2446.pdf

Oers, R. van. (2010). Managing cities and the Historic Urban Landscape Initiative: An introduction. Içinde *Managing historic cities* (ss. 7–17). UNESCO. https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000211905

Oğuz Doğan, B. (2024). *Arkeolojik Alan ve Endüstriyel Mirasın Bütünleşik Korunması: Haydarpaşa Gar Sahası Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir.

Olwig, K. R. (2007). The Practice of Landscape 'Conventions' and the Just Landscape: Thecase of the European Landscape Convention, *Landscape Research, 32*(5), 579–594. https://doi.org/10.1080/01426390701552738

Oran, S. (1938). Kadıköy ve Civarı İmar Plânı İçin Bir Etüd, *Arkitekt, 12*(96), 352-354.

Osma, E., Özyiğit, I.I., Altay, V. & Serin, M. (2010). Urban Vascular Flora and Ecological Characteristics of Kadıköy District, Istanbul, Turkey, *Maejo International Journal of Science and Technology, 4*(1), 64-87.

Oxford Learner's Dictionaries. (t.y.). Landscape. Erişim tarihi: 31.03.2025, https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/us/definition/american_english/landscape_1

Özdemir, M., (2010). *Osmanlı Döneminde İstanbul Limanları ve Ticaret*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Özdemir, G. (2022). Trenler nerede? Covid-19 Salgını Sırasında Haydarpaşa'nın Seslerine Akustik Epistemolojik Yaklaşım, Içinde A. Yüksel (Ed.), *Haydarpaşa Kitabı: Kent, Mekân Mücadele* (ss.275-301). İstanbul: Kadıköy Belediyesi Kültür Yayınları.

Özgüç, A. (2020, Kasım 24) Haydarpasa Garı'ndan aşk ve göç öyküleri. Erişim tarihi: 17.04.2025, https://www.istdergi.com/sehir/sinema/haydarpasa-garindan-ask-ve-goc-oykuleri

Özkaya Özlüer, I. (2015). İdari yaptırımların özellikleri ve çevre kanunu. *Ankara Barosu Dergisi, 1*, 123-186.

Pintossi, N., Ikiz Kaya, D. & Roders, A.P. (2021). Assessing Cultural Heritage Adaptive Reuse Practices: Multi-Scale Challenges and Solutions in Rijeka, Quality Innovation *Prosperity, 25*(1), 131–148. https://doi.org/10.12776/qip.v25i1.1565

Pürüzsüz, C. (2023). *Kadıköy Merkezli Kentsel Gelişmenin Prost Planlaması ve Menderes İmar Hareketleri Bağlamında Karşılaştırılması.* Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.

Rey-Pérez, J. & Roders, A. P. (2020). Historic urban landscape: A systematic review, eight years after the adoption of the HUL approach, *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, *10*(3), 233-258. https://doi.org/10.1108/JCHMSD-05-2018-0036

Roders, A. P. & Bandarin, F. (2019). The Historic Urban Landscape Approach in Action: Eight Years Later. Içinde A.P. Roders, F. Bandarin (Ed.), *Reshaping Urban Conservation* (ss.21–56). Creativity, Heritage and the City, vol 2. Singapore: Springer. https://doi.org/10.1007/978-981-10-8887-2_2

Rodwell, D. (2007). Managing change in historic urban landscapes, *Context 98,* 8.

Sağ, M. K. (2016). Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı / Haydarpaşa British Cemetery. Içinde G. Çelik (Ed.), *Geç Osmanlı Döneminde Sanat, Mimarlık ve Kültür Karşılaşmaları* (ss.93–118).

Sauer, C. O. (1969). Land and life: A Selection From The Writings of Carl Ortwin Sauer. (J. Leighly, Ed.). Berkeley: University of California Press.

Sonkoly, G., (2012). The Meanings of Historic Urban Landscape, *RFIEA*. Erişim tarihi: 17.06.2025, http://rfiea.fr/articles/meanings-historic-urban-landscape

Spirn, A. W. (1998). The Language of Landscape. New Heaven and London: Yale University Press.

Stepanchuk, A. V., Gafurova, S. & Latypova, M. (2020). Genius Loci as a Resource For The Development of Historical Areas of The City, *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, 890*(1), 012013. https://doi.org/10.1088/1757-899X/890/1/012013

Su Vakfı. (t.y.). Kadıköy Çeşmeleri. Erişim tarihi: 17.06.2025, https://www.suvakfi.org.tr/cesmeler/kadikoy

Şengönül, K., & Uzun, A. (2005). Çevre Düzeni Planlarının Oluşturulmasında Ekolojik Yaklaşımların Önemi. *Çevre Düzeni Planları, Çevre ve Ormancılık Şurası*, Mart 21–24, Antalya, Türkiye.

T.C. Resmî Gazete. (1982, 16 Mart). 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu. Sayı: 17635. Erişim adresi: https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=2634&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5

T.C. Resmî Gazete. (1983a, 23 Temmuz). *2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu*. Sayı: 18113. Erişim adresi: https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=2863&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5

T.C. Resmî Gazete. (1983b, 11 Ağustos). 2872 sayılı Çevre Kanunu. Sayı: 18132. Erişim adresi: https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=2872&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5

T.C. Resmî Gazete. (1985, 9 Mayıs). 3194 sayılı İmar Kanunu. Sayı: 18749. Erişim adresi: https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=3194&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5

T.C. Resmî Gazete. (2005, 5 Temmuz). 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun. Sayı: 25866. Erişim adresi: https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=5366&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5

T.C. Resmî Gazete. (2005, 13 Temmuz). 5393 sayılı Belediye Kanunu. Sayı: 25874. Erişim adresi: https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=5393&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5

T.C. Resmî Gazete. (2012, 31 Mayıs). 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun. Sayı: 28309. Erişim adresi: https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=6306&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5

T.C. Resmî Gazete. (2012, 27 Kasım). Alan Yönetimi ile Anıt Eser Kurulunun Kuruluşu, Görevleri ile Yönetim Alanlarının Belirlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik. Sayı: 28480. Erişim adresi: https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/11/20121127-4.htm

T.C. Resmî Gazete. (2014, 14 Haziran). Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği. Sayı: 29030. Erişim adresi: https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=19788&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5

Taylor, K. (2015). Cities as Cultural Landscapes. F. Bandarin, R. vanOers, (Ed.), Içinde *Reconnecting the City: The Historic Urban Landscape Approach and the Future of Urban Heritage* (ss.179-202). UK: Wiley Blackwell.

Taylor, K. (2016). The Historic Urban Landscape paradigm and cities as cultural landscapes. Challenging orthodoxy in urban conservation. *Landscape Research*, *41*(4), 471–480. https://doi.org/10.1080/01426397.2016.1156066

Taylor, K. (2018). Connecting Concepts of Cultural Landscape and Historic Urban Landscape: The Politics of Similarity, *Built Heritage, 2*, 53–67. https://doi.org/10.1186/BF03545710

TMMOB Peyzaj Mimarları Odası. (2003). 4881 Sayılı Avrupa Peyzaj Sözleşmesinin Onaylanmasını Uygun Bulunduğuna Dair Kanun. Erişim tarihi: 31.03.2025, https://www.peyzajmimoda.org.tr/mevzuat/detay/4881-sayili-avrupa-peyzaj-sozlesmesinin-onaylanmasini-uygun-bulunduguna-dair-kanun-63

TMMOB Mimarlar Odası. (2001). İstanbul Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması, *Mimarlar Odası Dergisi, 550*. Erişim tarihi: 31.03.2025, https://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/550/8226.pdf

TMMOB Mimarlar Odası. (2010, Aralık 7). Haydarpaşa gar, liman ve kıyı alanını; "pazarlanacak mal" olarak küresel emlak tacirlerinin hizmetine sunmak isteyenlerin her türlü girişimi boşa çıkartılacaktır! Erişim tarihi: 07.06.2025, https://www.tmmob.org.tr/icerik/haydarpasa-gar-liman-ve-kiyi-alanini-pazarlanacak-mal-olarak-kuresel-emlak-tacirlerinin

TMMOB Mimarlar Odası. (2021, Şubat 16). Haydarpaşa Garı kısmen değil, tüm işlevleriyle kullanıma açılmalıdır. Erişim tarihi: 07.06.2025, https://www.mimarist.org/haydarpasa-gari-kismen-degil-tum-islevleriyle-kullanima-acilmalidir/

TMMOB Mimarlar Odası. (2024). Toplum, kent ve çevre için Haydarpaşa Dayanışması basın açıklaması. Erişim tarihi: 07.06.2025, https://www.mimarist.org/toplum-kent-ve-cevre-icin-haydarpasa-dayanismasi-basin-aciklamasi/

TMMOB Mimarlar Odası. (t.y.). 10.16. Haydarpaşa Garı, Limanı ve Geri Sahası, *40. Dönem Çalışma Raporu*. Erişim tarihi: 03.03.2025: https://www.mimarist.org/calisma_raporlari/40Donem/html/10.16.pdf

UN. (2015). *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. Erişim tarihi: 17.06.2025, https://docs.un.org/en/A/RES/70/1

UN. (2017). *The New Urban Agenda*. Erişim tarihi: 20.04.2025, https://habitat3.org/the-new-urban-agenda/

UNESCO. (1962). *Recommendation Concerning the Safe Guarding of Beauty and Character of Landscapes and Sites.* Erişim tarihi: 31.03.2025, https://www.icomos.org/public/publications/93towns7a.pdf

UNESCO. (1976). *Recommendation Concerning The Safeguarding and Contemporary Role of Historic Areas.* Erişim tarihi: 31.03.2025, https://kumid.net/euproject/admin/userfiles/dokumanlar/Recom.the-Safeguarding-and-Contemporary-Role-of-Historic-Areas.pdf

UNESCO. (2005). *Vienna Memorandum on World Heritage and Contemporary Architecture – Managing the Historic Urban Landscape.* Erişim tarihi: 31.03.2025, https://whc.unesco.org/document/6814

UNESCO. (2011). *Recommendation On The Historic Urban Landscape.* Erişim tarihi: 31.03.2025, https://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-638-98.pdf

UNESCO. (2013). *New Life For Historic Cities: The Historic Urban Landscape Approach Explained*. Erişim tarihi: 31.03.2025, https://whc.unesco.org/document/123570

UNESCO. (2015). *Report On The Implementation by Member States Of The 2011 Recommendation On The Historic Urban Landscape, Including a Glossary Of Definitions*. Erişim tarihi: 31.03.2025, https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000234055

UNESCO. (2019). *Report On The Second Consultation On The Implementation Of The Recommendation On The Historic Urban Landscape.* Erişim tarihi: 31.03.2025, https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000370259

UNESCO. (2023). *Urban heritage for resilience: Consolidated results of the implementation of the 2011 Recommendation on the Historic Urban Landscape; 3rd Member States Consultation.* Erişim tarihi: 31.03.2025, https://doi.org/10.58337/CFZO9650

UNESCO WHC (t.y.). Stone Town of Zanzibar. Erişim tarihi: 31.03.2025, https://whc.unesco.org/en/list/173/

Uslu, A. & Kiper, T. (2006). Turizmin Kültürel Miras Üzerine Etkileri: Beypazarı/Ankara Örneğinde Yerel Halkın Farkındalığı, *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi, 3*(3), 305–314.

Uzgören, G., Türkün, A. (2018). Airbnb'nin Soylulaşma Sürecine Etkisi: Kadıköy Rasimpaşa Mahallesi Örneği, *Planlama, 28*(2), 154-170. https://doi.org/10.14744/planlama.2018.29491

Waldheim, C. (2006). Landscape as Urbanism. Içinde C. Waldheim (Ed.), *The Landscape Urbanism Reader* (ss.35-53), New Jersey: Princeton Architectural Press.

WHITRAP. (2016). *The HUL guidebook: Managing Heritage in Dynamic and Constantly Changing Urban Environments: A Practical Guide to UNESCO's Recommendation On The Historic Urban Landscape.* Erişim tarihi: 17.06.2025, https://www.hulballarat.org.au/resources/HUL%20Guidebook_2016_FINAL WEB.pdf

Veldpaus, L., Roders, A. P. & Colenbrander, B. J. F. (2013). Urban Heritage: Putting the Past into the Future. *The Historic Environment: Policy & Practice*, *4*(1), 3–18. https://doi.org/10.1179/1756750513Z.00000000022

Veldpaus, L. (2015). *Historic Urban Landscapes: Framing the Integration of Urban and Heritage Planning in Multilevel Governance*. Doktora Tezi, Eindhoven Teknoloji Üniversitesi, Eindhoven.

Yazman, D. (2012, Eylül 27). Haydarpaşa Garı özelleştirme idaresine devrediliyor. *Arkitera*. Erişim tarihi: 20.06.2024, https://www.arkitera.com/haber/Haydarpasa-gari-ozellestirme-idaresine-devrediliyor/

Yıldız, E. (2023). İstanbul'u Beslemek: Et ve Balık Kurumu Nasıl Kuruldu?, *CTAD: Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi, 19*(38, Özel Sayı), 775–801.

Yüksel, A. (2019). *Kent mekânında ortak alan mücadelesi: Haydarpaşa Garı örneği.* Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.

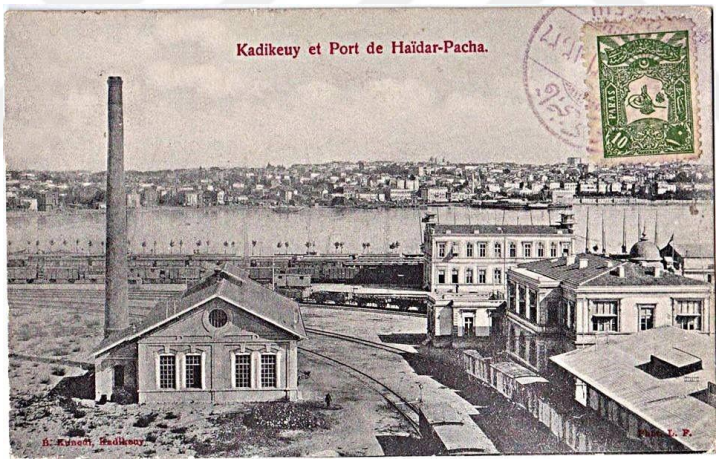
Yüksel, A. (2022). Neoliberal Çitlemelere Karşı Kentsel Mücadele'nin "Haydarpaşa" Momenti, Içinde A. Yüksel (Ed.), *Haydarpaşa Kitabı: Kent, Mekân Mücadele* (ss.307-341). İstanbul: Kadıköy Belediyesi Kültür Yayınları.

Zhang, C., Gursoy, D., Deng, Z. & Gao, J. (2014). Impact of Culture on Perceptions of Landscape Names, *Tourism Geographies, 1*7(1), 134–150. https://doi.org/10.1080/14616688.2014.959991

A
HAYDARPAŞA GAR SAHASININ ESKİ FOTOĞRAFLARI



Kartpostallarda İngiliz Mezarlığı ve vagonlar (Levantine Heritage Foundation)



Haydarpaşa Limanı



Muhacir Misafirhanesi ve Askeri Karakol (Kültür Envanteri)



Haydarpaşa Garı ve Peronlar (TCDD Arşivi)



Haydarpaşa Garı (Anonim)

B

HAYDARPAŞA GAR SAHASININ HAVA FOTOĞRAFLARI

2016



2017



2018



2019



2020



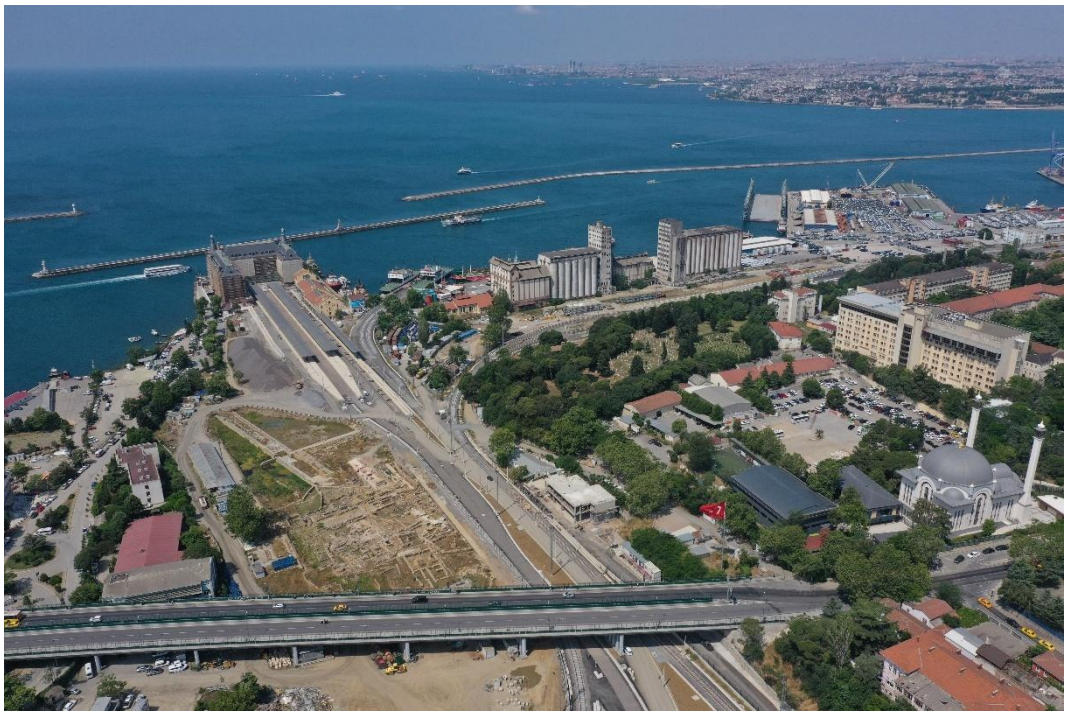
2021



2022



2025 yılına ait görseller (Avrasya Consultant-AYGM)





2025 yılına ait görseller (Avrasya Consultant-AYGM)





2025 yılına ait görseller (Avrasya Consultant-AYGM)





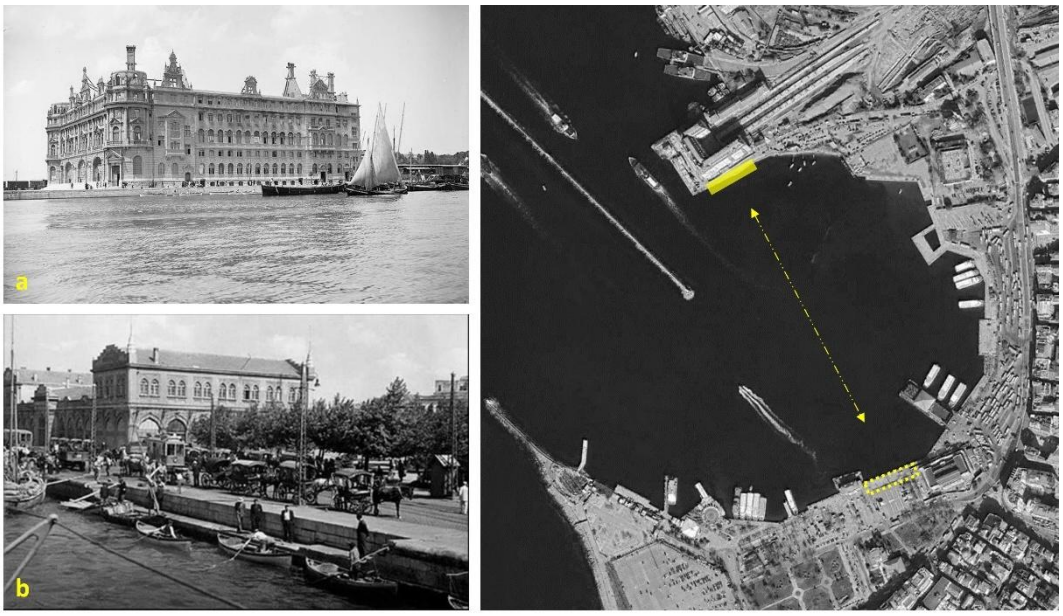
C
KADIKÖY SAHİLİNİN ESKİ FOTOĞRAFLARI



1938 yılında Hal Binası ve çevresi (Atılgan, 2017)



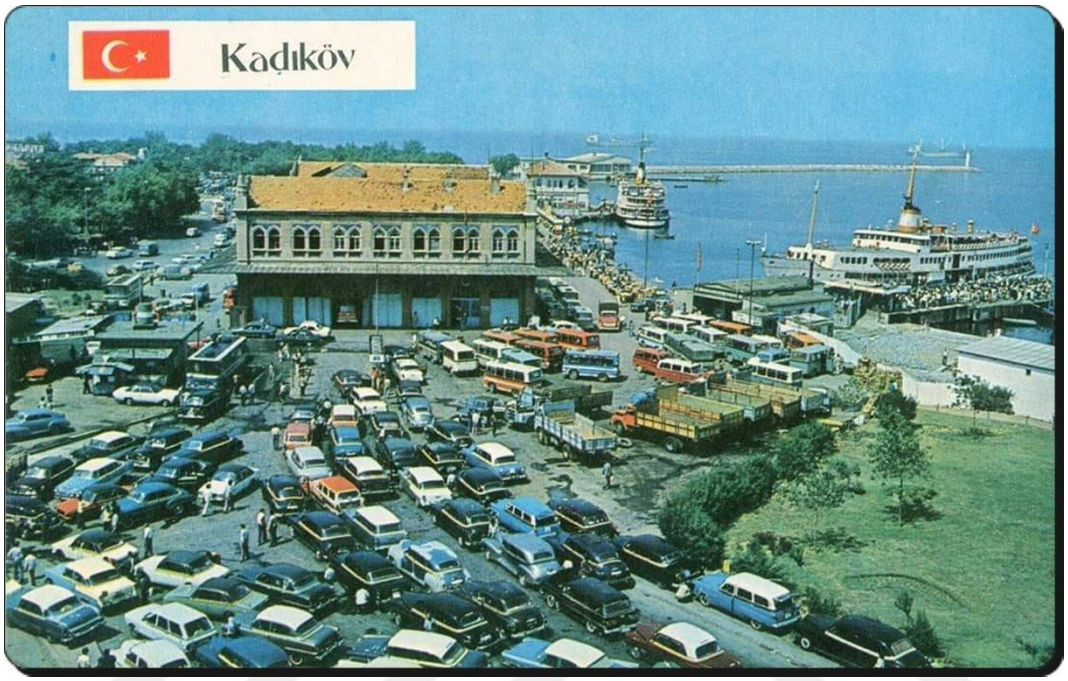
1934-1966 yılları arasında Kadıköy Meydanı-tramvay hattı
(Eski İstanbul Fotoğrafları Arşivi)



a) Haydarpaşa Garı yanındaki kayık iskelesi (Anonim), b) Kadıköy İskelesi yanındaki kayık iskelesi (Anonim) c) Kayık iskelelerinin konumları (Yazar)



Kadıköy sahilinden Haydarpaşa (Kadıköy Ansiklopedisi)



1970’li yıllarda Hal Binası (Haldun Taner Sahnesi)



1970’li yıllarda Kadıköy İskelesi ve Şehremaneti Binası (Salt Araştırma)

D
RASİMPAŞA MAHALLESİNİN GÜNCEL FOTOĞRAFLARI









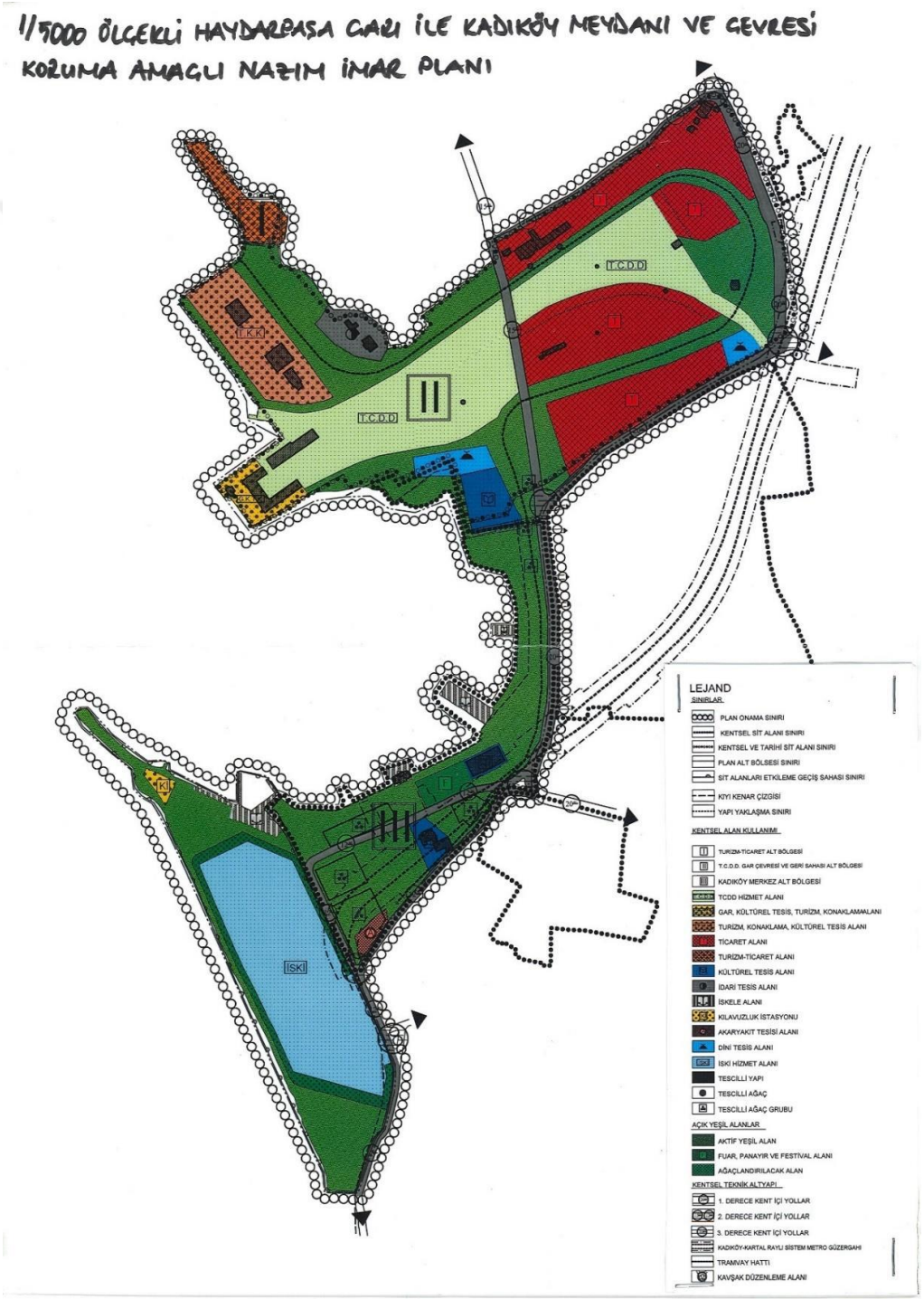






E

1/5000 ÖLÇEKLİ HAYDARPAŞA GARI İLE KADIKÖY MEYDANI VE ÇEVRESİ K.A.N.İ.P.



F

HAYDARPAŞA GARI ARKEOLOJİK VE ENDÜSTRİYEL MİRAS PARKI PROJESİ

proje görselleri

genel görünüm



proje görselleri

arkeolojik alan



G
"ÖZEL PROJE ALAN" KARARI VE PROJE ALANI SINIRLARI

T.C.
ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKANLIĞI
Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü

Sayı : E-50892535-303.03-8457025 16.01.2024

Konu : 3401321142 - Haydarpaşa ve Sirkeci Gar Sahalarının Özel Proje Alanı İlan Edilmesi Hk.

DAĞITIM YERLERİNE

İlgi : a) Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğünün 02.11.2023 tarihli ve E-91331027-305.99-7767720 sayılı yazısı.
b) Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğünün (Uygulamalar Dairesi Başkanlığının) 21.10.2023 tarihli ve E-41124701-173.99-4312056 sayılı yazısı.

İlgi (a) yazı ile ilgi (b) yazıda; Haydarpaşa ve Sirkeci Garlarının sanat merkezine dönüşmesiyle İstanbul'un dünya çapında önemli bir sanat destinasyonuna dönüşeceği, iki kıtaya yayılmış bir bienal ve sanat merkezi oluşturulacağı, proje ile İstanbul Bienali'nin, dünyanın en önemli bienalleri arasında yer alacağı, sanatın gücünü ve birleştirici etkisini vurgulayarak İstanbul'un kültürel zenginliğini artırması ve şehrin uluslararası alanda tanıtımına büyük katkı sağlanmasının hedeflendiği, Bakanlığımız ile işbirliği içinde kamu hizmetinin hızlı ve etkin yürütülmesi ve marka kent İstanbul'un özellikle Anadolu yakasında eksikliği hissedilen müze, kütüphane, el sanatları atölyeleri ile birlikte bir kültür sanat odağı oluşturularak marka değerine katkıda bulunması, kültür mirasımızın yaşatılarak korunması ve kullanılması hedeflerine ulaşılması amacıyla projenin gerçekleşeceği alanların 1 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 97'nci maddesinin birinci fıkrasının (ğ) bendi uyarınca "özel proje alanı" ilan edilmesi için gerekli çalışmalara başlanılmasının talep edildiği iletilmiştir.

Yukarıda açıklanan gerekçeler ve Bakanlığımız yetkileri doğrultusunda söz konusu talep değerlendirilerek Haydarpaşa ve Sirkeci Garlarına ilişkin ilgi (b) yazı ekinde gönderilen koordinatlı sahalar, Bakanlığımızca 1 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 97'nci maddesinin birinci fıkrasının (ğ) bendi uyarınca "Özel Proje Alanı" olarak belirlenmiş olup bilgilerinize ve gereğini arz /rica ederim.

Y. Erdal KAYAPINAR
Bakan a.
Mekansal Planlama Genel Müdürü

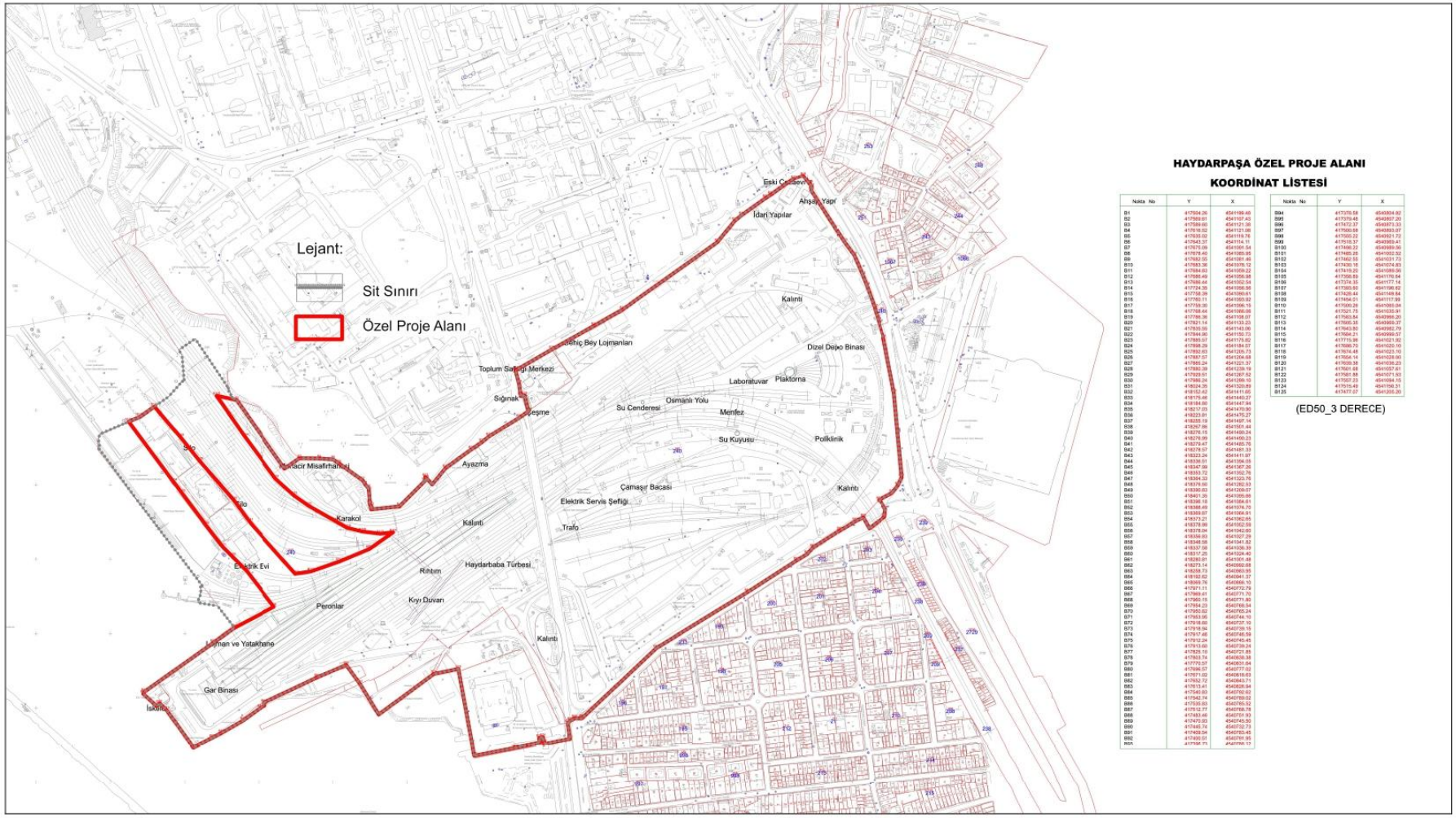
Ek:
1 - Haydarpaşa Gar Sahası Özel Proje Alanı (1 Sayfa)
2 - Sirkeci Gar Sahası Özel Proje Alanı (1 Sayfa)

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.
Doğrulama Kodu: F8D239D9-4C9C-486B-8FA7-9157307EB826 Doğrulama Adresi: https://www.turkiye.gov.tr

Mustafa Kemal Mahallesi Eskişehir Devlet Yolu (Dumlupınar Bulvarı) 9. km. No: 278
Çankaya/ANKARA
KEP Adresi : cevrevesehircilikbakanligi@hs01.kep.tr

Bilgi için:Elmas DÖLEKÇAP
Şehir Plancısı

1 / 2



HAYDARPAŞA ÖZEL PROJE ALANI

KOORDİNAT LİSTESİ

Nokta No	Y	X
B1	417904.26	4541199.48
B2	417883.61	4541307.43
B3	417589.60	4541121.36
B4	417619.52	4541121.06
B5	417635.02	4541119.76
B6	417643.37	4541114.11
B7	417671.09	4541091.54
B8	417678.40	4541085.95
B9	417682.55	4541081.46
B10	417683.36	4541078.12
B11	417684.83	4541059.22
B12	417686.49	4541058.98
B13	417686.44	4541052.54
B14	417734.39	4541056.56
B15	417758.39	4541060.61
B16	417760.11	4541063.82
B17	417759.80	4541066.15
B18	417788.44	4541068.08
B19	417786.36	4541108.07
B20	417821.14	4541133.20
B21	417833.58	4541143.76
B22	417844.90	4541150.72
B23	417883.97	4541175.82
B24	417898.29	4541184.57
B25	417892.63	4541205.73
B26	417887.57	4541204.68
B27	417885.24	4541221.37
B28	417880.39	4541239.19
B29	417929.51	4541297.52
B30	417986.24	4541299.10
B31	418024.35	4541320.89
B32	418152.42	4541411.65
B33	418175.46	4541446.27
B34	418184.80	4541447.94
B35	418217.05	4541476.90
B36	418223.81	4541475.27
B37	418233.19	4541497.14
B38	418267.86	4541501.44
B39	418276.15	4541496.24
B40	418276.99	4541490.23
B41	418278.47	4541485.75
B42	418278.57	4541481.33
B43	418323.24	4541411.97
B44	418336.51	4541394.05
B45	418347.99	4541367.26
B46	418353.72	4541352.76
B47	418364.32	4541323.76
B48	418378.90	4541282.93
B49	418390.63	4541256.07
B50	418401.39	4541055.88
B51	418396.18	4541064.51
B52	418388.49	4541074.70
B53	418369.97	4541064.91
B54	418373.21	4541062.65
B55	418378.99	4541052.59
B56	418378.84	4541042.60
B57	418356.60	4541027.29
B58	418348.58	4541041.82
B59	418337.99	4541036.39
B60	418317.25	4541024.40
B61	418285.91	4541001.48
B62	418273.14	4540992.68
B63	418258.73	4540965.95
B64	418182.82	4540941.37
B65	418069.79	4540866.10
B66	417971.11	4540772.79
B67	417969.41	4540771.70
B68	417965.15	4540771.80
B69	417954.23	4540766.54
B70	417950.82	4540765.24
B71	417953.95	4540744.10
B72	417918.60	4540737.10
B73	417918.94	4540736.15
B74	417917.46	4540746.59
B75	417912.24	4540745.45
B76	417913.60	4540739.24
B77	417825.10	4540721.85
B78	417803.74	4540830.38
B79	417770.57	4540831.64
B80	417696.57	4540777.02
B81	417671.02	4540818.63
B82	417652.72	4540843.71
B83	417613.41	4540828.94
B84	417540.83	4540792.62
B85	417542.14	4540789.02
B86	417536.83	4540785.32
B87	417512.27	4540788.78
B88	417483.46	4540751.93
B89	417470.83	4540745.50
B90	417445.74	4540732.73
B91	417459.54	4540753.45
B92	417490.91	4540791.95
B93	417508.71	4540796.11

Nokta No	Y	X
B94	417370.58	4540804.82
B95	417379.48	4540807.20
B96	417472.37	4540873.93
B97	417566.58	4540863.07
B98	417550.22	4540921.72
B99	417519.37	4540965.41
B100	417496.22	4540999.56
B101	417485.28	4541002.52
B102	417462.55	4541031.73
B103	417430.16	4541074.83
B104	417419.20	4541089.56
B105	417398.83	4541119.64
B106	417374.35	4541177.14
B107	417393.63	4541196.62
B108	417428.44	4541149.84
B109	417464.01	4541117.95
B110	417500.26	4541065.04
B111	417521.75	4541035.91
B112	417563.84	4540995.20
B113	417665.35	4540969.27
B114	417663.80	4540982.79
B115	417664.21	4540999.57
B116	417710.36	4541021.92
B117	417680.70	4541020.10
B118	417679.48	4541023.10
B119	417658.14	4541039.60
B120	417639.58	4541038.23
B121	417601.68	4541057.61
B122	417561.58	4541071.53
B123	417557.23	4541094.15
B124	417515.49	4541156.31
B125	417477.07	4541205.20

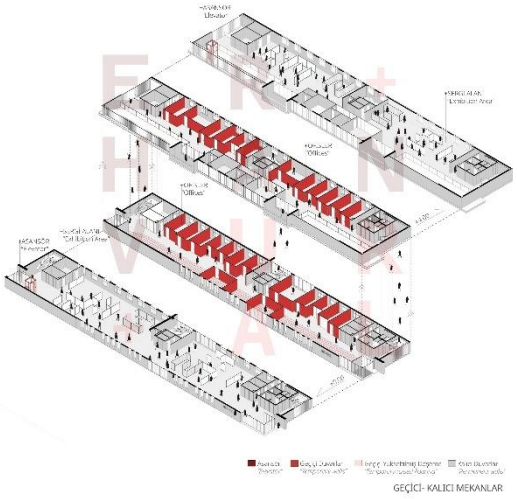
(ED50_3 DERECE)

H
TCDD GEÇİCİ OFİSLERİ VE SANAT GALERİLERİ

Görseller Erhan Vural Mimarlık'ın internet sitesinden alınmıştır.











I
TEZ KAPSAMINDA YAPILAN GÖRÜŞMELER

Bu çalışma kapsamında gerçekleştirilen görüşmeler, alandaki projelere ilişkin bilgi edinmenin yanı sıra, ilgili kurum ve aktörlerin Haydarpaşa ve çevresine dair yaklaşımlarını, geçirdikleri kurumsal süreçleri, aralarındaki etkileşim biçimlerini ve kurumsal iletişim dinamiklerini anlamaya yönelik olarak gerçekleştirilmiştir. Kişisel bilgilere yer verilmemiş, kurumsal gizlilik ve etik ilkelere saygı esas alınmıştır. Görüşmede yöneltilen sorular, etik kurul başvurusunda belirtilen çerçeveye sadık kalınarak yapılandırılmıştır.

İSTANBUL ARKEOLOJİ MÜZELERİ

Görüşme Yeri: Haydarpaşa Gar Sahası
Tarih: 11.04.2024

1. **Haydarpaşa Gar sahasındaki arkeolojik kazı çalışmaları hangi bölgelerde yürütülmektedir ve sürecin devamına ilişkin nasıl bir planlama öngörülmektedir?**

   Devam edecek, şimdilik kıvrılan ray hattı boyunca çalışıyoruz. Ancak ne kadar daha ilerleyeceğimiz belirsiz. Garın belirli seferler için kullanılması planlanıyor, bu nedenle alanın bir kısmı kapatıldı, peronlar tekrar yapıldı.

2. **Kazı süreçlerinde ne gibi zorluklar yaşıyorsunuz?**

   Elektrik hatları var, kazmayı vuruyorsun hatlarla karşılaşıyorsun. Elektrik hatları çok güçlü, tren çalıştırıyor. Ayrıca 1917 sabotajı sırasında trenden fırlayan patlamamış top mermilerini bulduk kazıda. 4-5 farklı noktada. Ne olur ne olmaz. Kentin içinde çok zor bu iş. Ayrıca deniz kotunda olduğumuz için suyla savaşımız var. Çamura batıyoruz. Önlem almak zor.

3. **Köprüden insanlar burayı görüyor. Müzeler haftası nedeniyle alanın günübirlik açıldığını biliyoruz. Bu gibi programlar yapılacak mı? Halktan nasıl tepkiler aldınız?**

   Tam onun gibi olmasa da evet düşünüyoruz. 80-90 kişi geldi kontrol etmesi zor oldu. Biz de o kadar kişi beklemiyorduk. Daha kontrol edebileceğimiz gruplar şeklinde olabilir. Çok spesifik bir tepki almadım, dinlediler, izlediler. Onun dışında arada köprüden laf atan çok oluyor. Hastane bölgesine giden bir yol olduğu için yaya akışı çok fazla. İnsanlar merak ediyor.

4. **Çalışmaların ne zaman sonlanması planlanıyor?**

   Net bir şey söylemek pek mümkün değil.

5. **Bakanlıklar dışında hangi firmalar çalışıyor?**

   Arkeoteknik, belgeleme ve restorasyon çalışmaları yapıyor.

6. **Arkeopark projesinin son durumu nedir?**

   Belirsiz. Onu Ulaştırma Bakanlığı hazırladı. Arkeolojik alanı ve şimdi de Gar Binası'nı Kültür Bakanlığı devraldı. Ne olur bilmiyorum.

7. **Limanla ilişkisi kurulacak mı?**

   Gümrüğün kalkacağı söyleniyor. Gebze tarafına taşınması planlanıyor diye duymuştum. Bu düşünceler var ama bulamaç olmuş durumda.

8. **Maliyet kim tarafından ve nasıl karşılanıyor?**

   Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından. Ayrıca Avrupa Kredi Bankası kredi sağlıyor. Alan çok büyük.

9. **Arkeolojik çalışmalar için bakanlıklar dışında sponsor ya da sağlanan özel bir fon var mı?**

   Yok.

10. **Alan için kurulan ya da kurulması planlanan bir komite var mı? Alan yönetim planı hazırlanması düşünülüyor mu?**

    Bildiğim kadarıyla yok. Keşke hazırlansa. Biz de aynı fikirdeyiz, Alan Başkanlığı yapılsın. Aşıyor hepimizi, gerçekten aşıyor. Bir yandan binalar, diğer yandan arkeolojik kazı var. TCDD tren işletecek ve sen arkeopark

yapacaksın. Ayrıca proje sürekli değişiyor. Altından kalkabilecek durum yok. Buranın özerk bir yapısının olması ve farklı alanlardan görevlilerin olması lazım.

11. Kadıköy belediyesi konuya nasıl yaklaşıyor?

Kadıköy Belediyesi, belediye gibi yaklaşıyor. Kadıköy Belediyesi'nin 2014-19 yılları arasındaki başkanı Fikirtepe'de inşaat yapan Nuhoğlu İnşaat'ın sahibi. Haydarpaşa Gar olarak kalsın diyor çünkü burada işi yok.

12. İstanbul Büyükşehir Belediyesi konuya nasıl yaklaşıyor?

Her yeri restore edelim yaklaşımları var. Bunu doğru bulmuyorum. Bazı yerler olduğu gibi kalmalı. Müze kavramı değerini yitiriyor. Böyle bir şey değil müzecilik. Burada TMO Binası var, onların ilk aklına gelen tohum müzesi yapmak. İçeri bir kere bakmamışlar. İçeride müze yapılacak alan yok. Adam makinaları koymuş, üzerine binayı inşa etmiş. O kadar komik ki her şey. Bizim şurada yarım ay biçiminde bakım atölyeleri var. Hava fotoğrafından baktığında amfi tiyatro gibi göründüğü için tiyatro projesi fikri üretmişler.

İDEKOM İNŞAAT

Görüşme Yeri: Haydarpaşa Garı
Tarih: 08.08.2024

1. **Haydarpaşa'da yürütülen restorasyon çalışmaları hakkında bilgi verebilir misiniz?**

Çalışmalar çatıdan başlamış, ardından cephe taşları, pencere doğramaları, kapılar, kemer taşları gibi özgün öğelerin belgeleme ve yenilenme süreçleri gerçekleştirilmiştir. Çatıda orijinal kaplama malzemesi olan İspanya'dan getirilen arduvaz taş kaplama tercih edilmiştir. Çelik ve ahşap taşıyıcı sistem elemanları ile saçak ve yağmur oluklarındaki çinko ve kurşun kaplamalar aslına uygun şekilde uygulanmaya çalışılmıştır. Üst katlardaki mekanların kapı ve kepenklerinde özgün ahşap elemanların onarımı sağlanmıştır. Duvar, tavan, kapı ve pencere yüzeylerinde kazıma işlemleri gerçekleştirilmiştir.

Bekleme salonunda ise tavan ve duvar süslemeleri, vitray camlar, tarihi saat, karo döşemeler, mermer kaplamaları, aydınlatma armatürleri ile ahşap kapı ve aksesuarları yenilenerek restorasyon tamamlanmıştır.

Ayrıca, binanın güçlendirilmesine yönelik olarak V No'lu binanın bodrum katında radye temel sistemi ve mikro kazık uygulamaları yapılmış, mevcut temel kolonlar güçlendirilmiştir. Bu çalışmalar sayesinde hem taşıyıcı sistem güvenli hale getirilmiş hem de zemindeki oturma riskleri azaltılmıştır. Binanın beton işleri, şap işleri ve ahşap doğrama işleri tamamlanmıştır.

2. **Restorasyon sürecinde karşılaşılan teknik ya da yapısal zorluklar neler oldu?**

Restorasyon sürecinde karşılaşılan başlıca teknik zorluklardan biri, cephe kaplamalarında kullanılan ve Bilecik-Osmaneli bölgesinden getirilen Lefke taşının temizlenmesi ve uygulanması sırasında yaşanmıştır. Bu taş, özgün dokuya uygunluğu nedeniyle özel bir taş ocağından temin edilerek kullanılmış; özellikle Kadıköy'e bakan cephelerde, yüzeydeki kir ve katmanların uzaklaştırılması için kimyasal yöntemlerle temizlenmiştir. Ancak hassas bir malzeme olması nedeniyle, özellikle rüzgârlı havalarda montaj sürecinde ciddi güçlükler ortaya çıkmıştır. Bu

durum hem işçilik süresini uzatmış hem de uygulama sırasındaki hassasiyeti artırmıştır.

3. **Restorasyon sürecinde Kültür Bakanlığı, Koruma Kurulu, Anıtlar Müdürlüğü gibi kurumlarla nasıl bir koordinasyon süreci yürütüyorsunuz? Herhangi bir iletişim problemi yaşıyor musunuz?**

Süreçte yer alan kurumlar Kültür ve Turizm Bakanlığı ve ona bağlı birimler olduğu için, kurumlar arası koordinasyonda genellikle sorunla karşılaşılmamaktadır.

4. **Arkeolojik buluntular uygulama sürecini nasıl etkiledi?**

Zemine inildikçe karşılaşılan kalıntılar nedeniyle, peron alanlarında yapısal sağlamlaştırma ihtiyacı doğmuştur. Bununla birlikte, V No'lu binada zemin iyileştirme çalışmaları yapılması gerekmiştir.

5. **Güncel projeden haberiniz var mı? Ne tür planlamalar yapılıyor?**

Evet, güncel projeyle ilgili bazı bilgilere sahibiz. Gar binasının müze olarak kullanılacağı söyleniyor. 5 numaralı yapının sergi salonu yapılması, eski karakol binasının yemekhane olarak düzenlenmesi ve yanındaki misafirhanenin de kafe olarak kullanılması planlanıyor. Ayrıca, siloların otele dönüştürülmesi gündemde. Silo önünden Harem'e kadar uzanan alanın da Galataport'a benzer bir alışveriş ve yaşam alanına dönüştürülmesi düşünülüyor.

İBB ŞEHİR PLANLAMA MÜDÜRLÜĞÜ

Görüşme Yeri: Zoom (çevrimiçi)
Tarih: 09.04.2025

1. Kadıköy Strateji Belgesi hazırlanırken katılımcı süreçler nasıl yürütüldü?

Kadıköy Strateji Belgesi hazırlanırken süreç üç temel aşamada ilerledi. İlk olarak, hazırlık döneminde bir web sitesi açıldı, kurum görüşleri alındı, analiz ve tematik araştırmalar yapıldı. Bu sırada bir Kadıköy'de bir iletişim ofisi kuruldu ve kamu paydaşlarıyla bazı toplantılar düzenlendi. Bu süreçte daha önceki çalışmamız olan Beyoğlu Senin deneyiminden de yararlandık. İstanbul Vizyon 2050 belgesini temel alarak, Kadıköy'ün karşı karşıya olduğu temel sorunları tespit etmeye çalıştık.

Sonrasında saha çalışmaları başladı. Bu dönemde muhtarlarla görüşmeler yaptık, halk toplantıları, anketler, odak grup görüşmeleri ve birebir görüşmeler gerçekleştirdik. Ayrıca TMMOB ile toplantılar yaptık, paneller ve akademik buluşmalar düzenledik. Bu etkinlikler sayesinde katılımcılardan doğrudan bilgi aldık. Ziyaretçilere ulaşmak için de özel bir çaba gösterdik. Broşürler dağıttık, billboard çalışmaları yaptık.

Sürecin son bölümünde ise kararların şekillendiği çalıştaylar yaptık. Strateji taslaklarını bu toplantılarda tartıştık, yeniden kamu kurumlarıyla koordinasyon kurularak süreci tamamladık. Ortalama 4bin kişi ile görüşüldü.

2. Bu görüşmelerde öne çıkan ortak beklenti veya talepler nelerdi?

Görüşmelerde öne çıkan konular genellikle ulaşım bağlantıları, ekonomik yapı, sosyal yaşam ve mekânsal düzenlemeler etrafında şekillendi. İnsanlar özellikle ulaşımın iyileştirilmesi, kamusal alanların daha işlevsel hale gelmesi gibi konulara ağırlık verdiler. Bunun yanında afet riski, çevresel konular ve kurumsal işleyişle ilgili talepler de dile getirildi ama daha sınırlı düzeydeydi.

3. Belediye, Haydarpaşa'yı nasıl bir işlevsel bütünlük içinde değerlendirmektedir?

Haydarpaşa Gar sahası, özel proje alanı ilan edildiği için ne yazık ki Kadıköy Strateji Belgesi kapsamına alınmadı. Yani bu belge hazırlanırken Haydarpaşa'yla ilgili doğrudan bir değerlendirme yapılmadı. Ama yine de, çalışma alanının çevresindeki projelerin kente etkisi, ulaşım bağlantıları ve hafıza-kimlik gibi

konular üzerinden dolaylı olarak ele alındı, özellikle deniz ulaşımı ve Anadolu-Tram projesi gibi başlıklarda Haydarpaşa'ya da değinildi.

4. **Katılımcılık sürecinde halkın Haydarpaşa ile ilgili dile gelen konular oldu mu?**

Özellikle Kadıköy Kent Dayanışması, ulaşım, yeşil alan ihtiyacı ve kamusal alanların korunması gibi konulara dikkat çekti. TMMOB Şehir Plancıları Odası ise Gar'ın tren işlevini koruyacak plan kararlarının alınması gerektiğini vurguladı.

5. **Kadıköy Meydanı Tasarım Yarışması'nda seçilen proje, strateji belgesinin hazırlanmasında dikkate alındı mı?**

Evet, özellikle kamusal alanlarla ilgili öneriler bizim için önemliydi ve strateji belgesinde dikkate alındı. Meydanın çarşıyla bütünleştirilmesi fikri bizim açımızdan öne çıkan bir noktaydı. Kazanan proje 2021'de Koruma Kurulu'na iletildi. Kurul bazı düzeltmeler istedi, bu değişiklikler yapıldı ve süreç hâlâ resmi görüşlerin tamamlanmasıyla ilerliyor.

6. **Belediyenin sahil hattı, Rıhtım Caddesi ve gar çevresindeki mahallelere yönelik kentsel tasarım veya peyzaj projeleri var mı?**

Evet, bu bölgeyle ilgili bazı çalışmalar var. Kentsel tasarım rehberi hazırlanması önerildi. Kültürel Miras Müdürlüğümüz bölgede envanter çalışmaları yaptı. Ayrıca Rasimpaşa Mahallesi'ne yönelik uygulama imar planı çalışmaları da hâlâ devam ediyor.

7. **Merkezi yönetimin Haydarpaşa için önerdiği projeler hakkında İBB'nin doğrudan bir müdahale hakkı var mı? Bu projeler hakkında nasıl bir diyalog yürütüyor?**

Sadece kurum görüşü isteniyor, süreç daha çok bu şekilde ilerliyor.

İSTANBUL RÖLÖVE VE ANITLAR MÜDÜRLÜĞÜ

Görüşme Yeri: İstanbul Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü
Tarih: 10.06.2025

1. **Haydarpaşa'da yürütülen en son proje hakkında bilgi verebilir misiniz?**

   Gar yapısında çok işlevli bir kullanım hedefleniyor aslında. Zemin katta bekleme salonunun yanı sıra kitap kafe, kitap satış birimi, 7/24 açık çalışma alanı ve engelli kullanıcılar için özel bölümler olacak diye planlanıyor. Tren seferleri ise sadece şehirlerarası bağlantılar için yapılacak. Ama bunlar da sürekli olmayacak, belirli saatlerde işleyecek. Geri kalan saatlerde kütüphane gibi kullanılacak gar. Üst katlarda da özel koleksiyonlara ayrılmış alanlar, çalışma ve toplantı odaları gibi birimler yer alacak.

   Protokol Cami yıkılmayacak. Onun hemen arkasındaki misafirhane binasının yerine ise bir arkeoloji müzesi yapılması düşünülüyor. Bu müzenin sarmal bir dolaşımı var. Ayrıca üst katlarda oluşturulacak sergi alanlarından aşağıdaki arkeolojik kalıntıların görünmesi sağlanacakmış. Khalkedon Müzesi olmayacak adı. İstanbul Arkeoloji Müzeleri'nin Asya ayağı gibi olacak.

   Et ve Balık Kurumu binasıyla ilgili de Koruma Kurulu tarafından yıkım kararı alındı. Yapının statik durumu baya kötü çıktı. Yerine Anadolu yakasına özgü olacak şekilde, Taksim'deki AKM'ye benzer bir performans sanatları merkezi yapılması düşünülüyor. Anadolu yakasının performans sanatları merkezi gibi düşünün.

2. **TCDD'nin Gar içerisindeki idari ofislerine ne olacak?**

   Org. Şahap Gürler Caddesi'nden Gar sahasına girilen noktada, ömrünü tamamlamış bazı eski yapılar vardı; onların yerine sanat galerisi olarak kullanılacak yeni yapılar inşa edildi. Şu an TCDD ofisleri geçici olarak bu yapılara geçti. İlerleyen süreçte ise Behiç Bey Konakları çevresine yeni bir yapı yapılması ve bu birimlerin oraya taşınması düşünülüyor.

3. **Siloların olduğu kısımla ilgili ne düşünülüyor?**

   Eski silolar, askeri karakol ve muhacirin misafirhanesi gibi yapılar geçişi sergi mekânı olarak değerlendirilecek. Önüne vapurlar yanaşacak. Ama alanın yaya erişimi açısından bazı sorunları var. Ulaşım meselesi önemli ve çözülmesi gereken bir konu olarak görülüyor. Üzerinde hala çalışılan bir konu. Özellikle

tramvay hattının kesinleşmesiyle birlikte, durağın bulunduğu noktadan alana ek bir giriş yapılabilir.

4. **Haydarpaşa özelinde Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü ile Koruma Kurulu, İstanbul İl Kültür Müdürlüğü ve diğer kamu kurumları arasında nasıl bir iş birliği yürütülüyor?**

   Kültür Bakanlığı'na bağlı kurumlar birbiriyle iletişim halinde çalışıyorlar, Ulaştırma Bakanlığı ile ortak alanlar için ara ara toplantılar yapılıyor. Ulaştırma Bakanlığı ve İBB alanın çevresinde nasıl bir süreç yürütüyor bilmiyorum. Onun dışında İBB'nin proje uygulama ekibi ile kurumumuzun proje sorumluları arakesitlerde malzeme ve dil birliğini kurmak için birlikte çalışıyor.

5. **Kurul kararlarının zaman içinde değişikliğe uğraması veya iptal edilmesi gibi durumlar söz konusu oluyor mu? Eğer oluyorsa, bu durumun gerekçeleri ve alandaki uygulamalara etkileri nelerdir?**

   Evet, böyle durumlar olabiliyor. Haydarpaşa çok hassas bir alan olduğu için, çalışmalar sırasında her an yeni bir şey ortaya çıkabiliyor. Bu da daha önce alınmış kurul kararlarının yeniden değerlendirilmesini veya yeni karar alınmasını gerektirebiliyor. Bu durum uygulama sürecini uzatabiliyor ama alanın korunması açısından gerekli. Kurul kararı olmadan biz bir şey yapamıyoruz.

6. **Kurumunuzun uygulamalarda karşılaştığı en yaygın teknik veya bütçesel zorluklar nelerdir? Bütçesel planlamayı nasıl yapıyorsunuz?**

   Alan çok büyük bu nedenle planlamak çok zor. O nedenle etaplı çalışmayı uygun gördük. 1.etap Gar binası ve arkeoloji müzesinin bulunduğu bölümü, 2. Etap, Gar sahası içindeki silolar, askeri karakol ve muhacirin misafirhanesi yapıların bulunduğu alanı, 3. Etap, Tıbbiye Köprüsü'nün arkasında kalan kısmı içermektedir.

HAYDARPAŞA DAYANIŞMASI (TMMOB MİMARLAR ODASI & BTS)

TMMOB Mimarlar Odası ile görüşme: 12.06.2025, Karaköy
BTS (Birleşik Taşımacılık Sendikası) ile görüşme: 16.06.2025, Kadıköy
(Her iki görüşme, Haydarpaşa Dayanışması kapsamında birlikte ele alınmıştır.)

1. **Haydarpaşa Garı ve çevresine yönelik proje ve müdahale girişimlerinden ilk ne zaman ve nasıl haberdar oldunuz? Bu sürece nasıl tepki verdiniz?**

2003 yılında sendika yönetimindeyken kurum içerisindeki yöneticilerden birinin odasında masasının arka duvarında dikkatimi çeken bir görsel oldu. Haydarpaşa Garı'nın iç avluya bakan kısmında havuzlar ve apartmanlarla çevrili bir alanın yer aldığı bir görseldi. Merak edip sorduğumuzda bunun TCDD ve Alman BEOS firması iş birliğiyle hazırlanan bir dönüşüm projesine ait olduğunu belirtilerek projenin diğer görsellerinin de bulunduğu bir kitapçığı incelememize izin verdiler. Burada konaklama ile kültürel tesis gibi işlevler öngörüldüğünü öğrendik. Bu duruma karşı ne yapabiliriz diye sorgularken Mimarlar Odası ile görüşmemiz gerektiğine karar verdik. Gar binasında yapılan görüşmede liman çalışanlarından biri asıl proje bu değil diyerek İBB'den başka proje alıp getirdi. Alan üzerinden çeşitli projelerin üretildiğin gördük ve oda ile dayanışma kurulmasına karar verdik.

2. **Haydarpaşa'ya dair yürütülen mücadelede Dayanışma bileşenlerinin (sendika, meslek odaları vb.) izlediği stratejiler nelerdir?**

Haydarpaşa Garı ve çevresinde planlanan özelleştirme ve dönüşüm projelerine karşı güçlü, çok aktörlü ve süreklilik taşıyan bir mücadele yürütmüştür. 13 Mayıs 2005'te kurulan Dayanışma, kamuoyundan gizlenen projeleri deşifre ederek başlattığı bu mücadelede, Mimarlar Odası, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Liman-İş gibi meslek örgütlerinin yanı sıra sendikalar, akademisyenler, sivil toplum kuruluşları ve yurttaşları bir araya getirmiştir. Eylem alanı geniştir: basın açıklamaları, kamuoyu bilgilendirmeleri, hukuk mücadeleleri, soru önergeleri, "merdiven eylemleri" gibi yaratıcı protesto biçimleri, sempozyumlar, paneller, arama konferansları ve uluslararası kurumlarla iş birliği yer almaktadır.

3. **Haydarpaşa Dayanışması'nın uzun soluklu bir mücadele pratiğine dönüşmesini mümkün kılan etkenler nelerdir?**

Öncelikle farklı kesimlerden insanları bir araya getirebilmiş olması ve bu insanların kendi birikimleri ile sürece dahil olmasıdır. Bu kolektif yapı zamanla bir mücadele kültürüne dönüşmüştür. Bu sayede sadece tepki veren değil, bilgi üreten, kamuoyunu bilgilendiren, hukuki yolları takip eden bir yapı oluşmuştur. Sürekliliği sağlayan şeylerden biri de haftalık eylemlerdi. Pazar nöbetleriyle bu mücadele herkesin hayatında bir rutin haline gelmiştir.

4. Merkezi ve yerel yönetimlerle olan iletişim süreçlerinde yaşadığınız en belirgin engeller veya dikkat çeken olumlu örnekler nelerdir?

Merkezi ve yerel yönetimlerle iletişim süreçlerimiz çoğu zaman sancılı geçti. En belirgin engellerden biri, kararların çoğunlukla kapalı kapılar ardında alınması ve projelerin kamuoyundan gizlenerek hazırlanmasıydı. Özellikle merkezi idare, katılımcı süreçleri işletmekten kaçındı. Yerel yönetimlerle zaman zaman daha açık bir iletişim kurulabildi ancak yetki paylaşımı konusundaki belirsizlikler, çoğu zaman net bir muhatap bulunmasını zorlaştırdı. Doğrudan iletişimde zorlandık ama kamuoyu üzerinden dolaylı bir baskı yaratmak ve hukuki süreçler çoğu zaman daha etkili oldu. Son yıllarda yerel yönetimlerin sürece daha duyarlı yaklaştığını, eylemlere katıldığını, dayanışmayla doğrudan iletişim kurduğunu görüyoruz. Bu değişimde, seçimle gelen yeni siyasi iradenin katılımcılığa ve kamu yararına daha duyarlı bir yaklaşım benimsemesinin etkisi büyüktür.

5. Haydarpaşa'nın kıyı erişimi, demiryolu ve liman işlevlerinin sürekliliği açısından güncel projeleri nasıl değerlendiriyorsunuz?

Haydarpaşa'nın gar olarak kalması bizim için çok önemli. Bunu sadece tek başına düşünmemek lazım, Sirkeci Garı'yla birlikte bir bütün olarak ele almak gerekiyor. Çünkü bu iki yapı, İstanbul'un demiryolu mirasının bel kemiğini oluşturuyor ve bu bütünselliğin demiryolu hattının devamı ile korunması şart. Dünyada başka hiçbir şehirde iki yakayı birbirine bağlayan böyle bir yapı yok. Üstelik bu hat, olası bir deprem durumunda kentin tahliyesi için de kritik bir altyapı sunuyor. Burada şehrin gerçek bir ihtiyacından bahsediyoruz. Bugün öne sürülen projelerde ise garın kültürel bir alana dönüşmesi öneriliyor ama bu durum mevcut demiryolu işlevini neredeyse tamamen ortadan kaldırıyor. Demiryolu sisteminde yapılan değişikliklerden kaynaklı gün içerisinde hatların çalışmasının mümkünatı yok. Trenler sadece sabah ve akşam gelebilir. Marmaray'la olan bağlantı bizim dar

boğazımız oldu. Ayrıca projelerde gördüğümüz kadarıyla trenlerin bakımının yapılacağı depo alanı yok, Söğütlüçeşme İstasyonu da gar değil zaten. Projede Gar binasının yanında zenginlerin teknelerinin yanaşacağı ahşap iskele var.

6. Geçen yaklaşık 15 yıllık süreçte mücadeleye dair en önemli kazanımlar ve kayıplar neler olmuştur?

Bu uzun soluklu mücadelenin en büyük kazanımı, önce Haydarpaşa Garı'nın ardından da tüm gar ve liman sahasının sit alanı olarak tescil ettirilerek yasal koruma altına alınması oldu. Ayrıca ilk yıllarda Perşembe günleri sanatçılarla birlikte gerçekleştirdiğimiz etkinlikler, 200 gün boyunca sürdü ve oldukça güçlü bir kamusal görünürlük sağladı. Ancak elbette zorluklar da yaşadık. Restorasyon çalışmaları başlayıp gar sahası dışına çıkmak zorunda kalmamız, mekânsal bağımızı zayıflattı ve eylemleri gerçekleştirmemizi fiziken zorlaştırdı. Eskiden garın içindeki büfeden ve sendikanın imkânlarından faydalanabiliyorduk; bu da eylemliliğimizi kolaylaştırıyordu. Zamanla eylemleri yürüten ekip değişti, yaş aldı; yeni gelen arkadaşlar ise çoğunlukla sokaktan gelmeyen, daha farklı bir politik zeminle yetişmiş kadrolardı. Bu durum, önceki döneme kıyasla alanla kurulan bağın ve sahiplenme duygusunun zayıflamasına neden oldu. Yine de Mavi Sandal Buluşmaları, yılbaşı etkinlikleri gibi sembolik buluşmalarımızı sürdürdük; hatta bazı yurtdışı gezilerinde bile Haydarpaşa direnişini taşımaya devam ettik. Avrupa Parlamentosu'ndan bile destek aldığımız oldu.

7. Haydarpaşa ve çevresi için bir alan yönetim birimi ve yönetim planı oluşturulmasını gerekli ve uygulanabilir buluyor musunuz?

Haydarpaşa gibi çok katmanlı ve çok aktörlü bir alanın korunması, yaşatılması ve geleceğe taşınması, yalnızca koruma kurullarının kararlarıyla ya da tekil projelerle sürdürülebilecek bir süreç değil. Alan yönetim planı sayesinde hem kurumsal koordinasyon sağlanabilir hem de sivil toplumun sürece katılımı mümkün olabilir tabi. Alan yönetim birimi, hem planlama hem de uygulama aşamalarında kurumlar arası kopuklukları ve belirsizlikleri önleyebilir. Ancak bunun işler ve bağımsız bir yapıya sahip olması gerekir; sadece şeklen kurulmuş, içi boş yapılar bir çözüm olmaz.

AVRASYA CONSULTANT

Görüşme Yeri: DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü
Tarih: 13.06.2025

1. **Haydarpaşa Gar Sahası'nda ne tür çalışmalar yürütmektesiniz?**
   Gar sahasında ray hattı döşeme çalışmaları yürütülmektedir. Normal koşullarda hat altına asfalt dökülmez; ancak alanda arkeolojik kalıntılar bulunduğundan, koruma amacıyla asfalt uygulaması yapılmak zorunda kalınmıştır. Ayrıca, güvenlik nedeniyle genellikle peronlara makas yerleştirilmemesine rağmen, yine arkeolojik kalıntıların konumu nedeniyle burada makas kullanılmış ve bu durum, tren geçişleri sırasında manuel kontrol gerekliliğini doğurmuştur. Yangın güvenliği kapsamında, silüeti etkilememesi amacıyla yer altına su deposu yapılmış, iç ihtiyaçlara yönelik bir trafo kurulmuştur. Şu anda da tren manevralarının izlenebilmesi için bir depo kontrol merkezi inşa edilmektedir. Bu merkezin dış cephesi, Anıtlar Kurulu ve Tasarım Vakfı'ndan alınan onay doğrultusunda tasarlanmıştır.
2. **Hangi hatların gelmesi öngörülüyor?**
   Şehirler arası hatlar gelecek.
3. **Alanın limanla bağlantısı kuruldu mu?**
   Limana erişim için makas bıraktık ama sonrasında ne olur bilinmez.
4. **Alan Kültür Bakanlığı'na kiralandıktan sonra projelendirme süreçlerinde neler değişti?**
   Hat sistemi değişti, arkeolojik kalıntılara alan ayırmak için 1 hat daha iptal edildi. Zaten azaltmak zorunda kalmıştık, iyice azaldı. Seyit Ahmet Köprüsü'nü de biliyorsunuz arkeolojik kalıntılardan çıktıktan sonra yenilemiştik. Yenilediğimiz köprüyü 3 hata uygun şekilde yapmıştık. Şimdi bir hat devre dışı kaldı. Ayrıca Org. Şahap Gürler Caddesi'nin de Kültür Bakanlığı'na geçmesi söz konusu.
5. **Alandaki çalışma sınırlarınızda Kültür Bakanlığı ile nasıl bir iletişim yürütüyorsunuz? Ne tür sorunlarla karşılaşıyorsunuz?**
   Arayüzleri çalışmak için toplantılar yapıyoruz ama katılmadıkları oluyor. Birçok yerde daha ne yapılacağını bilmiyoruz örneğin gar binasının arka U kısmını ortak çalışmadık. Veya güneydeki kısa peronu onlara verdik ama diğer

peronlarla arasında nasıl bir ayrım yapacağımızı konuşmadık. Biz şimdilik sadece rayların etrafında güvenlik önlemi alarak fence çektik.

6. **Güncel proje hakkında bilginiz var mı? Projenin demiryolu ile entegrasyonu nasıl olacak?**

   Güncel projeyi görmedik. Kültür Bakanlığı rayların altından yaya geçişi istiyor diye biliyorum ama kesinleşmiş bir şey yok. Alt geçit projelerini Ulaştırma Bakanlığı projesi için hazırlamıştık. Çok maliyetli ama imkânsız değil. Demiryolu altından yapmak zor ama.

7. **Belediye ile ne tür çalışmalar yürütüyorsunuz? Tramvay hattı ile ilgili görüştünüz mü?**

   Belediye ile çeşitli düzeylerde iş birliği yürütülmektedir. Örneğin, İSKİ ile hastaneden gelen atık suların yönetimi konusunda ortak çalışmalar yapılmıştır, kurum bu konuda proje geliştirmeye devam etmektedir. Daha önce hazırlanan bir proje, Kadıköy Belediyesi aracılığıyla Anıtlar Kurulu'na iletilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden (İBB) tramvay güzergâhına ilişkin bilgi paylaşılmıştır. Ancak durak yeri henüz netleşmemiştir. Güzergâhın Tıbbiye Köprüsü üzerinden geçmesi planlanmaktadır.

İ

TEZ KAPSAMINDA KURUMLARDAN ALINAN İZİNLER

T.C.
İSTANBUL VALİLİĞİ
İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü
Kültür Varlıkları ve Müzeler Şube Müdürlüğü

ACELE

Sayı : E-58757180-154.01-4930283 26.03.2024

Konu : Tez Çalışması Hk.

Sayın Onur Hazal ASLAN
İSTANBUL

İlgi : a) Onur Hazal ASLAN'ın 06.03.2024 tarihli başvurusu.
b) İstanbul Arkeoloji Müze Müdürlüğünün 25.03.2024 tarihli ve E-92207046-154.01-4926335 sayılı yazısı.

İlgi (a) başvurunuzda belirtilen bilgi, belge, proje ve haritaları edinebilmenize ilişkin İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü tarafından hava fotoğraflarının verilebileceği, Müze uzmanı denetiminde arazide incelemenin yapılabileceği ve bu konuda ayrıca DLH Marmaray (İstanbul) Bölge Müdürlüğünden de izin alınmasının gerektiği ilgi (b) yazı ile bildirilmiştir.

Bilgilerinizi ve gereği rica ederim.

Ayşin DENİZ KURU
Müdür a.
İl Müdür Yrd. V.

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.
Doğrulama Kodu: 582544C4-1965-4583-BE08-D8A1AB51FB6D Doğrulama Adresi: https://www.turkiye.gov.tr/ktb-ebys

Bab-ı Ali Caddesi No:28 Cağaloğlu - Fatih / İSTANBUL
Telefon: (212) 395 44 00
https://istanbul.ktb.gov.tr - kulturvarliklari34@ktb.gov.tr
KEP Adresi : istanbulkulturturizm@hs01.kep.tr

Bilgi için:Kadife ODABAŞ
DÜLÇEK
Bilgisayar İşletmeni
Telefon No:(212) 395 44 46

T.C.
DEVLET DEMİRYOLLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
TCDD 1. Bölge Müdürlüğü (Haydarpaşa)
Emlak Servis Müdürlüğü

Sayı : E-42688118-755.02.01-962576 29.07.2024
Konu : Bilgi ve belge talebi hakkında

1. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ'NE

İlgi : Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 12.06.2024 tarihli ve 96187715-622.03/E.2406110647 sayılı yazısı.

İlgi yazı ile Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım doktora programı öğrencisi 18532014 numaralı Onur Hazal ASLAN'ın, Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER danışmanlığında yürüttüğü "Arkeolojik Mirasın Kentsel Yapılı Çevre ile İlişkisinde Mimari Tasarımın Rolü" başlıklı tezi kapsamında Haydarpaşa Garı ve yakın çevresinde yürütmüş olduğu alan çalışması için bilgi ve belgelere ihtiyaç duyulduğu bildirilmiştir. Söz konusu gara ait bilgi ve belgelerin Onur Hazal ASLAN'a verilmesi hususunu Olurlarınıza arz ederim.

Onur KÖLEMEN
Servis Müdürü Y.

Uygun görüşle arz ederim.
İzzet İlteriş YÜKSEL
Bölge Müdür Yardımcısı V.

OLUR
Necmettin ACAR
Bölge Müdürü

Dağıtım:

TCDD 1. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
(HAYDARPAŞA)NE

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.
Doğrulama Kodu: 45B06871-2ED0-47EC-B165-83A60EB8A3AF Doğrulama Adresi: https://www.turkiye.gov.tr/tcdd-ebys

EMLAK SERVİS MÜDÜRLÜĞÜ
Rasim Paşa Mahallesi Tren Garı Yolu Sokak 34716 Kadıköy / İSTANBUL
Tel: 0216 348 80 20 Faks: 0216 336 22 57
KEP Adresi : tcdd.1bolge@hs01.kep.tr

Bilgi için:Candan UÇAR
Mühendis
Telefon No:(216) 348 80 20-4398

562657949 - 562657949 - 562657949

J
ETİK KURUL ONAYI

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Etik Kurulu

Toplantı Tarihi: 01.06.2025 **Toplantı No: 2025.06**

SOSYAL VE BEŞERİ BİLİMLER ARAŞTIRMALARI ETİK KURULU TOPLANTI KARARI

Yürütücülüğünü Üniversitemiz Fen Bilimleri Enstitüsü öğretim üyelerinden Doç. Dr. Yasemen Say Özer danışmanlığında lisansüstü öğrencisi ONUR HAZAL ASLAN tarafından yapılacak olan "TARİHİ KENTSEL PEYZAJ BAĞLAMINDA HAYDARPAŞA VE YAKIN ÇEVRESİNE BÜTÜNCÜL YAKLAŞIM" adlı çalışma ve bu çalışmada kullanılacak veri toplama araçları ve yöntemlerine ilişkin bilgilerde etiğe aykırı herhangi bir bulguya rastlanmamıştır.

Etik Kurul Üyeleri

DocuSigned by:
07F20CD75AD8430...
Prof. Dr. Murat DONDURAN
Başkan

DocuSigned by:
9D5616D3F2674C8...
Prof. Dr. Fatih GÜLGEN
Üye

DocuSigned by:
D6CAA832588B413...
Prof. Dr. Yiğit EVREN
Üye

DocuSigned by:
95126DCBD72243B...
Doç. Dr. Begüm SATICI
Üye

DocuSigned by:
11BD69611D0B462...
Doç. Dr. Nur CEMELELİOĞLU
Üye

DocuSigned by:
AEDFCC489DA74F0...
Doç. Dr. Gülbin ÖZKAN
Üye

DocuSigned by:
7FF802A54D7049F...
Dr. Öğr. Üyesi H. Ağan KARADUMAN
Üye

Taş Bina A-2013 Oda Davutpaşa Kampüsü Esenler/İstanbul Tel: (0212) 383 31 18
E-posta: sbemdr@yildiz.edu.tr - Web: sbe.yildiz.edu.tr
Rapor Doğrulama Adresi: "etik.yildiz.edu.tr/dogrula" Rapor No: 20250605548 Doğrulama Kodu: bffbf

TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR

Konferans Bildirisi

1. Aslan, O.H. & Say Özer, Y. (2023). "Kentsel Arkeoloji Kavramının Farklı Boyutları: Türkiye'de Yayımlanan Tez Çalışmalarında Öne Çıkan Konular ve Sorunlar (1990-2021)." 6th International Symposium on Human, Social and Sustainable Development Research (02-05 Mayıs 2023), Tunus

Makaleler

1. Aslan, O.H. & Say Özer, Y. (2025). Conservation and Sustainability of Haydarpasa's Urban Heritage Values Through Historic Urban Landscape (HUL) Approach, *International Journal of Built Environment and Sustainability*, 12(3), 89-104.

2. Aslan, O.H. & Say Özer, Y. (2025). HUL Yaklaşımının Pilot Şehirlerdeki Uygulamaları. *Yapı Dergisi*. (Kabul. Tarihi: 09.07.2025)

3. Aslan, O.H. & Say Özer, Y. (2025). Rethinking the Future of Haydarpaşa Between Conservation, Transformation, and Urban Policies, *Journal of Architectural Sciences and Applications.* (Hakem değerlendirmesinde)