T.C.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE DEĞİŞEN KENTSEL KORUMA POLİTİKALARININ BÜYÜK ULAŞIM PROJELERİ ÜZERİNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ: TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİ

Semanur ÖZCAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Kentsel Koruma ve Planlama Programı

Danışman

Doç. Dr. Elif ÖRNEK

Kasım, 2023

T.C.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE DEĞİŞEN KENTSEL KORUMA POLİTİKALARININ BÜYÜK ULAŞIM PROJELERİ ÜZERİNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ: TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİ

Semanur ÖZCAN tarafından hazırlanan tez çalışması çalışması 28.11.2023 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Koruma ve Planlama Programı **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Doç. Dr. Elif ÖRNEK
Yıldız Teknik Üniversitesi
Danışman

Jüri Üyeleri

Doç. Dr. Elif ÖRNEK, Danışman
Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Doç. Dr. Tolga İSLAM, Üye
Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Dr. Öğr. Üyesi Emrah ALTINOK, Üye
İstanbul Bilgi Üniversitesi _____

Danışmanım Doç. Dr. Elif ÖRNEK sorumluluğunda tarafımca hazırlanan "Türkiye'de Değişen Kentsel Koruma Politikalarının Büyük Ulaşım Projeleri Üzerinden Değerlendirilmesi: Tarihi Yarımada Örneği" 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.

Semanur Özcan

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın yürütülmesi sırasında desteğini üzerimden hiçbir zaman esirgemeyen, her zaman yanımda olan kıymetli danışmanım Doç. Dr. Elif Örnek'e ve her zaman arkamda olan sevgili aileme teşekkür ederim.

Semanur ÖZCAN

İÇİNDEKİLER

KISALTMA LİSTESİ v
ŞEKİL LİSTESİ vi
TABLO LİSTESİ viii
ÖZET x
ABSTRACT xii
1 GİRİŞ 1
1.1. Literatür Özeti 1
1.2. Tezin Amacı ve Kapsamı 2
1.3. Tezin Yöntemi 4
1.4. Hipotez (Veya Orijinal Katkı) 5
2 KORUMA POLİTİKALARINDA ULAŞIM PROJELERİNİN YERİ 6
2.1. Koruma Politikaları Yaklaşımının Zaman İçinde Değişimi 6
2.2. Büyük Ulaşım Proje Süreçlerinin Korunan Kültürel Miras Alanlarına Etkisinin Değerlendirilmesi 26
3 TÜRKİYEDE KÜLTÜREL MİRASIN KORUNMASI 34
3.1. Tarihi Alanların Korunmasını Etkileyen Aktörler ve Süreçleri 34
3.2. Kültürel Mirasın Korunmasında Ulusal Mevzuat 39
4 TARİHİ YARIMADADA BÜYÜK ULAŞIM PROJELERİNİN KORUNAN ALANLARA ETKİSİ 44
4.1. Tarihi Yarımada Yer Alan Proje Konumları ve İdari Sınırlar 44
4.2. Tarihi Yarımada İçin Üretilen Planlarda Getirilen Ulaşım Kararlarının İrdelenmesi 46
4.3. Tarihi Yarımada Büyük Ulaşım Projeleri 60
4.4. Ulaşım Projelerinin Kentsel Mekana Etkisinin Değerlendirilmesi 90
5 SONUÇ 101
KAYNAKÇA 103
EK A 114
TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR 128

KISALTMA LİSTESİ

CE	Avrupa Konseyi
DMA	Dünya Miras Alanı
DMK	Dünya Miras Komitesi
ICOMOS	Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi Türkiye Milli Komitesi
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
HMK	Haliç Metro Köprüsü
KANIP	Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı
KÜMED	Kültürel Miras Etki Değerlendirme
SMÖ	Sivil Mimari Örneği
UNESCO	Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü
YTM	Yenikapı Transfer Merkezi

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. 1 Çalışma kapsamında projelere yönelik incelenen odak kavramlar 3
Şekil 1. 2 Çalışmanın yöntem şeması 4
Şekil 1. 3 Doğrudan ve dolaylı olarak etkilenen bölgelere göre bazı kavramlar....5
Şekil 2. 1 Uluslararası sözleşmelerde odaklanılan bazı kavramlar 8
Şekil 2. 2 DPSIR çerçevesinden ilham alınarak arazi kullanımı geçişinin kavramsallaştırılması 28
Şekil 2. 3 Kristensen (2004) tarafından DPSIR'ın tanımlanması ve aşamaların birbiri ile ilişkisi.....28
Şekil 2. 4 İnsan-çevre sistemlerinin DPSIR tabanlı modeli 29
Şekil 2. 5 Kültürel Peyzajın korunmasına yönelik peyzaj göstergeleri 31
Şekil 2. 6 Görsel etki oranlarının değerlendirilmesine örnek - gökyüzü ve fiziksel içerik görüntüleme kaybı 32
Şekil 3. 1 Konularına göre aktörler 34
Şekil 3. 2 Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın zaman içerisinde isim değişikliği 37
Şekil 3. 3 Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın zaman içerisinde isim değişikliği.....38
Şekil 3. 4 Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın zaman içerisinde isim değişikliği.....39
Şekil 4. 1 Ulaşım projelerinin süreç içerisindeki değişimi.....44
Şekil 4. 2 Tarihi Yarımada konumu ve sınırları 45
Şekil 4. 3 1922 yılında tramvay yolu.....48
Şekil 4. 4 Prost Planı.....49
Şekil 4. 5 Menderes Dönemi imar faaliyetleri sonucunda Millet, Vatan, Ordu, Unkapanı caddeleri 50
Şekil 4. 6 1980 İstanbul Metropolitan alan nazım planı.....53
Şekil 4. 7 1994 İstanbul metropolitan bölge nazım planı 54
Şekil 4. 8 1995 İstanbul metropoliten alan alt bölge nazım planı 55
Şekil 4. 9 2006 İstanbul çevre düzeni planı.....57
Şekil 4. 10 İstanbul metropoliten alanı'nda ulaşım daire başkanlığı'nca gerçekleştirilmesi hedeflenen raylı sistem yatırımlar 58
Şekil 4. 11 2009 yılı 1/100.000 ölçekli İstanbul çevre düzeni planı 59
Şekil 4. 12 Haliç Metro Köprüsü ve Yenikapı transfer merkezi çevresindeki otoparklar 60
Şekil 4. 13 Yenikapı transfer merkezinin konumu 61
Şekil 4. 14 Marmaray güzergahı.....61

Şekil 4. 15 Yenikapı transfer merkezi ve raylı sistem güzergahları 62
Şekil 4. 16 Marmaray ve Yenikapı-4.Levent metro güzergahı 63
Şekil 4. 17 Yenikapı transfer merkezinin direkt ve dolaylı olarak etkilediği bölgeler 64
Şekil 4. 18 Dönemlerine göre Yenikapı alanının fonksiyon değişimi.....65
Şekil 4. 19 Kazı alanının Gazi Mustafa Kemal Paşa Caddesi yönünden görünümü ve Kurtarma çalışmaları sonucunda bulunan iskele yapısının kazıkları 67
Şekil 4. 20 Tarihi Yarımada 2011 tarihli 1/5.000 ölçekli meri koruma amaçlı imar planı 68
Şekil 4. 21 2011 Yenikapı transfer noktası ve arkeopark alanı yarışması.....69
Şekil 4. 22 2020 Theodosius limanı arkeolojik alanı mimari proje yarışması 70
Şekil 4. 23 Yenikapı transfer merkezi proje süreçlerine göre aktörlerin yeri.....71
Şekil 4. 24 Yenikapı transfer merkezi bölgesinin mekânsal değişimi.....72
Şekil 4. 25 Haliç Metro Köprüsünün konumu.....73
Şekil 4. 26 Haliç Metro Köprüsü etrafında bulunan sivil mimari örnekleri.....74
Şekil 4. 27 Haliç Metro Köprüsü ayakları için yapılan kazılardan biri 75
Şekil 4. 28 Tarihi Yarımada 2011 tarihli 1/5.000 ölçekli meri koruma amaçlı imar planı 76
Şekil 4. 29 Haliç Metro Köprüsü proje süreçlerine göre aktörlerin yeri 77
Şekil 4. 30 Haliç metro geçiş köprüsü projesinin İstanbul 2004-2009 revizyonu.78
Şekil 4. 31 Haliç Metro Köprüsü KÜMED'inde seçilen görsel noktalar.....79
Şekil 4. 32 Haliç Metro Köprüsünün Tarihi Yarımadada saplandığı yer.....80
Şekil 4. 33 Haliç Metro Köprüsünün Tarihi Yarımada silüetine etkisi.....81
Şekil 4. 34 Avrasya Tüneli konumu 82
Şekil 4. 35 Projenin etapları ve havalandırma bacalarının konumu 83
Şekil 4. 36 Proje için etüt edilen güzergah alternatifleri 83
Şekil 4. 37 Avrasya Tüneli konumu ve korunan alanlar 84
Şekil 4. 38 Tarihi Yarımada 2011 tarihli 1/5.000 ölçekli meri koruma amaçlı imar planı 85
Şekil 4. 39 Haliç Metro Köprüsü proje süreçlerine göre aktörlerin yeri 86
Şekil 4. 40 Avrasya Tüneli havalandırma bacaları.....87
Şekil 4. 41 Kıyı formundaki değişim.....89
Şekil 4. 42 Yenikapı Transfer Merkezinin DPSIR bağlamında değerlendirilmesi92
Şekil 4. 43 Haliç Metro Köprüsünün DPSIR bağlamında değerlendirilmesi.....93
Şekil 4. 44 Avrasya Tünelinin DPSIR bağlamında değerlendirilmesi 94

TABLO LİSTESİ

Tablo 2. 1 Durumlarına göre araştırma alanları 6
Tablo 2. 2 Bir ulaşım projesinin yer seçim kriterleri 27
Tablo 2. 3 Görsel algının değerlendirilme kriterleri 33
Tablo 3. 1 Tarihi Yarımada yer alan ulaşım projelerinden sorumlu aktörler ve mevzuata göre görevleri.....35
Tablo 4. 1 Yıllara göre Tarihi Yarımada hakkında alınan mekansal kararlar....51
Tablo 4. 2 Bristow vd.'nin ulaşım projelerinin yer seçim kriterlerinin Tarihi Yarımadadaki büyük projeler üzerinde değerlendirilmesi.....90
Tablo 4. 3 Bruni (2016)'nin kültürel peyzajın korunmasına yönelik peyzaj göstergeleri.....95
Tablo 4. 4 Görsel algının değerlendirilme kriterlerinin Haliç Metro Köprüsü bağlamında değerlendirilmesi.....96
Tablo 4. 5 Görsel algının değerlendirilme kriterlerinin Avrasya Tüneli bağlamında değerlendirilmesi I 97
Tablo 4. 6 Görsel algının değerlendirilme kriterlerinin Avrasya Tüneli bağlamında değerlendirilmesi II 98
Tablo 4. 7 Projelere göre aktörlerin görevleri ve mevzuattaki karşılığı 99
Tablo A. 1 Arkeolojik Kazılara Uygulanabilir Uluslararası Prensipler Hakkında Tavsiye Kararı.....114
Tablo A. 2 Peyzajların ve Sitlerin Güzelliğinin ve Karakterinin Korunmasına İlişkin Tavsiye Kararı 115
Tablo A. 3 Avrupa Mimari Miras Tüzüğü 116
Tablo A. 4 Tarihi Alanların Korunması ve Çağdaş Rolüne İlişkin Tavsiyeler.117
Tablo A. 5 Arkeolojik Mirasın Korunması ve Yönetimi Tüzüğü.....118
Tablo A. 6 Taşınmaz ve Taşınır Mülklerden Oluşan Tarihi Komplekslerin Bütünleşik Olarak Korunmasını Teşvik Etmeye Yönelik Önlemler Hakkında Tavsiye Kararı 119
Tablo A. 7 Burra Tüzüğü: Kültürel Öneme Sahip Yerlerin Korunması için Avustralya ICOMOS Tüzüğü 120
Tablo A. 8 Geleneksel Mimari Miras Tüzüğü 121
Tablo A. 9 Toplum için Kültürel Mirasın Değerine İlişkin Çerçeve Sözleşmesi (Faro Sözleşmesi) 122
Tablo A. 10 Mekânın Ruhunun Korunması Hakkında Quebec Bildirgesi 123
Tablo A. 11 Tarihi Kentlerin ve Kentsel Alanların Korunması ve Yönetimiyle İlgili Valetta İlkeleri.....124
Tablo A. 12 Türkiye Mimari Mirası Koruma Bildirgesi.....125
Tablo A. 13 Floransa Bildirgesi: İnsani Değer Olarak Miras ve Peyzaj.....126

Tablo A. 14 Miras ve Demokrasi Hakkında Delhi Bildirgesi.....127

ÖZET

Türkiye'de Değişen Kentsel Koruma Politikalarının Büyük Ulaşım Projeleri Üzerinden Değerlendirilmesi: Tarihi Yarımada Örneği

Semanur ÖZCAN

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Doç. Dr. Elif ÖRNEK

Tarihi Yarımada 1985 yılında Dünya Miras Alanı, 1995 yılında ise kentsel ve tarihi sit, kentsel ve arkeolojik sit ilan edilerek hem ulusal hem de uluslararası statüde korunan tescilli bir alandır. Bugün kentin ulaşım sorunlarına çözüm olarak sunulan projelerden birkaçı olan Yenikapı Transfer Merkezi, Haliç Metro Köprüsü ve Avrasya Tüneli, alternatiflerine rağmen Tarihi Yarımadada yer seçmiş ister inşa aşamasında ve ister uygulama sonrasında Tarihi Yarımada'nın özellikle kültürel mirasına olumsuz etkileri olmuştur.

Büyük ulaşım projelerinden biri olan Yenikapı Transfer Merkezi'nin bulunduğu konum, Marmaray ve metro inşaat kazılarında ortaya çıkan arkeolojik buluntuların açığa çıkmasıyla birlikte binlerce yıl farklı fonksiyonlar için kullanıldığı açığa çıkmıştır. Bugün ise raylı sistemlerin birbirine aktarma noktası olması nedeniyle, alanın taşıyabileceğinden çok fazla nüfusu misafir etmeye başlamış, bu durumda da hem arkeolojik miras tehlike altına hem de çevre yerleşimler soylulaştırma tehdidi altına girmiştir. İkinci olarak seçilen Haliç Metro Köprüsü, tasarımı ile Süleymaniye ve Çevresi Dünya Miras Alanı'nın silüetini olumsuz etkilemesi sebebiyle tartışmaların odağı olmuştur. UNESCO Dünya Miras Komitesi'nin

talebiyle hazırlanan etki değerleme çalışmaları sonucunda, bu olumsuzluğu en aza indirecek öneriler doğrultusunda hem ulusal hem de uluslararası koruma aktörleri tarafından onay alarak bugünkü halini almıştır. Son olarak seçilen proje olan Avrasya Tüneli ise, Marmara kıyılarına eklenen dolgu alanına yapıldığı için Tarihi Yarımada'ya olumsuz etki yaratmaz fikrini ortaya çıkarsa da, yayalaştırılmaya çalışılan tarihi bir alanda, üst ölçekli planlarda lastik tekerlekli araçların azaltılarak raylı sistemlerin artırılması hedeflerine zıt olarak taşıt trafiğini çekmiştir. Mevcut caddenin daha da genişletilerek yerleşimi tamamen kıyıdan koparması, kıyıdaki yeşil alan olarak kullanılan kamusal alanın tamamen tünel girişine ayrılması projenin diğer olumsuz yönlerindendir.

Büyük projeler hem arazi kullanımını değiştirmiş hem de kültürel mirası olumsuz olarak etkilemiştir. Sürdürülebilir koruma için ise hem iyi bir yasal altyapıya hem de koruma perspektifi ile karar verebilen aktörlere ihtiyaç vardır. Tarihi bir alana yeni bir yapı eklenmeden önce tüm somut ve somut olmayan değerleri koruyucu önlemler alınmalı, uluslararası koruma yaklaşımları irdelenmeli, mekân özelinde koruma kararları verilmelidir.

Anahtar Kelimeler: Kentsel koruma, koruma mevzuatı, büyük ulaşım projesi.

ABSTRACT

Evaluation of Changing Urban Conservation Policies in Turkey through Major Transportation Projects: The Case of the Historic Peninsula

Semanur ÖZCAN

Department of City and Regional Planning

Master of Science Thesis

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Elif ÖRNEK

The Historic Peninsula was declared a World Heritage Site in 1985, and an urban and historical site and an urban and archaeological site in 1995, and is a registered area protected both nationally and internationally. Yenikapi Transfer Center, Golden Horn Metro Bridge and Eurasia Tunnel, which are some of the projects presented as solutions to the city's transportation problems today, were chosen to be located in the Historical Peninsula despite their alternatives, and they had negative effects, especially on the cultural heritage of the Historic Peninsula, both during the construction phase and after implementation.

The location where Yenikapi Transfer Center is located has been used for different functions for thousands of years, with the archaeological findings unearthed during Marmaray and metro construction excavations. Today, as the rail systems are the transfer point to each other, the area has started to host more population than it can support, and in this case, both the archaeological heritage is in danger and the surrounding settlements are under the threat of gentrification. The Golden Horn Metro Bridge project has been the focus of controversy due to its design negatively affecting the silhouette of the Suleymaniye and Surroundings World Heritage Site. As a result of the impact assessment studies prepared at the request of the UNESCO World Heritage Committee, in line with the suggestions that will minimize this

negativity, it has taken its current form by receiving approval from both national and international conservation actors. Although the Eurasia Tunnel project raises the idea that it will not have a negative impact on the Historic Peninsula because it was built on the filling area added to the Marmara coast, it has attracted vehicular traffic in a historical area that is being tried to be pedestrianized, contrary to the goals of reducing rubber-wheeled vehicles and increasing rail systems in upper-scale plans. Other negative aspects of the project are that the existing street is further widened, completely separating the settlement from the shore, and that the public area used as green space on the shore is completely devoted to the tunnel entrance.

Major projects have both changed land use and negatively affected cultural heritage. For sustainable conservation, both a good legal infrastructure and actors who can make decisions from a conservation perspective are needed. Before adding a new building to a historical area, precautions should be taken to protect all tangible and intangible values, international conservation approaches should be examined, and site-specific conservation decisions should be made.

Keywords: Urban conservation, conservation legislation, major transport projects.

1
GİRİŞ

Bu çalışma Tarihi Yarımadayı mekan olarak seçen büyük ulaşım projelerinin, korunan alanlara etkisinin incelenmesini konu edinmektedir. Özellikle 80 sonrası küreselleşme ve neoliberal politikalar etkisiyle kentler, birbiri ile rekabet eder hale gelmiş, ekonomik olarak fayda sağlayabilmek için kent mekanları müdahale alanları olarak seçilmiştir. Bu müdahalelerde kentin mevcut durumunun üzerine yeni yapılar eklenmektedir.

1.1. Literatür Özeti

Tez kapsamında büyük ulaşım projelerinin mekânsal etkisi, uluslararası koruma belgelerinde koruma yaklaşımı, ulusal mevzuat ve kurumların proje sürecinde yaklaşımı üzerinden incelenmiştir.

Kentsel koruma politikaların incelenmesi için 19. yy'dan bugüne uluslararası alanda, 1877 yılında Eski Binaları Koruma Derneği (SBAP) tarafından yayınlanan 'First International Congress of Architects and Technicians of Historic Monuments' başlayarak özellikle UNESCO, ICOMOS ve Avrupa Konseyi tarafından yayınlanmış tüzük, bildirge, sözleşme ve tavsiye kararları incelenmiştir. Bu kararlar temelde bütüncül yaklaşım odağında somut ve somut olmayan değerlerin bir arada korunması gerektiği, doğal ve kültürel mirasın birbirinden ayrı düşünülmemesi gerektiğine vurgu yapmaktadır.

Bir ulaşım projesinin yer seçim nedenini anlayabilmek için temel olarak Bristow vd. tarafından 2000 yılında yayınlanan 'Transport project appraisal in the European Union' kaynağı incelenmiştir. Kristensen (2004) tarafından yayınlanan 'The DPSIR Framework' çalışması; Nuissl vd. (2009) tarafından yayınlanan 'Environmental impact assessment of urban land use transitions-A context-sensitive approach'; Burkhard vd. (2007) tarafından yayınlanan 'Drivers-Pressure-State-Impact-Response' kaynakları aracılığıyla DPSIR metodu ile ulaşım projeleri ve mekanın dönüşümü ilişkisi incelenmiştir.

Kavramsal çerçevede üçüncü olarak etki değerleme yöntemlerine yer verilmiştir. Tarihi bir alana eklenmesi planlanan bir ulaşım projesinin etkisinin, proje

yapılmadan ortaya konulması ve oluşabilecek olumsuzlukların en aza indirilebilmesi için etki değerleme (impact assessment) çalışmaları önemlidir. Bristow vd. (2000), IAIA (2009) kaynakları incelendiğinde etki değerlendirmenin stratejik çevresel değerlendirme, sosyal etki değerlendirme, çevresel etki değerlendirme, miras etki değerlendirmesi gibi birçok çeşidi incelenmiştir. Tez kapsamında silüet üzerinde durulmuş, görsel algının değerlendirilmesi için de Jın & Wang, 2021'de yayınladıkları 'Assessing Linear Urban Landscape from dynamic visual perception based on urban morphology' makalesinde yer alan görsel değerlendirme yöntemleri kullanılmıştır.

Çalışma Alanı olarak seçilen Tarihi Yarımadada geçmişten bugüne alınan ulaşım kararları kategorize edilerek değerlendirilmiştir. Tekeli (2013) tarafından yazılan İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü, Kuban (1999) İstanbul Bir Kent Tarihi ile Çelik (1999) 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul kitapları incelenmiştir. 2000 sonrasında özellikle ulaşım odaklı yaklaşımlara yer verilmiş, Yenikapı Transfer Merkezi, Haliç Metro Köprüsü ve Avrasya Tüneli projelerinin yer seçim nedenlerinin ve bu kararların korumaya etkisini literatür taraması ile tespiti yapılmıştır. Projelerin yasal meşruiyetinin anlaşılabilmesi için İstanbul Ulaşım Planı, İstanbul'un Üst Ölçekli Planları, Tarihi Yarımada 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları, Tarihi Yarımada Alan Yönetim Planı incelenmiştir. Ek olarak 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu başta olmak üzere projelerle doğrudan ve dolaylı olarak ilişki olan kanun ve yönetmelikler incelenmiştir. Ayrıca UNESCO Dünya Miras Komitesi'nin 2004 yılında Çinde düzenlediği 28. Oturumundan itibaren ilgili projelere yönelik sunulan kararları incelenmiştir.

1.2. Tezin Amacı ve Kapsamı

1985 yılında UNESCO Dünya Miras Komitesi tarafından dört bölgesi Dünya Miras Alanı ilan edilen, günümüzde Fatih ilçesi olarak adlandırılan Tarihi Yarımada 1995 yılında kentsel ve tarihi sit, kentsel ve arkeolojik sit alanı ilan edilmiştir.

Tarihi Yarımada üst ölçekli plan kararlarında, yaya odaklı ve lastik tekerlekli ulaşımın azaltılmasına yönelik hedefler belirlenirken uygulama zıt bir durum görülmektedir. Özellikle Yenikapı bölgesi, tarihi alanla doğrudan bağlantısı

olmayan ve sadece kentin farklı noktalarına erişmek için aktarma merkezini kullanan binlerce nüfusu çekmektedir.

Yeni ulaşım kararları alınırken Tarihi Yarımada'nın dirençsizliği, mevzuatın eksiklikleri ve yetki karmaşası gibi sorunlara yönelik yönlendirici belge niteliğinde olan uluslararası sözleşmelerin içeriğinin incelenerek, Tarihi Yarımada odağında eksikliklerin tespiti yapılarak öneri geliştirilmesi amaçlanmaktadır.



Şekil 1. 1 Çalışma kapsamında projelere yönelik incelenen odak kavramlar

Haliç Metro Köprüsü ve Avrasya Tüneli hakkında silüet tartışmaları söz konusuyken, projelerin hepsinin kazılarında açığa çıkan arkeolojik bulgular sebebiyle arkeolojik miras ortak önemli konu olmaktadır.

Tez kapsamında şu çalışma soruları sorulmuştur:

1. Türkiye'de kültürel mirası koruma mevzuatı, tescilli bir alanın sürdürülebilir korunmasında yeterli midir? Bu kapsamda koruma mevzuatının, uluslararası koruma belgelerinde yer verilen koruma kapsamına göre eksikliklerinin tespiti nelerdir?

2. Yeni büyük ulaşım projeleri mekan seçerken, yeterli sayıda kriter belirlenerek inceleme yapılıyor mu? Bir ulaşım projesi seçilirken, kültürel mirasın korunmasına yönelik temel ilkeler benimseniyor mu? Projeler doğru yer seçim kriterlerini karşılıyor mu?

Çalışmanın amacı kapsamında incelenecek bazı konular şu şekildedir:

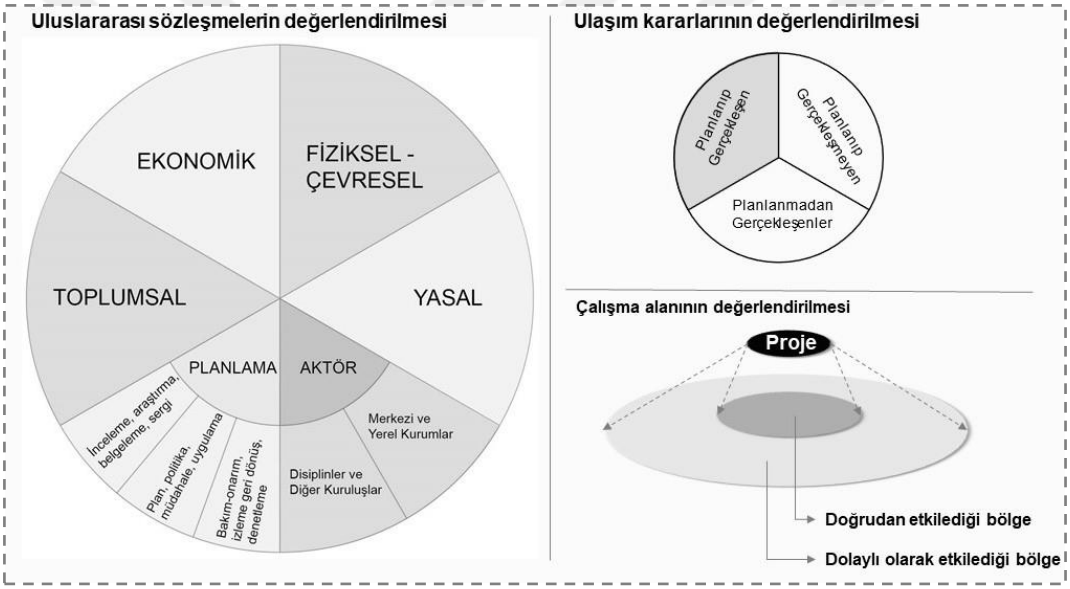
- Uluslararası alanda kentsel korumaya yönelik yayınlanmış tüzük, bildirge, sözleşme ve tavsiye kararlarının incelenmesi,

- Ulaşım projelerinin yer seçim kriterlerinin incelenerek Tarihi Yarımadada yer alan ulaşım projelerinin hedef-sonuç bağlantısının irdelenmesi,

- Ulaşım projelerinin Tarihi Yarımada'nın kültür mirasına nasıl etkilediğinin değerlendirilmesi.

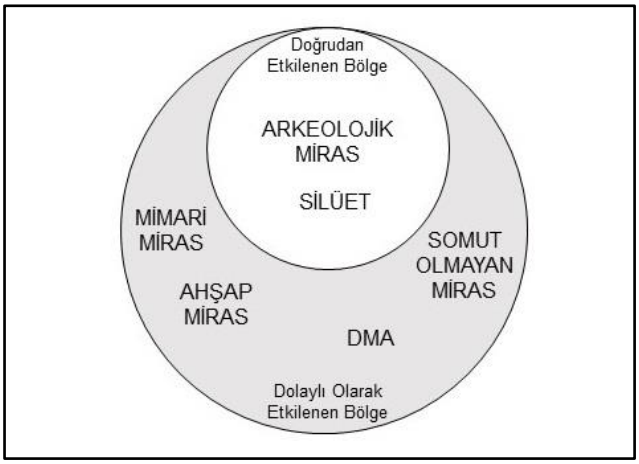
1.3. Tezin Yöntemi

Tez kapsamında literatür taraması yapılırken, daha ayrıntılı tasnifleyebilmek için içerik ‘toplumsal, ekonomik, fiziksel-çevresel, yasal, aktör (merkezi ve yerel kurumlar; disiplinler ve diğer kurumlar) ve planlama süreçleri şeklinde incelenmiştir. Planlama Süreçleri ise öncesi, sırası ve sonrası olarak öncelik sonralık sıralamasına göre değerlendirilmiştir. Planlama öncesinde alanın incelenmesi, belgeleme süreci plan kararı vermeden önceki süreç; plan esnasında alınan kararlar, politika yaklaşımları, uygulama yöntemleri planlama sırasındaki süreç; bakım-onarım, izleme, denetleme gibi yaklaşımlar da planlama sonrasında izlenen süreçlerdendir. Uluslararası koruma belgeleri ve literatür bu kapsamda incelenmiştir (Şekil 1.2).



Şekil 1. 2 Çalışmanın yöntem şeması

Tarihi Yarımada’nın önceki ulaşım kararları ve müdahalelerine yönelik kararların planlama kapsamında alınıp alınamadığı da sorgulanmış, bu kapsamda ‘planlanıp gerçekleşmeyenler, planlanıp gerçekleşenler ve planlanmayıp gerçekleşenler’ olarak üç kısımda değerlendirilmiştir (Şekil 1.2.).



Şekil 1. 3 Doğrudan ve dolaylı olarak etkilenen bölgelere göre bazı kavramlar

Tez kapsamında seçilen projelerin mekana etkisi değerlendirilirken mekanı direkt etkileyen ve dolaylı olarak etkileyen kararlar şeklinde iki farklı kapsamda incelenmiştir. Burada, proje odağında doğrudan müdahale ile etkilenmiş bölge ile projenin başlamasıyla etkileme tehdidi ya da potansiyeli yüksek bölgeler şeklinde değerlendirilmiştir (Şekil 1.2.; Şekil 1.3.).

1.4. Hipotez (Veya Orijinal Katkı)

Tezin en önemli katkılarından bir tanesi tescilli olarak korunan bir alanın kırılganlığının öneminin farkına varılması ve bunun için de ilgili kurum ve mevzuatın incelenerek bütüncül bir öneri geliştirilmesidir. Yasalar ilgili aktörlerin kararları ile şekillenmektedir. Bir alanın korunması, mekanı koruyan yasal dayanağın güçlü olması ile birlikte koruma çerçevesi ile bakabilen aktörlerin yaklaşımı ile de ilgilidir. Bu sebeple bir alanın korunamaması, mevzuattaki yetersizlikler ve aktörlerin yetkilerini doğru kullanamaması ile doğru orantılı olduğu söylenebilir.

Kentin ihtiyacını karşılamaya yönelik ortaya çıkan ulaşım projelerinin, korunan bir alanın korunma dinamiklerini bozmayacak şekilde kurgulanması gerekir. Bu sebeple tezde, kente eklenen yeni dinamiklerin, korunmuş (ya da korunmaya çalışılan) bir alanın niteliklerini bozmadan nasıl kurgulanması gerektiğine yer verilmektedir.

2

KORUMA POLİTİKALARINDA ULAŞIM PROJELERİNİN YERİ

Bölümün birinci kısmında UNESCO, ICOMOS ve Avrupa Konseyi başta olmak üzere Uluslararası Kurumların, yayınladıkları sözleşme, bildirge ve tüzüklerde, zaman içinde odaklanılan kavramların içeriğine ve korunan bir alanın nasıl korunması gerektiğine yönelik yaklaşımlarına yer verilmektedir. İkinci başlıkta, tez kapsamında seçilen alanın değerlendirilmesi için ilgili belgelerde yer alan kriterlere yer verilmiştir.

Tüm konular sistematik olarak belli başlıklar altında incelenmiştir. Toplumsal, ekonomik, fiziksel, aktör, yasal ve planlama süreçleri ana başlıkları altında incelenmiştir (Ek A). Aktör yapısı merkezi ve yerel sorumlu yönetim ile korumayla ilgili uzamanlar ve ilgili disiplinlerin yer alması olarak ikiye ayrılmıştır. Planlama süreçleri ise ilk olarak alanın incelenmesi, araştırılması, verilerin belgelenmesi; ikinci olarak plan, politika, müdahale ve uygulama üzerine, üçüncü olarak bakım-onarım, süreci izleme, geri dönüş, denetleme, devamlılık olarak süreçlere ayrılmıştır.

Tablo 2. 1 Durumlarına göre araştırma alanları

KORUNAN ALAN	DÜNYA MİRAS ALANI	SİT ALANI
Uluslararası Koruma Belgeleri, Literatür	Dünya Miras Sözleşmesi Uygulama Rehberi	Ulusal Mevzuat

2.1. Koruma Politikaları Yaklaşımının Zaman İçinde Değişimi

Kültürel mirasın korunmasına yönelik, özellikle 19. yy'dan bugüne önemli kararlar alınmış, bu kararlar daha çok kültürel mirasın fiziksel durumunun korunmasına yönelik olmuştur. Uluslararası alanda alınan kararların neredeyse tamamı UNESCO, ICOMOS ve Avrupa Konseyi kapsamında alındığı görülmektedir. UNESCO ve Avrupa Konseyi tarafından alınan birçok karar, üye ülke tarafından resmi olarak ele alınırken, ICOMOS tarafından yayınlananlar ise daha çok tavsiye kararı bazında olmuştur.

Bölümün amacı, uluslararası belgelerde yer verilen kültürel miras alanlarının genel olarak nasıl korunması gerektiği yönündeki kararların, kültürel miras açısından

öneme sahip mekanın korunması için aydınlatıcı olduğunu ortaya koymaktır. Korunan alanlarla ilgili incelemeler, hem İstanbul Tarihi Alanlar İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı hem de Getty Koruma Enstitüsü tarafınca yer verilen sözleşmeler üzerinden yapılmıştır.

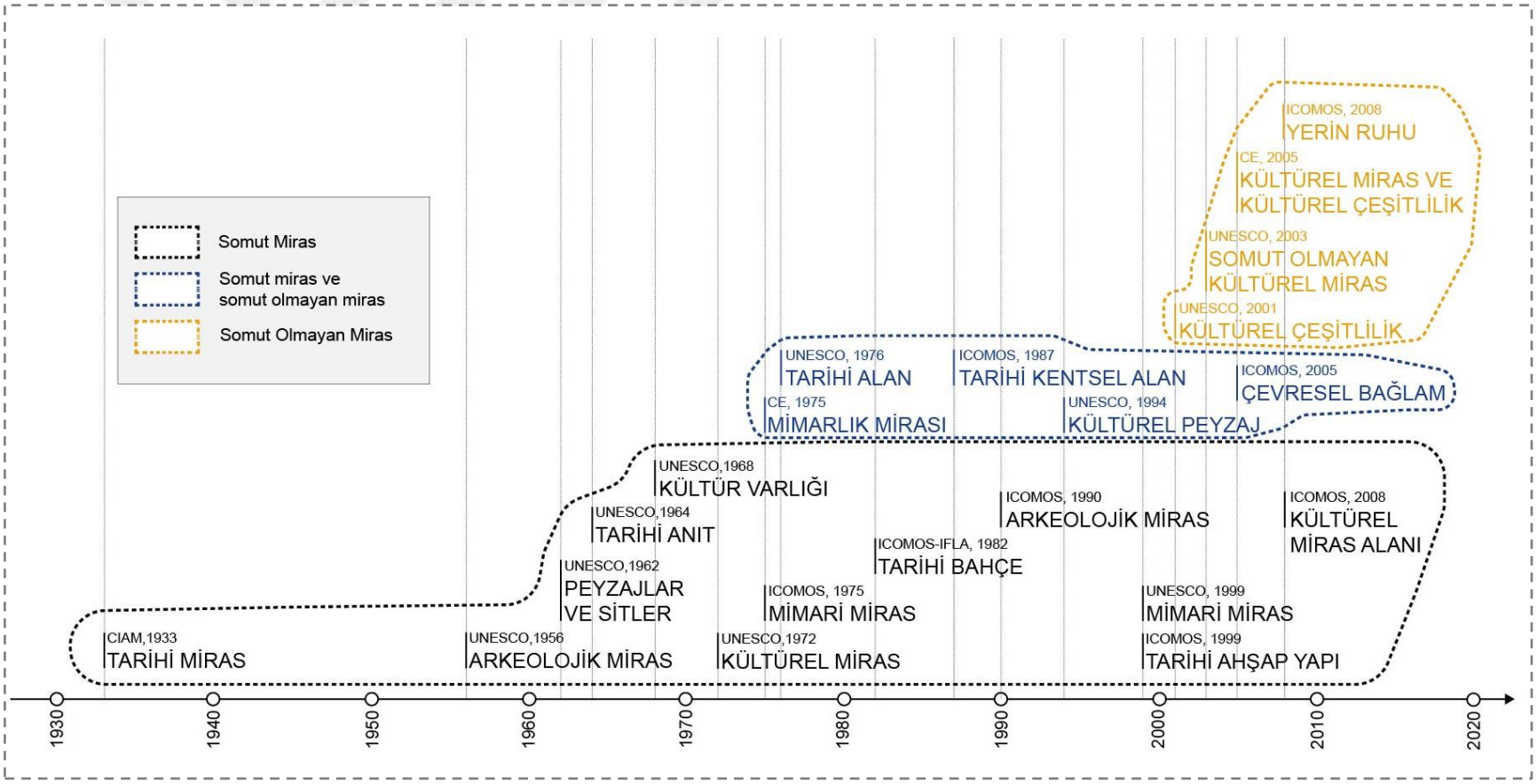
Uluslararası sözleşmelerde koruma yaklaşımları kimi zaman kavramların tanımı yapılarak kimi zaman ise tanım yapılmadan nasıl korunması gerektiğine yönelik içerik sunar. İlk olarak yapı ölçeğinde başlayan koruma yaklaşımları, zamanlar yapının çevresi ile birlikte bütüncül olarak değerlendirilmesi gerektiği yönünde genişlemiş. 1970'lerden sonra mekan korunurken somut olmayan değerlerin göz önünde bulundurulması gerekliliği belirtilmiş, 2000'lerden sonra bütüncül yaklaşımlar devam ederken, spesifik olarak somut olmayan mirasın korunmasına yönelik çalışmalar da yayınlanmıştır (Şekil 2.1).

- **1877 / SBAP / Kentsel Koruma**

1877'de William Morris tarafından kurulan Eski Binaları Koruma Derneği (SPAB) tarafından aynı yıl 'SPAB Manifestosu' yayınlanmıştır. İlgili manifestoda spesifik olarak yapıların korunması üzerine fikirler ortaya konmuştur. Buna yönelik, bir mekanda koruma yenilemenin önünde tutulmalı, müdahale gerektiğinde ise zarar vermeden çözümler bulunmalıdır (SBAP, 1877).

- **1904 / Altıncı Uluslararası Mimarlar Kongresi / Miras**

1904 yılında yayınlanan Sixth International Congress of Architects (Altıncı Uluslararası Mimarlar Kongresi) 'Uluslararası Mimarlar Kongresi Madrid Konfersansı Tavsiye Kararları'nda temelde yapı ölçeğinde alınan kararlara yer verilmiştir. Ek olarak her ülkede tarihi ve sanat eserlerinin korunması için bir dernek kurulması önerilmektedir. Mimari mirasa müdahaleler ehil kişilerce yapılmalıdır. Korumada sivil toplum kuruluşlarının da önemli bir katkısı vardır. Kongrede vurgulanan diğer önemli konulardan biri de eğitimdir. Bu kapsamda eserlere müdahale esnasında görev yapan işçilerin teknik eğitimleri ile ilgilenilmesi, okullarda yetkin işçiler yetiştirmek için bina inşaatına yönelik de uzmanlık verilmesi, okul yönetiminin yalnızca mimarlara bırakılması gibi önerilere yer verilmektedir (Sixth International Congress of Architects, 1904).



Şekil 2. 1 Uluslararası sözleşmelerde odaklanılan bazı kavramlar

- **1933 / CIAM / Mimari Miras**

1933'te IV. Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi tarafından yayınlanan 'Atina Tüzüğü'nde tanımı yapılmasa da mimari miras kavramına yer verilmiş, tarihi miras kentin dört işlevi arasında değerlendirilmiş ve mirasın korunmasına yönelik önerilerde bulunulmuştur. Bu kapsamda kentin ikamet, dinlenme ve eğlence, iş, ulaşım işlevlerine yer verilmiş, dönemin kentlerinde yer alan yolların ulaşım ihtiyaçları için yetersiz kaldığı üzerinde durulmuştur. Bunun için iyi trafik analizleri yapılmalı, yollar işlevlerine göre meskûn caddeler, gezinti yolları, geçit yolları, ana otoyollar vs. olarak ayrılmalı, yoğun trafik yollarının yeşil kuşaklarla çevrelenmesi prensip haline getirilmelidir. Tarihi mirasın korunmasına yönelik de önerilerde bulunan tüzükte tarihi miras, güzel mimari olarak değerlendirilmiş; yapı veya yapı grupları halinde olan bu mirasın yıkımdan korunması gerektiği önerilmiştir. Ayrıca yapıların korunması için bu yapıların eski bir kültürü ifade etmesi gerekir ve kamu yararına kullanılmalıdır. Tarihi mirasın yeri, gelişimi ya da ana ulaşımı engelliyorsa, gelişim ve ulaşım konumları değiştirilmelidir. Ek olarak miras alanların çevresindeki sağlıksız yapılaşma temizlenerek yeni açık alanlar yaratılabilir (CIAM, 1933).

- **1956 / UNESCO / Arkeolojik Miras**

1956 yılında UNESCO dokuzuncu oturumunda Delhi'de toplanmasının ardından arkeolojik mirasın korunmasına yönelik 'Arkeolojik Kazılara Uygulanabilir Uluslararası Prensipler Hakkında Tavsiye Kararı' yayınlanmıştır. Karar kapsamında arkeolojik kazıların tanımı yapılmış ve daha iyi bir arkeolojik bilgiden yararlanmak üzere alanın bir kısmının kazılmadan bırakılması önerilmektedir. Arkeolojik alan yasal statü olarak tanımlanmalıdır ve acil bir olayda izlenecek yol haritası kanunda yer almalıdır. Bu alanlarda belirli ortak prensipler uygulanmalı ve denetim sağlanmalıdır. Arkeolojik hizmet mümkün olduğunca merkezi yönetimde olmalı, merkezi yönetim kazıda oluşabilecek herhangi bir sorunda her türlü sorumluluğu almalı ve düzenleme ihlalleri için ceza yüklemelidir. Arkeolojik kalıntıları bulan kişi yetkili bir makama beyan etmek zorundadır. Yapılan kazıların ardından alanlarda müze gibi yerler açılarak kalıntılar sergilenmeli, kazı bilgileri basılmalı, yayılmalı ve öğrencilerin katılımı başta olmak üzere tur organizasyonları düzenlenmelidir (UNESCO, 1956).

- Arkeolojik kazılara yönelik ortak prensip ve yol haritası tanımlanmalı,
- Arkeolojik kalıntı yasa ile korunmalı ve yönetim sorumluğunu almalı,
- Arkeolojik kalıntı bulunduğu anda yetkili kuruma bıraktırılmalı.

- **1962 / UNESCO / Peyzajlar ve Sitler**

1962 yılında UNESCO tarafından 'Peyzajların ve Alanların Güzelliğinin ve Karakterinin Korunmasına İlişkin Tavsiye Kararı'nda tam olarak tanımı verilmese de peyzaj ve sit kavramlarına yer verilmiştir. Bu kapsamda peyzaj ve sitlerin korunması için ilgili kurumlar ülke ölçeğinde çalışmalar ve tedbirler almalıdır. Ayrıca, inşaat faaliyetleri ve arazi spekülasyonları tarafından korunması için özel hükümler getirilmelidir. Alınan tedbirler hem önleyici hem de düzenleyici olmalıdır. Önleyici tedbirlerden kasıt ise alana zarar vermesi olası işler ve faaliyetlerin denetimi içermektedir. Bina inşaatları, yolların yapılması gibi durumlar peyzajın bozulmasına etki etmektedir. Konu kapsamında yönetimlerden şunlar beklenmektedir (UNESCO, 1962).

- Sorumlu makamlar genel denetim yapmalı,
- Bölgesel, kırsal ve kentsel her düzeydeki kentsel gelişim planlarına ve planlamaya yükümlülükler getirilmesi.

- **1964 / UNESCO / Tarihi Anıt**

1964 yılında yayınlanan 'Venedik Tüzüğü' ile birlikte tarihi anıt kavramının tanımı yapılmaktadır. Tüzükte yapı ölçeğinde koruma kavramına odaklanılırken tarihi anıtların içinde bulunduğu geleneksel ortamda korunması gerektiğine de yer verilmektedir (UNESCO, 1964).

- **1967 / ICOMOS / Anıtsal Miras**

1967 yılında yayınlanan 'Quito Normları' tam adıyla 'Sanatsal ve Tarihi Değere Sahip Anıtların ve Sitlerin Korunması ve Kullanılması Toplantısının Nihai Raporu'nda anıtların ekonomik değerine yer verilmiş, bir ekonomik kaynak olarak kalkınma planlarının bir bileşeni olduğunu belirterek, bu anıtların kullanımını ve değerini artırmaya yönelik önerilerde de bulunulmuştur. Bu artış, üstün bir amaç için anıtların karakteristiğini ve özgünlüğünü bozmadan, yerelliğini kitlesel farkındalığa çevirerek ve yeniden değerlendirilip üretken bir hale getirerek mevcut değerle bütüncül bir tablo çizilmesidir. Sözleşmede tavsiyeler ulusal düzeyde ve Latin Amerika düzeyinde olmak üzere iki kapsamda verilmektedir. Ulusal düzeyde

öncelik olarak bu değer artırma projeleri kalkınma planlarıyla bütünleştirilerek, bu planların bir parçası olmasıdır. Değer artırma için özgün projeler üretilmeli, gerekli donatılar ve başka hükümet düzenekleri sağlanmalıdır. Tüm aşamaları kontrol altına almak adına nitelikli bir kurumun oluşturulması ve bu sayede projenin eşgüdümlü olarak idaresinin sağlanması gerekmektedir. Latin Amerika düzeyinde verilen evrensel olarak da değerlendirilebilecek tavsiyelerin başında Venedik Tüzüğü'ne bağlı olunması gelmektedir. Tarihi ve sanatsal mirasın yeniden değerlendirilerek, ortak kültürel değer inşa etmedeki rolünün belirlenmesi de ortak miras anlayışının devamı için önemli olmaktadır. Yasal olarak da mevcut koruyucu yasamanın güncellenmesi önerilmektedir. Koruyucu yasama, çevresel karakteristiği bozan reklamları kontrol etmek, anıtsal bölgelerdeki çevresel boşlukların korunmasına yönelik uygun şekilde sınırlar getirilmesi diğer önerilerdendir (ICOMOS, 1967).

- **1968 / UNESCO / Kültür Varlığı**

1968 yılında UNESCO tarafından yayınlanan 'Kamu veya Özel İşler Nedeniyle Tehlike Altında Olan Kültür Varlıklarının Korunmasına İlişkin Tavsiye' kapsamında kültür varlığı kavramına yer verilmiş, bu kapsamda yalnızca yerleşik ve planlanmış mimari, arkeolojik ve tarihi yerleri ve yapıları değil, aynı zamanda geçmişin planlanmamış veya sınıflandırılmamış kalıntılarını ve ayrıca sanatsal veya tarihsel açıdan önemli yakın tarihli yerleri ve yapıları da içeren yapılar olarak da tanımlanmıştır. Planlanmış ve planlanmamış olsa da kültürel varlıklar muhafaza edilmeli, kamu veya özel işler nedeniyle tehlike altında olduğu zamanlarda ise kültürel varlıklarına yönelik kapsamlı bir araştırma yapılmasına öncelik verilmelidir. Bu kapsamda 'özel veya bayındırlık çalışmalarının etkilerinden tüm sitenin, yapının veya diğer taşınmaz kültürel varlık biçimlerinin korunması; bulunduğu alan kamu veya özel çalışmalarla dönüştürülecek ve söz konusu varlığın tamamı veya bir kısmı korunacak ve kaldırılacaksa, kültür varlığının kurtarılmasına önem verilmelidir. Ayrıca koruma ve kurtarmaya yönelik tedbirler önleyici ve düzenleyici olmalıdır.

Kültürel varlıkların korunması ve kurtarılması için farklı konularda tedbir uygulamalıdır. Bunlardan bazıları mevzuat, finans ve idari tedbirler üzerine alınan önlemlerdir:

- Mevzuat: Merkezi yönetim korumanın sağlanması için hem ulusal hem de yerel düzeyde yasal önlemler yürürlüğe koymalıdır.
- Finans: Kültürel varlıkların korunması ve kurtarılması için yeterli bütçe mevcut olmalıdır.
- İdari Tedbirler: Kültürel varlıkların korunması veya kurtarılması sorumluluğu uygun resmî kurumlara verilmelidir. Kültürel varlıkların korunmasından, kamu ve özel çalışmalardan, şehir planlamasından ve araştırma ve eğitim kurumlarından sorumlu makamların temsilcilerinden oluşan ve bu konuda yetkin olması gereken bir koordinasyon veya danışma organı olmalı; il, belediye veya diğer yerel yönetim biçimleri de kültürel varlıkların korunmasından veya kurtarılmasından sorumlu hizmetlere sahip olmalı; kültürel varlıkların korunmasından sorumlu servisler, mimarlar, şehirciler, arkeologlar, tarihçiler, müfettişler, diğer uzmanlar ve teknisyenler gibi uzmanlar yer almalı,

Kamu ve özel inşaatlara karşı korunması gereken planlanmış veya planlanmamış tarihi mahalleler, sitler ve anıtlara sahip tüm topluluklarda kentsel gelişim programlarından sorumlu bir otorite veya komisyon oluşturmak için idari önlemler alınmalıdır (UNESCO, 1968).

- **1969 / Avrupa Konseyi / Arkeolojik Miras**

1969 yılında Londra'da toplanan Avrupa Konseyi tarafından yayınlanan ve 1970 yılında yürürlüğe giren 'Arkeolojik Mirasın Korunmasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi'nin temel odağı arkeolojik miras olmaktadır. Her bir tarafın arkeolojik alanlarının sınırlarını belirterek korumak ve rezerv bölgeleri oluşturulması beklenmektedir. Bu alanların korunması için kaçak kazılar yasaklanmalı, gerektiğinde özel izinle kalifiyeli kişilere emanet edilmeli ve elde edilen sonuçların kontrolünü sağlayarak korunmalıdır. Arkeolojik kalıntılar incelenmeli ve kazılara ilişkin yayınlar desteklenmeli, kamuya ve özel mülkiyete ait arkeolojik nesnelerin envanterleri çıkarılarak katalog hazırlanmalıdır. Diğer önemli bir konu ise arkeolojik nesneler ve kazılar hakkında toplumun bilgilendirilmesi ve eğitimdir. Kamuoyuna bu alanların ve nesnelerin değeri aktarılmalıdır. Sözleşme kapsamında öngörülen önlemler yasal kuralları etkileyemediği gibi sözleşmenin hükümleri kapsamında alınacak kararların Avrupa Konseyi Genel Sekreterliği'ne bildirilmesi beklenmektedir. Avrupa Konseyine üye olmayan devletler 1954'te yayınlanan

Avrupa Kültür Sözleşmesini imzalamış olmak kaydıyla bu sözleşmeye taraf olabileceklerdir (CE, 1969).

- Arkeolojik alanların ve rezerv alanlarının sınırlarının belirlenmesi gerekliliği,
- Mülkiyet önemli olmaksızın envanter hazırlanarak kataloglanmalı,
- Arkeolojik mirasın önemi topluma aktarılmalı.

- **1972 / UNESCO / Kültürel Miras**

'Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunması Sözleşmesi', 1972'de UNESCO'nun on yedinci genel konferansında kabul edildi. Sözleşme doğal ve kültürel miras kavramlarının tanımını yaparak, kültürel mirası anıt, yapı topluluğu ve sit alanı olmak üzere farklı ölçeklerde değerlendirmektedir. Ulusal ve uluslararası düzeyde nasıl korunması gerektiğine dair bir tanımlamaya yer vererek, mirasın saptanması, korunması, muhafazası, teşhiri ve gelecek kuşaklara iletilmesinin sağlanması görevini sözleşmeye taraf ülkeye devretmektedir. Her bir taraf ülke, mirasın korunması için mirasa toplum yaşamında işlev vermek; kapsamlı planlama programlarına dahil etmek, muhafazası ve teşhiri için kurumlar oluşturmak; tehlikeye karşı mirası koruma yöntemlerini iyileştirmek; saptama, koruma, teşhir ve yenileştirme için uygun yasal, bilimsel, teknik, idari ve mali önlemleri almak; muhafaza ve teşhir için ulusal veya bölgesel merkezleri kurmak gibi çabalar göstermesi, buna ek olarak da taraf devletin ulusal, resmi ve özel vakıf veya dernekler kurmasını ya da kurulmasını teşvik etmesi beklenmektedir. Doğal ve kültürel miras kapsamına giren varlıkların Dünya Kültür Mirası Komitesine sunulması istenmektedir ve bu kapsamda komite bu varlıkları dünya Miras listesi başlığında yayınlayacaktır. İstisnai evrensel değer olarak da değerlendirilen bu alanların korunması için dünya mirası fonu da kurulmuştur. Taraf ülkeler ayrıca mirasın korunması için yardım talep edebileceklerdir (UNESCO, 1972).

- **1972 / ICOMOS / Çağdaş Yapılar**

ICOMOS'un 1972'de antik bina gruplarına çağdaş mimarinin tanıtılması ilişkin Macaristan'ın Budapeşte kentinde gerçekleşen III. Genel kurulunda karar verilen 'Çağdaş Mimarinin Antik Yapı Gruplarına Girişine İlişkin Sempozyum Kararları'nda mevcut durum çerçeve olarak kabul edildiği -tarihi eser veya yapı gruplarının özgünlüğü temel ölçüt olduğu- sürece çağdaş mimarini eski yapı gruplarına kütle, ölçek, ritim ve görünüm olarak uygun olduğu sürece dahil

edilebileceği belirtilmektedir. Anıtlar ve yapı grupları karakterini etkilemeyecek şekilde yeni kullanımlar ile yeniden canlandırılması tavsiye edilmektedir (ICOMOS, 1972).

- Yeni kurgulanacak çağdaş yapılar mevcut doku ile bütünlük sağlamalı,

- **1975 / ICOMOS / Mimarlık Mirası**

1975 yılında yayınlanan 'Amsterdam Bildirgesi'nde, ICOMOS'un 'Gelecek geçmişin pahasına kurulamaz' vurgusuyla mimari mirasın korunması odağında ilerleyen sözleşmesinde mimarlık mirası kavramı yapı ölçeğinden çıkarak genişletilmiş, tarihsel ve kültürel özelliği olan kentsel ve kırsal alanlar da bu kapsama dahil edilmiştir. Mirasın yaşaması için halklar -oluşabilecek ani değişikliklerde kimliklerini bulmalarına olanak verecek olan çevreleri koruyarak- ortak tarihlerinin ve geleceklerinin bilincinde olmalı ve bu alanları koruma sorumluluğuna sahip olmalıdırlar. Mimarlık ürünlerinin korunması anlık eylemlerle değil, kent ve ülke planlarının ana hedefi olarak planlamaya dahil edilmeli ve yasal ve yönetsel önlemler alınmalıdır. Herhangi bir uygulama esnasında özel mülk sahiplerine maddi destek sağlanmalıdır. Mevcut yerler iyileştirilerek nüfus hareketleri kontrol altına alınabilir ve tarım alanları daha iyi korunur. Korumanın sağlam ve kalıcı bir temele oturtulabilmesi için tüm eğitimsel ve kültürel gelişim programlarına dahil edilmelidir ve yerel kültürlere önem verilmelidir. Yapıların, mimarlık komplekslerinin ve sitlerin envanteri oluşturulmalıdır. Bütünleşik koruma yerel yetkililerin sorumluluğunu da kapsar ve yurttaşların katılımını gerektirir. Yasal ve yönetimsel önlemler alınması gerekir. Planlama politikaları mimarlık mirasını hesaba katmalıdır. Yerel yetkililerin mimarlık mirasının korunmasında özel ve yaygın sorumlulukları olmalıdır: yapılara çağdaş yaşamın gereğine uygun olarak yeni işlevler vermeli; uygun bir bütçe ayrılmalı ve gerekirse merkezi yönetimden bütçe istenmeli; mimarlık mirası için temsilciler atamalı; yapıların sahipleri ve kullanıcıları arasında bağlar kuran acenteler kurmalı; restorasyon ve iyileştirme için gönüllü kuruluşların önünü açmalıdır. Alınan kararlar anlaşılır bir dille halka sunulmalıdır ve halkın görüşleri alınmak üzere toplantı yerleri sağlanmalıdır (CE, 1975).

- **1976 / UNESCO / Tarihi Alan**

1976 yılında on dokuzuncu oturumuyla Nairobi'de toplanan UNESCO, 'Tarihi Alanların Korunması ve Çağdaş Rolüne İlişkin Tavsiye Kararı'nı yayınlamışlardır. Korumaya yönelik çok kapsamlı başlıklarda önerilerde bulunan bu belgede, tarihi ve mimari (yerel bölge dahil) alanlar, çevre ve koruma kavramları perspektifinde kararlar alınmıştır. Tarihi alanların ulusal, bölgesel veya yerel düzeyde listesi olmalıdır. Hangi yapı veya yapı grubunun nasıl korunacağı kapsamlı bir şekilde belgelenmelidir. Korumaya yönelik kararlar sosyal dokuda kırılmalara yol açmamalıdır. Bu dokuda koruma hakkında farkındalığın artırılması için hem eğitim kademelerinde hem basın organlarından bilgilendirme yapılmalıdır. Kentsel gelişim ya da gecekondu temizleme programlarında tarihi yapılar korunmalı, yıkımdan önce koruma planı yapılmalı, sübvansiyonlu konut inşaatı hükümleri, koruma politikasına uymalı ve gerektiğinde plan değiştirilmelidir. Tarihi alanları çevrelerinde kirlilik yaratan enstitüler yasaklanmalı, mekânsal organizasyonu bozmamak adına, yeni yapılara ilişkin düzenlemelere önem verilmeli, alanın bütünlüğünü bozan yapılara ancak plana uygun olarak izin verilmelidir. Herhangi bir yapı ve yapı grubunda mevcut fonksiyon uygun ise devam ettirilmeli ama gerektiğinde yeni işlev verilmelidir. Yaya trafiği teşvik edilmelidir. En önemli konulardan biri de kaynak sağlanmasıdır. Bunun için ilgili kurumlar kendilerine bütçe ayırırken koruma planı amaçlarına yönelik de bütçe ayırmalıdır. Planda yer alan kamu yatırımları ve özellikle doğal afet hasarları için gerekli fon sağlanmalıdır. Teşvik sağlamak için bir alanın kamu yararına uygun şekilde kullanılması için mali imtiyaz, koruma adına bağış yapanlar için ise vergi imtiyazı sağlanabilir. Ayrıca gönüllü koruma grupları ve dernekler fahri veya mali ödüller ile teşvik edilmelidir. Korumada mevcut koruma mevzuatı uygulanmalı, gerektiğinde yeni kanun ve yönetmelikler çıkarılmalıdır. Koruma mevzuatı ve diğer mevzuat arasında koordine sağlanmalıdır. Turizmden kaynaklanan zarara karşı hükümler konmalı, koruma önlemlerinin sonuçları kamu ile paylaşılmalıdır. Mevzuat kadar uygulayıcı kurumların yükümlülükleri de tanımlanmıştır. Kamu kurumları ve bireyler koruma tedbirlerine uymalıdır. Sorumlu kamu makamları gerekli personel ve yeterli teknik, idari ve mali kaynaklara sahip olmalıdır. İdari personel yerel kalkınma ihtiyaçları için eğitilmelidir. Koruma planları alanında uzmanlaşmış disiplinler tarafından yapılmalıdır. Geliştirilen politikalar ülkenin tamamında geçerli olan ilkelere

dayanmalı, keyfi ve haksız kararlara müdahale mekanizması sağlanmalıdır. Plan amaçlarının dışına çıkılmaması için de sürekli denetim sağlanmalıdır (UNESCO, 1976).

- **1982 / ICOMOS-IFLA / Tarihi Bahçeler**

ICOMOS ve IFLA'nın 1981'de Floransa'da toplanmasının ardından 1982 yılında yayınladıkları toplandıkları şehrin adını taşıyan 'Floransa Tüzüğü', tam adıyla 'Uluslararası Tarihi Bahçeler Komitesi'ni yayınlanmıştır. Tüzük kapsamında tarihi bir bahçe, bir anıt olarak değerlendirilerek tarihi veya sanatsal bakış açısının yansıması şeklinde belirtilmiş ve kamuya faydalı olarak kullanılması gerektiğine işaret etmiştir. Tarihi bahçe, Venedik Tüzüğü ile uyumlu olmasını yanı sıra, mimari bir kompozisyon olması ve içeriğinin dayanıksız olması sebebiyle sürekli yenilebilir olmalıdır. Tarihi bahçeler küçük bahçe ve büyük parklar olarak farklı ölçeklerde ele alınabilmektedir. Bu alanların korunabilmesi için öncelikle tanımının iyi yapılması, listelenmesi ardından yasal ve idari önlemlerin alınması gerekir. Özgün içeriği gereği uzmanlar eşliğinde bakımı sağlanmalıdır. Doğanın bir yansıması ve medeniyetin de el değmiş haliyle özgün bir kimlik sunan tarihi bahçeler, ziyaretçi yönetimi ile kamuya da erişimi açık olmalıdır. Son olarak bu bahçelerin korunmasının sürekliliği için Dünya Miras Listesi'ne alınması önerisi getirilmektedir (ICOMOS-IFLA, 1982).

- Sınırları, içeriği vs. tanımlanmalı ve listeye alınmalı,
- Korumak için yasal ve idari önlemler alınmalı,

- **1982 / ICOMOS / Mirasın Korunması**

1982 yılında 'Quebec Kültür Mirasının Korunmasına Yönelik Tüzük' ICOMOS Kanada tarafından yayınlanmış ve Qubec sınırları ve halkı için hazırlanmış ama evrensel olarak rehber niteliğinde bir yayındır. Mirasın tanımı yeniden yapılarak, kültürel varlıklar, coğrafi çevre ve insan çevresi olmak üzere üç ana kategoriye ayrılmaktadır. Tüzük öncelikle mirasın koruyucularını Quebec halkı olarak tanımlamakta ve alınan kararlarda halkın katılma hakkının yasalarla korunduğunu belirtmektedir. Çalışmaların disiplinler arası ekip tarafından yapılması ve milli, bölgesel, yerel olmak üzere farklı ölçeklerde ele alarak kültürel, tarihi, doğal, sosyal ve estetik yönden değerlendirilmesi istenmektedir. Mirasın her bir tarihsel katmanına saygı duyulmalıdır ve hakkında güncel arşiv ile uzman incelemeleri

yapılmalıdır. Sürekli bakım ile mirasın korunması sağlanmalıdır. Yapılacak değişiklikler geri dönüştürülebilir nitelikte olmalıdır. Ulusal mevzuatta diğer mevzuatlara göre öncelik verilmeli ve kalkınma planları içerisinde de baş aktör olmalıdır. Sözleşme korumanın temel araçlarından olan eğitime de vurgu yaparak, eğitim sisteminde mirası muhafaza etmek üzere esnaf, sanatkâr ve teknisyen gibi mesleklerin eğitimini teşvik etmesi gerektiği belirtmektedir (ICOMOS, 1982).

- Güncel arşivler oluşturulmalı,
- Yasal Çerçeve: mevzuatta öncelik olmalı ve planlara dahil edilmeli,
- Eğitim: farkındalığın artırılması ve mevcut zanaatını sürdürülmesi,
- Katılım: söz hakkı bulunmalı

- **1983 / ICOMOS / Koruma**

1983 yılında ICOMOS Kanada Ulusal Komitesi tarafından yayınlanan 'Yapılı Çevrenin Korunması ve Geliştirilmesi için Appleton Sözleşmesi'nde yapılı çevrenin sağlıklı yönetimi odağında ilkeler ve uygulamasında önemli olabilecek başlıklara yer verilmektedir. Yapılı çevreye müdahalede, koruma kavramından yeniden geliştirmeye kadar birçok düzeyde ve yapı elemanlarından tüm alana doğru farklı ölçeklerde olacak şekilde çerçeve çizilmiştir. Sözleşme kapsamında belirlenen bazı ilkeler şu şekildedir:

- Koruma, sürekli bir bakım programı kapsamında olmalı,

Kültürel açıdan en önemli yerler, koruma talep eden kırılgan ve karmaşık tarihi anıtların bulunduğu alanlardır,

- Yapılı çevre bulunduğu ortam ile değerlendirilmeli,
- Yer değiştirme ancak başka çare kalmadığında tercih edilmeli,
- Kaldırma veya ekleme, miras kaynağının geliştirilmesini destekleyen önlemlerin karakteristiğidir,
- Özgün kullanım sürdürülmeli, mümkün değilse, mevcut ve orijinal geleneksel hareket ve düzen kalıplarına saygı duyulmalı,
- Eklemeler çağdaş fikirleri yansıtmalı fakat orijinal halin ruhuna saygı duymalı ve geliştirmeli,
- Her türlü çevresel müdahale, mevcut ve geleneksel dengelere saygı gösterecek ve bozulma süreçlerini harekete geçirmeyecek şekilde yapılmalıdır.

Bir kaynağın iyi korunabilmesi için iyi bir şekilde anlaşılması ve yorumlanması gerekir. Doğru bir şekilde anlaşılması için de kapsamlı bir araştırma yapılmalı, uygulama yapılmadan önce saha belgelenmeli ve kaydedilmelidir. Daha önceki biçimlerin geri kazanılması amacı elde edilen bilgilerle sınırlı kalmalıdır. Yeni çalışma, estetik ve tutarlılık açısından bütünlük sağlamalı ama eğitimli bir gözle de ayırt edilebilir olmalıdır. Modern ikame belirlenemediği sürece malzeme ve teknikler geleneksel uygulamaya uygun olmalıdır. Patinanın tahrif edilmesinden kaçınılmalıdır. Yapılan uygulamalar geri döndürülebilir olmalıdır (ICOMOS, 1983a).

- **1983 / ICOMOS / Koruma**

'Roma Deklarasyonu', 1983 yılında ICOMOS İtalya Milli Komitesi tarafından yayınlanmış, korumaya yönelik sorunlar ve çözümler önerilmiştir. İtalya arkeolojik, mimari, tarihi, sanatsal ve diğer alanlarda zenginliğe sahip fakat ekonomik kaynakların eksikliğini yaşayan bir ülke olarak tanımlanmaktadır. İlk sorun olarak kurumların koordinasyonsuzluğudur. İkinci sorun hem özel hem de kamu sektöründe ilgili projeler yeterli profesyonelliğe sahip kişilere verilmemektedir. Üçüncü olarak denetimsiz uygulamalardır. Koruma ilgili farklı ölçeklerdeki ulusal ve uluslararası tüm kurumların koordinasyon sağlamaları beklenmektedir. ICCROM gibi eğitim ve kültürel eğitim için yetkin uluslararası kuruluşların güçlendirilmesini ise desteklemektedir (ICOMOS, 1983b).

- Ülke, bölgeye özgün sorunlara yönelik çözümlerin oluşturulması,
- Kurumlar arası koordinasyonun sağlanması.

- **1985 / Avrupa Konseyi / Mimari Miras**

Avrupa Konseyi'nin 1985 yılında yayınladığı 'Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesi' 20229 sayılı Resmî Gazetede yayınlanarak 1989 yılında Türkiye'de yürürlüğe girmiştir. Anıtlar, yapı grupları ve sitler olarak ayrıntılanan mimari mirasın korunması için taraf devletlere görevler tanımlanmıştır. Sözleşme uyarınca, öncelikle taraf devlet mimari mirasın korunması için yasal önlemler almalı ve bu önlemler için gerekli denetim ve yetki işlemleri uygulamalıdır. Bulunduğu yerin değerleri çerçevesinde korunmalı ve kullanılmalı, eğer uygunsa yeni kullanımlar getirilmelidir. Korunan varlıklar ziyarete açılmakla birlikte bu alanlar yapısal gelişmeye açılmamalı, çevreleri ile birlikte mimari ve tarihsel

özellikleri korunmalıdır. Buna yönelik tarihsel varlıkların envanterleri oluşturulmalı, kırsal ve kentsel planlarda ise korunması başlıca hedef olmalı ve bu planlar uygulanmalıdır (CE, 1985).

- **1987 / ICOMOS / Tarihi Kentsel Alan**

1987 yılında ICOMOS Brezilya Milli Komitesi tarafından ortaya çıkarılan 'Tarihi Merkezlerin Korunması ve Yeniden Canlandırılması Hakkında İlk Brezilya Semineri'nde temel odak kentsel tarihi alanlar olmaktadır. Koruma, kentsel planlamanın temel amaçlarından biri olmalıdır. Farklı ölçeklerdeki kurumların bütünleşik eylemlerini ve toplumun uygulamanın bir parçası olarak görülmesi gerektiğini belirtilmektedir. Mevcut koşulların analiz ve değerlendirilebilmesinin sağlanması için döküm oluşturulmalıdır. Komite koruma için yasal koruma, kataloglama, döküm çıkarma, şehircilik düzenlemeleri, vergi muafiyet ve teşvikleri, kültürel ilgiye göre listeleme ve kamulaştırma gibi farklı prosedürler oluşturulacağını ifade etmektedir. Son olarak ise korumanın sosyal değerinin piyasa değerinden üstün olduğunu kabul etmektedir (ICOMOS Brazil, 1987).

- Planlarda koruma kavramı öncelik olmalı,
- Kurumlar ve toplum uygulamanın parçası olmalı,
- Envanter oluşturulmalı,
- Korumanın sosyal değerinin piyasa değerinden üstün olduğu kabul edilmeli.

1987 / ICOMOS / Tarihi Kent ve Kentsel Alan

1987 yılında ICOMOS tarafından yayınlanan 'Washington Tüzüğü: Tarihi Kentlerin ve Kentsel Alanların Korunması Şartı'nda; "koruma, her düzeydeki planlamanın ayrılmaz bir parçası olmalı, tarihi alan tüm şehir ile uyumlu olarak planlanmalı, disiplinler arası çalışmalar yürütülerek arkeoloji, tarih, mimarlık gibi bileşenler gözetilmeli, halkın katılımı desteklenmeli, her yaşa uygun eğitim programları hazırlanmalıdır" denilerek çok disiplinli ve katılımcı koruma planının önemi vurgulanmıştır. Koruma planı kabul edilinceye kadar ise, koruma uygulamalarının Washington Tüzüğü ile Venedik Tüzüğü içeriği gözetilerek yapılması gerekliliği vurgulanmış ve bu alanların bakımının sürekliliği üzerinde durulmuştur (ICOMOS, 1987).

- **1990 / ICOMOS / Arkeolojik Miras**

1990 yılında ICOMOS'un ilk kez arkeolojik miras özelinde Arkeolojik Miras Yönetimi Uluslararası Komitesi (ICAHM) ile birlikte yayınlamış olduğu 'Arkeolojik Mirasın Korunması ve Yönetimi Tüzüğü'nde, arkeolojik mirasın yasal olarak korunması ve planlanması üzerinde daha çok odaklanılmıştır. Arkeolojik mirasın korunması toplumsal bir sorumluluktur ve bu sorumluluk yasada tanımlanmalıdır. Yasalar mirasın bakım, yönetim ve korunmasını sağlayarak kaynak sunmalıdır. Yasalar da korunmalı, çiğnenmesi halinde yasal işlem tanımlanmalıdır. Yasa arkeolojik mirasın sadece tescillenmiş kısmını koruyorsa, tescillenmemiş alanları için de geçici koruma sağlamalıdır. Herhangi bir bayındırlık uygulaması öncesi etki değerlendirme araştırması zorunluluğu getirilmelidir. Planlama faaliyetleri öncesinde arkeolojik miras araştırılmalı ve belgelenerek envanter hazırlanmalıdır. Bu araştırmaya yerel halkın tarihi de eklenmelidir. İlgili politikalar sürekli gözden geçirilmeli, uluslararası, ulusal, bölgesel ve yerel düzeydeki planlama politikaları ile bütünleştirilmelidir. Birçok disiplinden uzman kişiler bu aşamada yer almalıdır. İlgili belge ve koleksiyonların uzun vadeli korunmasını için düzenli bakım ve yerinde koruma sağlanmalıdır. Kazıdan sonra gerekli bakım ve yönetim yapılamayacaksa arkeolojik biraz açığa çıkarılmamalıdır. Güncel yorumlar da yapılarak gerekli bilgiler halka sunulmalı ve halkın katılımı sağlanmalıdır. Tüm bunların sağlanabilmesi için ise gerekli maddi kaynak sağlanmalıdır. Korumanın sürekliliği için nitelikli uzman yetiştirme eğitim politikalarının hedefi olmalıdır (ICOMOS, 1990a).

- Yasalarda tanımlanması: korumanın toplumsal sorumluluk olması; bakım ve yönetim için kaynak sunma; tescil edilmeyen yerlerin geçici koruma altına alınması; yeni projelerde etki değerlendirme yapılması
- Katılım: halk bilgilendirilerek katılması sağlanmalı,
- Uzmanlık: farklı disiplinlerden uzmanlar katılmalı; nitelikli uzman yetiştirilmeli
- Araştırma ve belgeleme yapılmalı
- Diğer planlarla bütünleşik düşünülmeli.

- **1992 / ICOMOS / Kültürel Mirasın Korunması**

1992 yılında ICOMOS Yeni Zelenda Milli Komitesinin yayınlamış olduğu 'Kültürel Miras Değerine Sahip Yerlerin Korunması Şartı' yerel kültürel mirasın

korumanın her aşamasını tanımlayan çok kapsamlı bir belge olduğunu söylenebilir. Farklı disiplinlerden yararlanılması, maddi veya kültürel miras değerine saygı gösterilmesi, uzun süreli bakım ile en az müdahale sağlanması, belirli toplulukların ihtiyaç, yetenek ve kaynakları dikkate alınması, belgeleme ve kayıt altına alma gibi hususlar temel koruma metotları arasında değerlendirilmektedir. Tarihi dokunun yer ile birlikte düşünülmesi, oluşabilecek herhangi bir olağanüstü durum için önlemlerin alınması, gerekli bulunduğu takdirde yer değiştirmenin yapılabilir olması, sanat eserleri ve dokuların yerin ayrılmaz bir parçası olarak düşünülmesi, kültürel miras değeri olan yerlerin araştırılıp kayıt altına alınması şart kapsamında sunulan genel ilkelerdendir. Uygulamada ise duruma göre müdahale etmeme, bakım, stabilizasyon, onarım, restorasyon, yeniden inşa veya uyarlama gibi farklı süreçlerin değerlendirilebileceği ifade edilmektedir (ICOMOS New Zealand, 1992).

- Farklı disiplinler yer almalı,
- Hem soyut hem somut olmayan değerlere saygı duyulmalı,
- Bakımın esas olup, en az müdahalede bulunulmalı,
- Çekirdek toplumun ihtiyaç, yetenek ve kaynakları dikkate alınması,
- Belgeleme ile kayıt altına alınmalı.

- **1999 / ICOMOS / Tarihi Ahşap Yapı**

1999 yılında ICOMOS tarihi ahşap yapı kavramını mercek altına almış ve ‘Uluslararası Ahşap Komite Tüzüğü: Tarihi Ahşap Binaların Korunmasına İlişkin İlkeler’ yayınlanmıştır. Yayında ahşap binaların tanımlanmasından ziyade ahşaptan yapılmış kültüre anlamı olan ve tarihi bir bölgede yer alan yapıların korunmasına yönelik ilkeler yer almaktadır (ICOMOS, 1999a).

- **1999 / ICOMOS / Mimari Miras**

1999 yılında ICOMOS Avustralya tarafından yayınlanan ‘Burra Tüzüğü: Kültürel Öneme Sahip Yerlerin Korunması için Avustralya ICOMOS Tüzüğü’nde tanımlanan süreçte, öncelikle uygun bilgi, beceri ve disiplinlerden yararlanılarak bilgi toplama ve analiz etme ile kültürel önemi anlama, ardından politikaların geliştirilmesi ile mekânın politikaya uygun olarak yönetilmesi aşamaları mevcuttur. Korumanın temel amacının bir yerin kültürel öneminin korunması olduğunu belirterek, korunan bir yerin herhangi bir değerine haksız yere vurgu yapmadan

kültürel ve doğal öneminin bütüncül olarak değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Yeterli bilgi mevcut ise yerin kültürel önemini ortaya çıkarmak üzere restorasyon ve yeniden inşa, bütünlüğünü bozmadığı sürece yeni eklemeler yapılabileceği vurgulanmıştır (ICOMOS Australia, 1999).

- **1999 / ICOMOS / Geleneksel Mimari Miras**

ICOMOS'un 12. Genel kurul toplantısında kabul edilen 'Geleneksel Mimari Miras Tüzüğü'nde toplumun kültürel kimliğine saygıyla, çok disiplinli bir uzman ekibi tarafından geleneksel çevrenin korunması gerektiği, yapılacak çağdaş müdahalelerin geleneksel karaktere saygı gösterilerek yapılması gerektiği belirtilmektedir (ICOMOS, 1999b).

- **2001 / UNESCO / Kültürel Çeşitlilik**

2001 yılında yayınlanan 'Kültürel Çeşitlilik Evrensel Bildirgesi'nde mekân üzerinde çeşitlenen kültürlerin çeşitliliğin oluşturduğu farklılığın korunmasına yönelik maddelere yer verilmektedir (UNESCO, 2001).

- **2003 / ICOMOS / Mimari Miras**

2003 yılında ICOMOS tarafından yayınlanan 'Mimari Mirasın Analizi, Korunması ve Strüktürel Restorasyonu İçin İlkeler' mimari mirasın yapı ölçeğinde korunmasına yönelik önerilere yer vermektedir (ICOMOS, 2003).

- **2003 / UNESCO / Somut Olmayan Kültürel Miras**

2003 yılında UNESCO tarafından net bir şekilde tanımı yapılan 'Somut Olmayan Kültürel Miras'ın somut kültürel ve doğal miras ile ilişkisinin kurularak korunması gerektiği belirtilmektedir (UNESCO, 2003).

- **2005 / Avrupa Konseyi / Kültürel Miras ve Kültürel Çeşitlilik**

Her konuda kapsamlı bir yaklaşım ve önerilen sunan kısa adıyla 'Faro Sözleşmesi', 2005 yılında tam adıyla 'Toplum için Kültürel Mirasın Değerine İlişkin Çerçeve Sözleşmesi' olarak yayınlanmıştır. Sözleşme kültürel miras ve miras topluluğu odağından hareketle, kültürel mirasın toplumsal çatışmalarda bir aracı olacağı inancı taşımaktadır. Bu kapsamda kültürel miras, sorumluluk duygusunun uyandırılmasıyla toplumsal birliği güçlendirmeli ve kültürel çeşitliliği korumalıdır. Kültürel mirasa, topluluktan tarafından atfedilen değerler tanımlandığı şekilde dikkate alınmalıdır. Kültürel mirasın özel karakteri ve menfaatleri dikkate alınarak,

ekonomik potansiyeli keşfedilmeli ve sürdürülebilir kalkınma tanımlanmalı ve ilkeleri belirlenmeli ve idamesi teşvik edilmelidir. Yasalar ise tüm teknik yönetmeliklerini, kültürel mirası korunması gerekliliğini üzerine dikkatli davranmalı ve kültürel miras hakkını sağlamalıdır. Mirasın korunması için kamu yararına hareket edecek sivil toplum örgütleri kurulmalı ve kamu yönetiminin diğer aktörlerle iş birliği geliştirilmesi fark edilmelidir. Ek olarak disiplinler arası araştırma özendirilerek mesleki deneyimler paylaşılmalı, farklı yorumlara da saygı gösterilmelidir. Sözleşmede mirasa yönelik herhangi tehdidin en aza indirilmesi için kültürel miras etki değerlendirmesine başvurulması önerilmektedir (CE, 2005).

- Kültürel mirası toplumsal çatışmaları önlemek için değerlendirilmesi
- Kültürel mirasa atfedilen tüm toplumsal değerler korunmalı,
- Teknik yönetmeliklerin temel odağı mirasın korunması olmalı,
- Farklı yorumların artırılması adına STÖ'ler desteklenmeli,
- Kamu yönetimi diğer aktörlerle iş birliği yapmalı,
- Tehdidi en aza indirmek için KÜMED yapılmalı

- **2008 / ICOMOS / Yerin Ruhu**

ICOMOS tarafından 2008 yılında yayınlanan 'Yerin Ruhunun Korunması Hakkında Quebec Bildirgesi'nde Yerin Ruhu kavramına yer verilmiş ve bu kavramda somut miras ile birlikte somut olmayan mirasın bir arada bütüncül bir şekilde ele alınması önerilmiştir. Toplumun hafızasının değişimi ile bir yerin birkaç farklı ruha sahip olabileceği de belirtilmiştir. İklim değişikliği, kitle turizmi, silahlı çatışmalar, kültürel çatışmaların yol açabileceği tehditlere karşı korunması gerektiği, yerin ruhunun maddi olmayan bileşenlerinin yasal olarak korunması ve eğitim programlarının hazırlanması ile gelecek nesillere aktarılması da vurgulanmaktadır (ICOMOS, 2008a).

- **2008 / ICOMOS / Kültürel Miras Alanı**

2008 yılında yayınlanan 'Kültürel Miras Alanlarının Yorumlanması ve Sunumu Tüzüğü'nde kültürel mirasın korunması ve korumanın yönetimi için 'erişim ve anlama, bilgi kaynakları, ortama ve içeriğe dikkat, özgünlüğün korunması, sürdürülebilirlik için planlama, kapsayıcılık kaygısı, araştırma, eğitim ve değerlendirmenin önemi' başlıkları ile ilkeler belirlenerek bu ilkelere yönelik koruma içeriği tanımlanmıştır (ICOMOS, 2008b).

- **2011 / ICOMOS / Kültürel Miras Etki Değerlendirme**

2011 yılında tarihi alanlara yeni yapılacak yapıların kültürel mirasa etkisinin incelenmesini ve olumsuz etkisinin en aza indirilmesi için 'ICOMOS Dünya Mirası Kültür Varlıkları için Etki Değerlendirmesi Rehberi' yayınlanmıştır. Rehberin amacı Dünya Mirası ilan edilen alanların üstün evrensel değerinin korunmasına yöneliktir. Temelde arkeoloji, yapılı çevre veya tarihi kentsel çevre, tarihi çevre, soyut kültürel miras veya bağlantıları üzerine görsel etki üzerine değerlendirme yapılmakta, bu kapsamda etki değerinin incelenerek değişim boyutu 'büyük-orta-küçük-ihmal edilebilir-değişim yok' şeklinde değerlendirilmekte ve bu etkinin en aza indirilmesi esas konudur (ICOMOS, 2011).

- **2014 / ICOMOS / Miras ve Peyzaj**

2014 yılında ICOMOS'un 18. Genel Kurulunun Floransa'da toplanmasının ardından yayınlanmış olan 'Floransa Bildirgesi İnsani Değer Olarak Miras ve Peyzaj' bildirgesi, bugün tehditle karşı karşıya kalan miras ve peyzaj kavramının korunmasının somut ve somut olmayan değerlerin korunması ve bunların yönetilmesi gerekliliğinin bilinciyle oluşturulmuştur. Miras koruma sürdürülebilir gelişme hedeflerine katkı sunmalıdır. Bunun için toplum kimliklerinin paylaşılması ve aktarılması adına toplum odaklı turizm gelişimi önerilebilir. Ulusal ve Uluslararası ölçekteki taahhütler için kamunun bilinçlendirilmesi beklenmektedir. Toplumların sağlık, beslenme yaşam tarzı ile ilgili geleneksel sistemleri tespit edilmeli ve hatıraların korunması adına yaratıcı mekânların oluşturulmalıdır.

Plan yapılırken toplumun katılımının sağlanması ve kullanıcıların mekânlar ilişkisini güçlendirecek iyi bir plan hazırlaması gerekir. Buna örnek olarak insan ölçeğinin yeniden öne çıkarılması gösterilebilir. Peyzajın planlanması, yönetilmesi ve korumasının geliştirilmesi için disiplinler arası iş birliği sağlanmalıdır. Disiplinler arası çalışma için de rehber ilkeler tanımlanmalıdır. İş birlikleri ayrıca çok sayıda paydaş arasında farklı düzeylerde yapılmalıdır. Yönetim dışındaki paydaşların, stratejik ortaklık durumunda koruma üzerindeki önemi fark edilmeli ve tanınmalıdır. Geleneksel bilgi sistemlerinin önemi anlaşılmalı, geleneksel sisteme yönelik bilgi artırılmalı ve veri tabanı oluşturulmalıdır. Bireyden topluma ilgili kişiler geleneksel bilgiyi korumalıdır. Bilginin yayılmasına yönelik platform ve araçlar oluşturulmalıdır. Bütünleşik plan, politika, yönetmelik ve uygulamaların

yer aldığı aralarında kopukluk olmadan bütünsel olarak düşünülmüş bir sistem oluşturulmalıdır. Özgünlük korunmasına yönelik yönlendirici rehber ilkeler tasarlanmalıdır (ICOMOS, 2014).

- Koruma ekonomik gelişme ile birlikte düşünülmeli,
- Disiplinler arası iş birliği sağlanmalı,

- **2017 / ICOMOS / Miras ve Demokrasi**

ICOMOS'un 2017 yılında yayınladığı 'Miras ve Demokrasi Hakkında Delhi Bildirgesi' mirasın korunması ve yaşamaya devam etmesi adına BM, UNESCO, ilgili diğer uluslararası kuruluşlar, ülkelerdeki tüm yetkililer ve ilgili diğer paydaşlara yönelik yazılmıştır. Miras kaynakları yönetilirken yapı, yapı grupları, ortamlar, peyzajlar gibi farklı ölçeklerdeki somut ve yerli insanlar, etnik gruplar, farklı inanç sistemleri, gelenekler gibi somut olmayan tüm bileşenlerin önemini anlamayarak, bütünlük ve özgünlüğün korunması beklenmektedir. Mirasın korunması ve yönetimi için etik ilkeler oluşturulmalıdır. Her bir mirasa yaklaşım genelci olarak yaklaşılmadan özel disiplin kapsamında değerlendirilmelidir. Hükümet yetkilileri, mirasın yasal olarak korunmasından, mirasın yerini belirleme, değerlendirme, belgeleme ve bunların öneminin anlaşılmasında farkındalık kazandırma konusunda sorumludur. Miras sürdürülemez bir değerdir ve plan yapılırken bu değerin korunmasında geleneksel bilgi entegrasyonu ve kültürler arası diyalog ile bilginin nesiller boyu aktarılmasının sağlanması üzerine toplumun katılımı önem taşımaktadır. Mirasın korunması farklı disiplinler ile her ölçekteki plan ve politikanın temeli olmalıdır (ICOMOS, 2017a).

- Somut ve somut olmayan bileşenler korunmalı,
- Belli etik ilkeler oluşturulmalı,
- Disiplinler arası, uzmanlaşmış bir yaklaşım,
- Toplumun katılımı sağlanmalı,
- Planlar arası bütüncül yaklaşım olmalı.

- **2017 / ICOMOS / Tarihi Ahşap Yapı**

2017 yılında yayınlanan 'Tarihi Ahşap Yapıların Korunması İçin İlkeler' genel olarak mirasın değerini anlama ve bilincinde olma üzerinedir. Farkındalığın artırılması üzerine içerik sunan bildirge mirasın farklı boyutlarına dikkat

çekmektedir. Korumanın ana amacının tarihi dokunun özgünlüğünü sürdürmek olduğu belirtilirken yapı olarak müdahale kararlarına dair ipucu da vermektedir.

19. yy.'ın sonlarına doğru mesleki disiplinlerin başlattığı, 20. yy.'da Uluslararası boyut kazanan koruma kavramının, mirasın yenilenemez olmasının bilinci ile hareket edilmesi ve her ülkenin kendi özgün perspektifiyle şekillendirmesi beklenmektedir (ICOMOS, 2017b).

2.2. Büyük Ulaşım Proje Süreçlerinin Korunan Kültürel Miras Alanlarına Etkisinin Değerlendirilmesi

Ulaşım projeleri değerlendirilirken projenin somut olarak direkt etkilendiği ve proje sebebiyle dolaylı olarak etkilenebilecek bölgeler olarak ele alınmıştır. Tüm projelerde ortak bir konu olarak arkeolojik mirasın korunması ve Haliç Metro Köprüsü ile Avrasya Tüneli üzerine ise silüete olumsuz etkisi olması sebebiyle görsel etki üzerine durulmuştur.

2.2.1. Büyük Ulaşım Projelerinin Yer Seçimi ve Mekâna Etkisi

Bu bölümde büyük ulaşım projelerinin yer seçim nedenlerine, uygulama sonrasında mekanın etkilenmesi ilişkisine yer verilmektedir.

- **Projelerin Yer Seçim Nedeni**

Kentin gelişmesi ve nüfusun çoğalması gibi faktörler ile kentin yeni ihtiyaçları için yeni talepleri beraberinde gelir ve ulaşım bu ihtiyaçlardan biridir. Arazi kullanımı ve kentlerin kırılganlığı göz önünde bulundurularak bu ihtiyacın en iyi şekilde planlanması gerekir. Bunun için göz önünde bulundurulması gereken belli kriterler vardır. Bristow vd. (2000)'e göre bir ulaşım projesi yer seçerken dört konuya önem verilmelidir: zamandan tasarruf, emniyet/güvenlik, çevresel etkiler, bölgesel ekonomik etkiler (istihdam). Çevresel etkiler incelenirken, insanlar, fauna ve flora; toprak, su, hava, iklim ve peyzaj; maddi varlıklar ve kültürel miras; bunlar arasındaki etkileşim değerlendirilmektedir (Tablo 2.2).

Tablo 2. 2 Bir ulaşım projesinin yer seçim kriterleri (Bristow vd., 2000)

ZAMANDAN TASARRUF	
EMNİYET/ GÜVENLİK	
ÇEVRESEL ETKİLER	İnsanlar, fauna ve flora
	Toprak, su, hava, iklim ve peyzaj
	Maddi varlıklar ve kültürel miras
EKONOMİK ETKİLER	

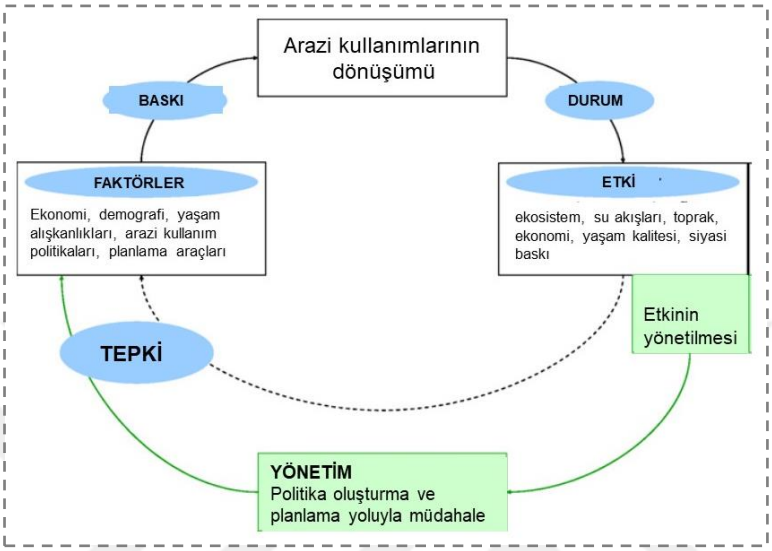
Kriterler değerlendirilirken, süreci daha iyi yürütülebilmesi için kılavuzlardan yararlanılabilir. Örneğin Fransa 1995 yılında büyük altyapı projelerinin değerlendirilmesinde kullanılmak üzere zaman, güvenlik ve bazı çevresel etkiler için ortak birim değerleri içeren uyumlaştırılmış bir maliyet-fayda çerçevesi hakkında kılavuz yayınlamıştır (Bristow vd., 2000).

Bunlara ek olarak bir ulaşım projesi seçiminde Sutcliffe vd. (2017), toplum katılımına da önem vermektedir. Genel olarak, Ulusal düzeyde gerçekleştirilecek proje değerlendirmelerinde AB'ye 'toplum yararının' tam olarak yansıtılmasının nasıl sağlanacağı önemli olmaktadır ve AB' ülkelerinin çoğu ulaştırma altyapısı ağırlıklı olarak kamuya aittir. Katılıma örnek olarak Detroitte Yurttaş katılma komitesi (Citizens Advisory Committee), Ontarioda ise Yurttaş Jürisi (Citizens' Jury) bulunmaktadır. Bu konu ise toplumun direkt olarak bağlantı kurabileceği, fikir ve şikayetlerini sunabileceği bir kurum olması açısından önemlidir (Bristow vd., 2000). Arbault vd., 1998'den aktaran vd., 2000; Sutcliffe vd., 2017).

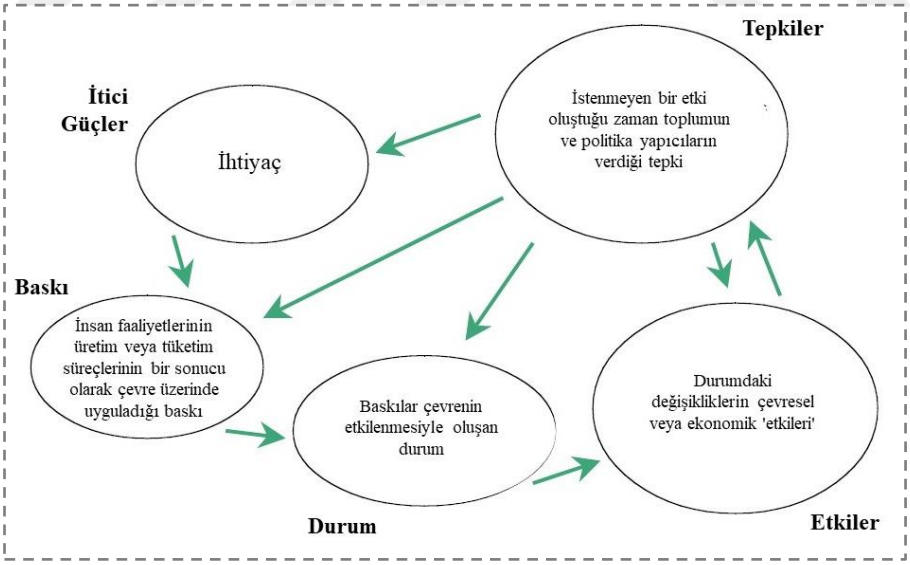
- **Projelerin mekanla ilişkisinin tespiti (DPSIR)**

İnsan-çevre sistemlerindeki süreçleri ve etkileşimleri tanımlamak için itici güç (faktör)– baskı – durum – etki – tepki [driver–pressure–state–impact–response (DPSIR)] bir araç olarak kullanılmaktadır. Bu model beş aşamalı bir süreçtir (IAIA vd., 2009): İtici güç olan faktör, bir sistemin davranışını değiştirir veya yönlendirir. Doğrudan ve dolaylı olaylı olarak iki şekilde değerlendirilir. Doğrudan faktörde insan talebi, iyi sağlık ve sosyal ilişkiler, güvenlik, eğitim ve özgürlük gibi bileşenler yer alırken, dolaylı faktörde demografik gelişim, ekonomik ve sosyal koşullar, çevrenin durumu veya siyasi durumlar yer bulmaktadır. Baskı olarak adlandırılan aşama ise, insan kaynaklı eylemlerin sonuçlarını ifade eder. Bu baskılar sonucunda oluşan çevre koşullarına ise durum denir. Çevrenin durumundaki değişiklik insan yaşamını etkileyecektir. Bu etkinin en aza indirilmesi için, insan eylemlerinin çevresel ve toplumsal sonuçlarını doğrudan göstermesi

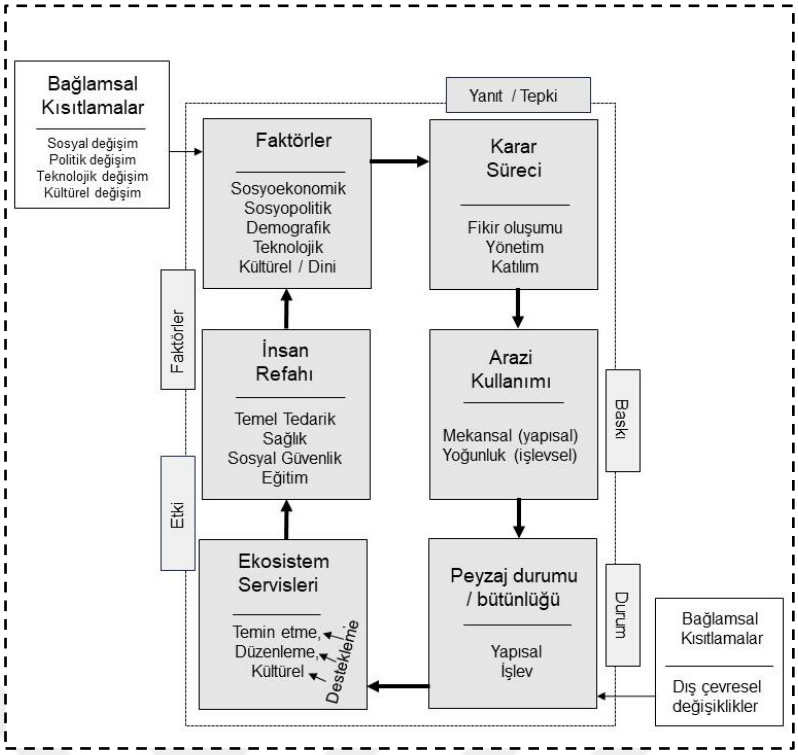
nedeniyle yönetim ve karar alma açısından etki değerlendirilmesi yapılması önerilmektedir. Son olarak tepkide ise belirli sorunların sonucu olarak bir müdahale söz konusudur. Müdahale için tipik araçlar şu şekilde tanımlanmaktadır: yasal prosedürler, planlama, piyasa ve kamuya yönelik araçlar, iş birliği, bilgilendirme, eğitim ve katılım (Şekil 2.2, Şekil 2.3, Şekil 2.4).



Şekil 2. 2 DPSIR çerçevesinden ilham alınarak arazi kullanımı geçişinin kavramsallaştırılması (Nuissl vd., 2009)



Şekil 2. 3 Kristensen (2004) tarafından DPSIR'ın tanımlanması ve aşamaların birbiri ile ilişkisi



Şekil 2. 4 İnsan-çevre sistemlerinin DPSIR tabanlı modeli (Burkhard vd., 2007)

DPSIR ile insan taleplerinin arazi kullanımına etkisi değerlendirilirken Bruni (2016), insanı bir faktör olarak değil somut olmayan bir miras olarak görülmesi gerektiğine değinir. Bunun için de insanların aidiyet duygusunun güçlü ve eğitimli olması gerekir. Uluslararası alanda sıkça tekrarlanan, somut olmayan miras ve yerin ruhu gibi kavramlar ile insan vurgusunun özellikle 2000'lerden sonra artması, insan faktörünün önemini düşündürmektedir. Eğitim ise her Uluslararası yazında vurgulanan ve doğru politikalarla yönetilmesi gereken bir konudur. Bruni (2016) bu yüzden halk ile kamu idareleri arasında iş birliğinin olması gerektiği ve sürdürülebilir katılımın sağlanmasının önem taşıdığını, böylece dış değişimlere uyum sağlayabilen dirençli bir arazinin sürdürülebilir bir arazi olduğunu ifade etmektedir.

Daungthima vd. (2013), ise kentlerin hassasiyeti ile bahsi geçen dirençliliğin ilişkisini kurmuştur ve bir mülkün savunmasızlığına yönelik 'Hassasiyet = Maruz kalma + Dayanıklılık + Dirençlilik' denklemini kurmaktadır. Yani bir mülkün savunmasızlığı/ hassasiyeti, maruz kaldığı durum, dayanıklılığı ve gösterdiği esnekliğin toplamı kadardır. Böylece kentleri yeni kararlara maruz bırakırken dayanıklılığı ve dirençliği de göz önünde bulundurulmalıdır.

Sonuç olarak mekansal politikalar ve arazi kullanımı dengesinin sağlanması önemlidir. AB düzeyinde, Avrupa Peyzaj Sözleşmesi, Avrupa Mekansal Kalkınma Planı (European Spatial Development Plan) gibi belgeler veya ortak yapısal politikaların finansman planlarına ilişkin kılavuzlar da arazi gelişiminin azaltılması çağrısında bulunmaktadır (IAIA, 2009).

2.2.2. Ulaşım Projelerinin Kültürel Miras Alanlarına Etkisinin Değerlendirilmesi

Antonson vd. (2010)'ne göre, bir ulaşım projesi mekan seçerken fizibilite çalışması ve çevresel etki değerlendirme çalışmaları yapılmalıdır. Çevresel etki değerlendirme için her bir araştırmacı konularına göre farklı konulara odaklanmaktadır (Burkhard vd., 2007).

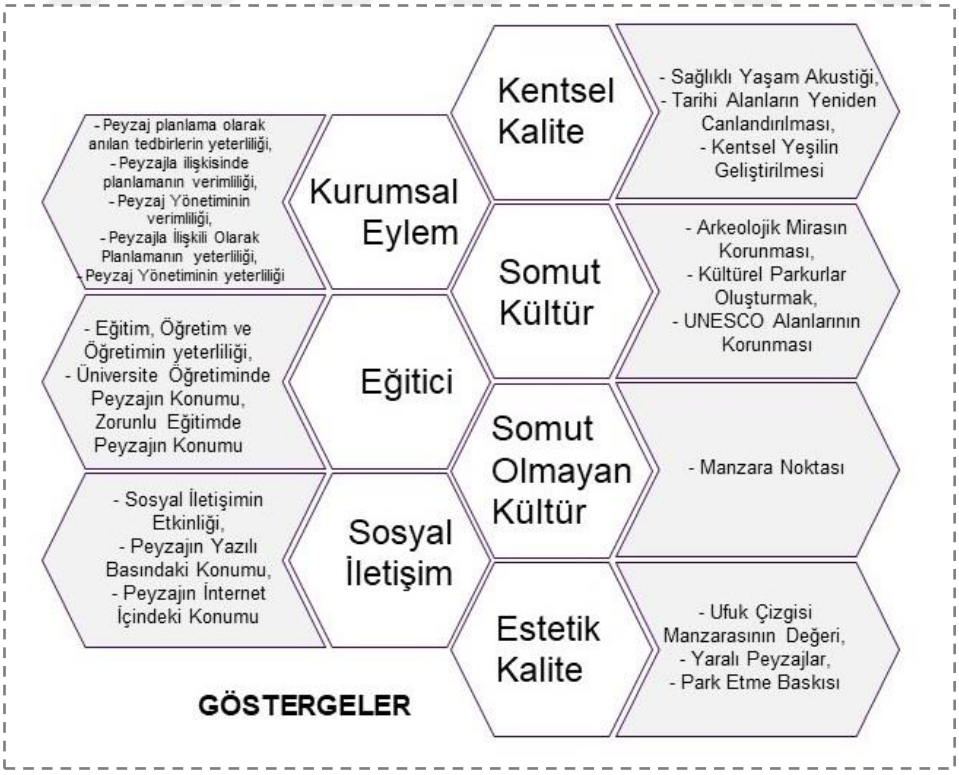
Avrupa üye devletlerinin çoğunda, ulaştırma altyapısı kamuya ait olduğu için öncelik sosyal hedefe ulaşmakla ilgilidir. Bunun için ise önce sosyal maliyet-fayda analizi sonuçlarıyla ekonomik verimlilik ölçülür, daha sonra çevresel etki değerlendirme yöntemleri ile çevresel hasarın en aza indirilmesi hedeflenir. Bu değerlendirme ile projelerin önceliklendirilmesi ve alternatiflerinin arasından uygun olanının seçilmesi önemlidir. Değerlendirme yapılırken doğrudan etkiler, çevresel etkiler ve sosyo-ekonomik etkiler incelenir (Bristow vd., 2000).

Carvalho-Ribeiro vd. (2016), ortak izleme ve değerlendirme çerçevesi [the common monitoring andevaluation framework (CMEF)] kapsamında bir proje yer seçimine etkisine yöneticilik, çeşitlilik ve estetik olmak üzere üç kriter belirlemişlerdir. Peyzajda mevcut olan düzen ve bakıma yönelik aktif ve dikkatli bir yönetim; peyzaj elemanlarının zenginliği ve çeşitliliği, konumlarının önemi; hoşlanma veya hoşlanmama duygusunu teşvik esdebilmesine yönelik peyzaj özellikleri olarak tanımlamışlardır (Carvalho-Riberio vd., 2016).

Etkilerin değerlendirilmesi incelenirken çok kapsamlı bir kavram olan peyzaj terimine odaklanılmıştır. 1962 yılında UNESCO tarafından yayınlanan 'Peyzajların ve Sitlerin Güzelliğinin ve Karakterinin Korunmasına İlişkin Tavsiye Kararı' ile alan bazında değerlendirmelerde ana kavramlardan biri olan peyzaj, zamanla tarihi kültürel peyzaj, tarihi kentsel peyzaj gibi kavramları da türetmiştir. Bu sebeple tarihi bir alan irdelenirken peyzaj kavramı çerçevesinde çalışma ilerletilmiştir.

Caspersen vd. (2010) ise Danimarkada gerçekleştirdikleri deneyimler çerçevesinde bir alanı değerlendirmek için yedi sınıflandırma kategorisi oluşturmuşlardır: El değmemiş doğa; orman algısı; panoramik görünüm, su ve peyzaj; biyoçeşitlilik ve arazi formu; kültürel tarih; etkinlik ve davet; faaliyet ve topluluk. Kültürel miras alanlarında ise panoramik görünüm, arazi formu, kültürel tarih başlıkları ön plana çıkabilmektedir. Bu kapsamda panoramik görünüm, iyi görüntüleme alanına sahip, geniş alana sahip tepe, açık alan, göl ve deniz kıyıları; arazi formu, kolayca tanımlanabilen jeomorfolojik formasyona sahip alanları; kültürel tarih, peyzaj ve kültürel mirasın birçok izi, insan yapımı somut miras ve somut olmayan mirasa sahip alanlar anlaşılmalıdır (Caspersen vd., 2010). Bu sebeple dördüncü bölümde çalışma alanı incelenirken tarihi önemi, arazi kullanımının değişimi, projelerin çevresel ilişkisine odaklanılmıştır.

Seçilen projelerin Tarihi Yarımada'yı nasıl etkilediği incelenirken Bruni (2016) tarafından yayınlanan kültürel peyzajın korunmasına yönelik peyzaj göstergeleri kriter olarak alınmıştır (Şekil 2.5). Bruni, peyzajın somut ve somut olmayan öğelerini göstergelere göre sıralamıştır. Bu göstergelerden sadece kültürel miras ile ilgili olanlara seçilmiş ve çalışma alanı değerlendirilmiştir.



Şekil 2. 5 Kültürel Peyzajın korunmasına yönelik peyzaj göstergeleri (Bruni, 2016)

Kriterleri değerledirirken, değerlendirme yöntemi de önemli olmaktadır. Daungthima vd. (2013), bir etkinin analizini ampirik yöntemler ve analitik modeller olarak ikiye ayırmaktadır. Kültürel mirasa etki değerlendirme denildiğinde çoğunlukla ampirik yöntem göz önüne alınır. Bu yöntemlerde gözlemlenen hasarın analizi, uzman görüşü ve puan atama metodu anlaşılmaktadır (Daungthima vd., 2013). ICOMOS tarafından yayınlanan Dünya Mirası Kültür Varlıkları için Etki Değerlendirmesi Rehberi ve uluslararası literatürde yayınlanan değerlendirme kriterlerinin çoğu ampirik yöntemlere dayanmaktadır.

- **Görsel Algının Değerlendirilmesi**

İkinci bölümün ilk başlığında yer verilen koruma belgelerinde, görsel algının değerlendirilmesi için yeteri kadar kritere yer verilmemiştir. ICOMOS'un 2011 yılında yayınladığı 'Dünya Mirası Kültür Varlıkları için Etki Değerlendirmesi Rehberi' değerlendirme kriterleri sunmaktadır. Buna ek olarak Jin ve Wang (2021), ile aynı yıl yayınlanan 'Visual Impact Assessment' kaynakları, mekana eklenen yeni yapının çevresi ile olan görsel uyumun incelenmesine yer vermektedirler (Şekil 2.6).



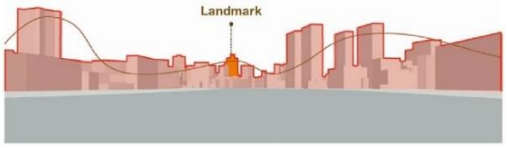
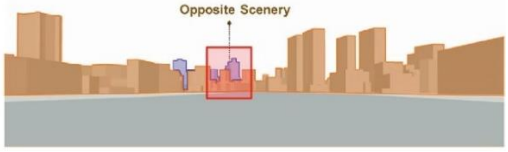
Şekil 2. 6 Görsel etki oranlarının değerlendirilmesine örnek - gökyüzü ve fiziksel içerik görüntüleme kaybı (Urbaine architectural, 2021)

ICOMOS'un 2011 yılında yayınladığı değerlendirme kriterlerinde etkilenen alanlar ve etkilenme derecesine göre bir matris hazırlamıştır. Etkilenen alanlar, arkeolojik nitelikler, yapılı çevre mirası veya tarihi kentsel çevre nitelikleri, tarihi çevre nitelikleri, soyut kültürel miras nitelikleri veya bağlantıları olarak dörde ayrılmıştır.

Bu başlıkların mekana etkisi ise büyük, orta, küçük, ihmal edilebilir, değişim yok şeklinde dereceleri yorumlanmaktadır. Bu yöntem de Daungthima vd.'nin sözünü ettiği gibi yoruma dayalı bir gözleme dayanır.

Jin vd. (2021), görsel algının değerlendirmesinde üç farklı gösterge sistemi açıklamaktadır. Bunlardan ilki yapının tanınması ya da teşhis edilmesidir. Burada mekânın ufuk çizgisinin oluşturduğu dönemeçler tanımlanırken, yapının yükseklik özellikleri ve dış formuna göre değerlendirilme yapılmaktadır. Diğeri ise yapının çevresi ile hiyerarşisinin incelenmesidir. Bir noktadan bakıldığında hiyerarşik olarak hangi yapının ön plana çıktığı bu arada söz konusudur. Farklı katmanlar oluşturan bu yapıların zıt manzaralar oluşturduğu da görülmektedir. Son olarak görsel konforun değerlendirilmesidir. Bu başlıkta tüm peyzaj alanları ile gökyüzü alanının oranı incelenmektedir. Tüm açılardan peyzaj genişliğine bakılmaktadır (Tablo 2.3).

Tablo 2. 3 Görsel algının değerlendirilme kriterleri (Jin vd., 2021 kaynağı referans alınarak hazırlanmıştır)

GÖSTERGE SİSTEMİ	GÖSTERGELERİN GÖRSELLERİ	İKİNCİL DEĞER	TANIMI
'Tanınma (teşhis etme)' boyutuna ilişkin göstergeler		Ufuk çizgisi eğrisi	Ufuk çizgilerinin kıvrımlarını ve dönemeçlerini tanımlamak
		Yer İşaretlerinin Dağılımı	Yükseklik özellikleri veya unutulmaz dış formlara sahip kentsel binalar, şehirde öneme sahip binalar veya manzaralar.
'Hiyerarşi' boyutuna ilişkin göstergeler		Yapılı Yüzeylerin Katmanları	Farklı mesafelerden gözlemlenmesiyle görsel bir hiyerarşi duygusu üretilmesi (ön plan ve arka plan hiyerarşisi)
		Zıt Manzara Dağılımı	Farklı katmanlar ile zıt manzaralar oluşması
'Görsel Konfor' boyutuna ilişkin göstergeler		Gökyüzü genişliği	Gökyüzü alanının oranı, sahnedeki figür-zemin ilişkisini ölçmek için kullanılması
		Yatay genişlik	Tüm açılardan mekanın ruhu yansıtılarak peyzaj genişliğinin ölçülmesi

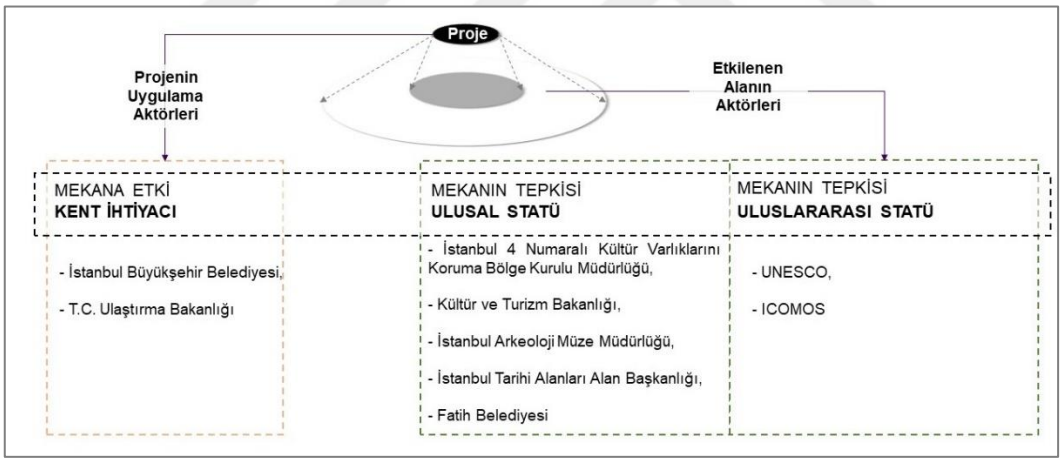
3

TÜRKİYEDE KÜLTÜREL MİRASIN KORUNMASI

Bu bölümde korunan alanlara yönelik Ulusal koruma mevzuatı içeriği ile ilgili kurumların görevlerine yer verilmektedir.

3.1. Tarihi Alanların Korunmasını Etkileyen Aktörler ve Süreçleri

Bu bölümde aktörler incelenirken, aktörlerin mekâna müdahalesine yönelik üç kategoriye ayrılmıştır. Birinci olarak ulaşım projelerinin baş aktörleri, ikinci olarak ulaşım projelerinin etkilediği mekânı korumakla yükümlü aktörler, üçüncü olarak mekanın korunmasında gönüllü ve etkili uluslararası aktörler olarak ele alınmıştır.



Şekil 3. 1 Konularına göre aktörler

Yenikapı Transfer Merkezi kapsamında Marmaray ve metro ile Haliç Metro Köprüsü projeleri İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Avrasya Tüneli ise o dönemki adı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı öncülüğünde yapılmıştır.

İstanbul sınırları içerisinde baş aktör olan İBB'nin yasal dayanağı 2004 yılında yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'dur. Bu kanunun yedinci maddesine göre İBB, ÇDP'ye uygun 1/5.000 ölçekli nazım imar planı yapmakla görevlidir (Büyükşehir Belediyesi Kanunu [BBK], 2004: madde 7).

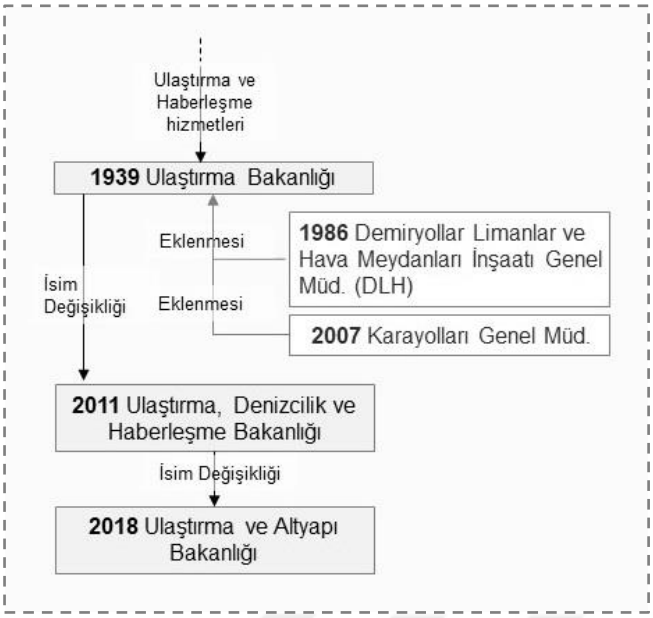
Tablo 3. 1 Tarihi Yarımada yer alan ulaşım projelerinden sorumlu aktörler ve mevzuata göre görevleri

AKTÖRLER	YASAL DAYANAK	GÖREVLERİ
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	2004 / 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu	İBB'nin görevi ilgili kanunun 7. maddesine göre tanımlanmıştır. Buna göre: - İBB, Kendi belediye sınırları içerisinde Çevre Düzeni Planı'na uygun olarak 1/5000 ve 1/25000 arasındaki ölçeklerde nazım imar planı yapmak, - Kanunlarda tanımlanmış görevlere göre proje yapımı ve her ölçekteki imar planı ve imar uygulamasını yapmak ve ruhsatlandırmak, - Yetki alanındaki mahalleleri ilçe merkezine bağlayan yollar, meydan, bulvar, cadde ve ana yolları yapmak ile görevlidir.
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (Avrasya Tüneli sürecindeki adı)	2011 / Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname	İlgili kanunun 2. maddesine göre görevler şu şekilde tanımlanmıştır: - Ulaştırma ve denizcilik iş ve hizmetleriyle ilgili altyapı, şebeke, sistem ve hizmetleri ticari, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara, teknik gelişmelere uygun olarak planlamak, kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettirmek ve geliştirmek. - Ulaştırma, denizcilik, haberleşme, posta, havacılık ve uzay teknolojileri iş ve hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşmalar yapmak ve bu alanlarda uluslararası mevzuatın gerektirmesi halinde mevzuat uyumunu sağlamak.
Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü Teşkilat, Görev, Yetki ve Sorumluluk Yönergesi	İlgili yönergenin beşinci maddesinde göre müdürlüğün görevi şu şekildedir: - 99/50955 sayılı kararla geçici olarak oluşturulan DLH Marmaray (İstanbul) Bölge Müdürlüğü, Genel Müdürlüğe bağlı olarak görev yapar. DLH Marmaray (İstanbul) Bölge Müdürünün görev, yetki ve sorumlulukları ise şu şekildedir: İdari ve teknik tüm hizmet ve görevleri yürütmek, görevleri fen ve sanat kurallarına uygun olarak yapmak, denetimin sağlanabilmesi için tedbirler almak.
Kültür ve Turizm Bakanlığı	2018 / Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı 1 No.'lu Kararnamesi	İlgili kararnamenin 7. Maddesine göre bakanlığın görevleri şu şekildedir: - Milli, manevi, tarihi, kültürel ve turistik değerleri araştırmak, geliştirmek, korumak, yaşatmak, değerlendirmek, yaymak, tanıtmak, benimsetmek ve bu suretle milli bütünlüğün güçlenmesine ve ekonomik gelişmeye katkıda bulunmak, - İlgili kamu kurum ve kuruluşlarını yönlendirmek, bu kuruluşlarla işbirliğinde bulunmak, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları ve özel sektör ile iletişimi geliştirmek ve işbirliği yapmak; yerel yönetimler, kamu kurum ve kuruluşları tarafından veya kamu personelini desteklemek için kurulan dernekler ve aynı amaçlarla 22/11/2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medeni Kanununa göre kurulan vakıflar dışındaki asıl amacı kültür, sanat, turizm ve tanıtım faaliyeti olan dernek ve vakıflar ile özel tiyatrolar tarafından gerçekleştirilecek projelere nakdi yardımda bulunmak, - Tarihi ve kültürel varlıkları korumak,
İstanbul 4 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü	2005 / Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu ile Koruma Kurulları Yönetmeliği	İlgili kanun yönetmeliğinin 9. Maddesine göre koruma kurullarının görevleri şu şekildedir: - Bakanlıkça tespit edilen veya ettirilen, veya Vakıflar Genel Müdürlüğünce tespit edilen korunması gerekli kültür ve tabiat varlıklarının tescilini yapmak, - Sit alanları tescil edildikten sonra geçiş dönemi yapı şartlarını belirlemek, - Koruma amaçlı imar planları ve hakkındaki değişiklikleri onaylamak, - Korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının koruma alanlarının tespiti yapmak, - Korunması gerekli taşınmaz kültür varlıklarından özelliklerini kaybetmiş olanların tescil kaydını kaldırmak, - Korunması gerekli taşınmaz kültür varlıkları ve bunların koruma alanlarının fonksiyonunu değiştirme ve içerisinde inşaat yapılıp yapılmayacağını belirlemek, i) Korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı parsellerinde, taşınmaz kültür varlıklarının mahiyetlerine tesir etmeyecek şekilde ayrılma ve birleştirilmelerine ilişkin karar almak.

Tablo 3. 1 Tarihi Yarımada yer alan ulaşım projelerinden sorumlu aktörler ve mevzuata göre görevleri (devamı)

İstanbul Arkeoloji Müze Müdürlüğü	2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu	İlgili kanunun 4. maddesine göre görevleri şu şekildedir: Taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarını bulanlar müze müdürlüğüne bildirilmesi, Koruma Bölge Kurulu'nun ilgili durumlarında görüşülecek konu için ilgili müze müdürlüğünün sürece dahil olması.
İstanbul Tarihi Alanları İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı	2015 / Alan Yönetimi ile Anıt Eser Kurulunun Kuruluş ve Görevleri ile Yönetim Alanlarının Belirlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik (2015)	İlgili yönetmeliğin 14. maddesine İstanbul Alan Yönetim Başkanlığının görevleri: - Yönetim planının hazırlanması, onaylanması, uygulanması ve denetlenmesi sürecinde ilgili idareler arasındaki eşgüdümü sağlamak, - Yönetim planının yıllık hedeflerinin gerçekleşmesi için Bakanlık ve ilgili diğer idareler ile birlikte çalışma programlarını hazırlamak ve kaynak araştırması yapmak, - Yıllık denetim raporları hazırlayıp bakanlığa sunmak, - Plan sürecinde rapor ve belgelerin arşivlenmesi, - İlgili kurum ve kişilerle iş birliği yapmak.
Fatih Belediyesi	2005 / 5393 Sayılı Belediye Kanunu	Kanunun 14. Maddesine göre belediyenin görevleri şu şekildedir: - Ulaşım gibi kentsel alt yapı ve şehir içi trafik ile ilgili hizmetleri yapar yaptırır. - Kültür ve tabiat varlıkları ile tarihî dokunun ve kent tarihi bakımından önem taşıyan mekânların ve işlevlerinin korunmasını sağlayabilir; bu amaçla bakım ve onarımını yapabilir, korunması mümkün olmayanları aslına uygun olarak yeniden inşa edebilir; Kanunun 15. Maddesine göre belediyenin yetkileri ve imtiyazları şu şekildedir: - Toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettirmek.

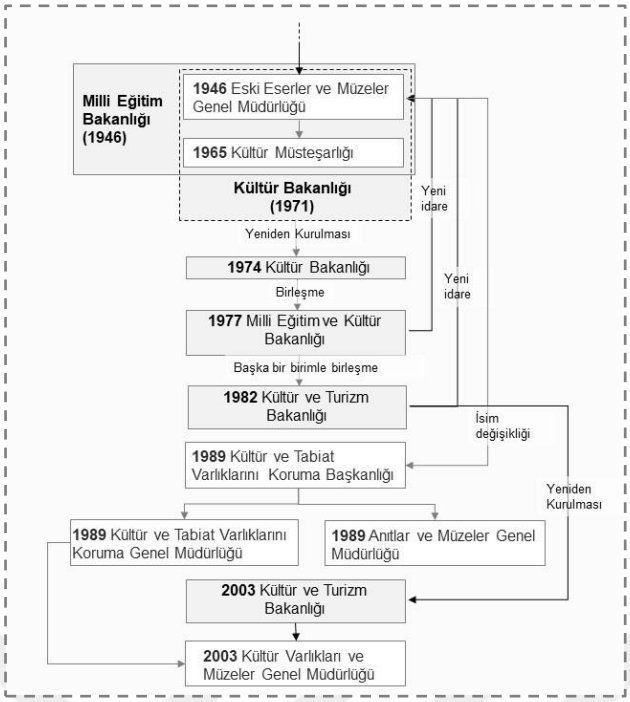
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı süreç içerisinde pek çok isim değişikliğine gidilmiştir. Tez kapsamında seçilen Avrasya Tüneli Projesi'nin temel aktörü olan bakanlığın, projeyi başlattığı zaman ismi Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı idi. 1939 yılında yürürlüğe giren ve 1945 yılında 4770 sayılı kanun ile yürürlükten kaldırılan 3613 sayılı kanun ile ulaştırma ve haberleşme hizmetlerinin Ulaştırma Bakanlığı'na devri ile süreç başlamaktadır. Marmaray projesi süreçlerinde de adını duyacağımız Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), 1986 yılında 3322 sayılı kanunla Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın bünyesinden alınarak Ulaştırma Bakanlığı'na eklenmiştir. 2011 yılına gelindiğinde KHK/655 karar sayısıyla yayınlanan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'si ile Ulaştırma Bakanlığı adı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak değiştirilmiştir. 2018'de 703 No'lu Kanun Hükmünde Kararname ile bakanlığın adı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı adını almıştır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı web sayfası) (Şekil 3.2).



Şekil 3. 2 Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın zaman içerisinde isim değişikliği

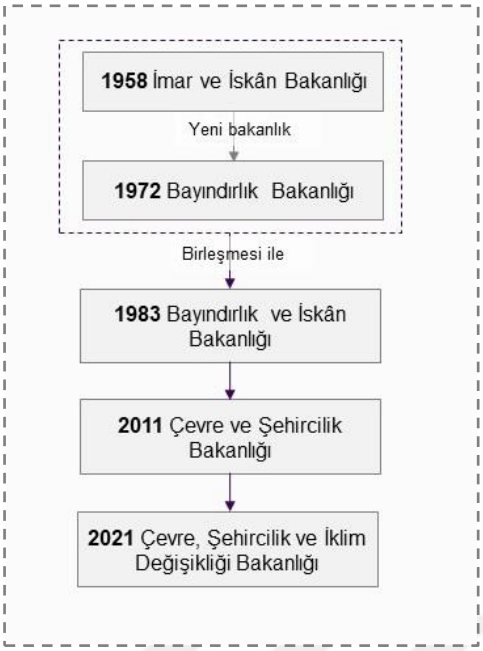
Türkiye'de kültürel mirasın koruması mevzuatının en yetkili kurumu olan Kültür ve Turizm Bakanlığı, zaman içerisinde Milli Eğitim Bakanlığı ile ortak hareket etmiştir. Eski Eserler ve Müzeler Müdürlüğü ilk olarak 1946 yılında kurulan Milli Eğitim Bakanlığı'nın bünyesinde açılmış, daha sonra 1971 yılında Kültür Bakanlığı'nın bünyesine alınmıştır. 1977 yılında ise iki bakanlık birleşerek Milli Eğitim ve Kültür Bakanlığı kurulmuştur. 1982 yılında ise Kültür Bakanlığı, Turizm Bakanlığı ile birleşerek Kültür ve Turizm Bakanlığı oluşmuştur. Bu süreçte Eski Eserler ve Müzeler Müdürlüğü 1989 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Başkanlığı adını almış. Aynı yıl başkanlık, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü ile Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü olarak ikiye ayrılmıştır. 2003 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü'nün adı Kültür Varlıklarını ve Müzeler Müdürlüğü olarak değiştirilmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı Web Sayfası) (Şekil 3.3).

Kültür Bakanlığı'nın zaman içerisindeki bu süreci irdelendiğinde, kültür mirasının eğitim odağından sıyrılıp turizm odağına geçmesi, yani toplumsal bir değer olmaktan çok ekonomik değer olarak görülmesi olarak değerlendirilebilir.



Şekil 3. 3 Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın zaman içerisinde isim değişikliği

Diğer önemli aktörlerden biri olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, diğer bakanlıklar gibi değişikliğe uğramıştır. 1958 yılında 7116 sayılı Kanun ile kurulan İmar ve İskan Bakanlığı, 1972 yılında kurulan Bayındırlık Bakanlığı'nın 1983 birleşmesi ile Bayındırlık ve İskan Bakanlığı oluşmuştur. 2011 yılında ise 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı kurulmuştur. 2021 yılına gelindiğinde ise bakanlığın ismi 31643 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 85 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı olarak değiştirilmiştir (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Web Sayfası) (Şekil 3.4).



Şekil 3. 4 Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın zaman içerisinde isim değişikliği

2000'lerden önce kanunlar ile değişen bakanlık görevleri ve isimleri, 2000'lerden sonra kararnameler ile değişmesi dikkat çekmektedir. Çünkü kanun TBMM onayı ile yürürlüğe girerken, kararname Cumhurbaşkanı onayının yeterlidir ve kanunla da eşit değerlendirilmektedir.

3.2. Kültürel Mirasın Korunmasında Ulusal Mevzuat

Ulusal mevzuat üç başlık altında ele alınmıştır: kültürel mirasın farklı ölçeklerde korunması, kültürel miras alanlarını etkileyen plan kararları, kültürel mirasın korunmasına yönelik yapılan değerlendirme çalışmaları.

3.2.1. Kültürel Mirasın Farklı Ölçeklerde Korunması

Kültürel mirasın korunmasında bugün en önemli kanun, 1983 yılında yürürlüğe giren 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'dur. Kanuna, 1987 yılında 3386 sayılı kanun, 2004 yılında 5226 sayılı kanun, 2006 yılında 5571 sayılı kanun, 2007 yılında 5663 sayılı kanun, 2009 yılında 5835 sayılı kanun, 2011 yılında 648 sayılı KHK, 2013 yılında 6498 sayılı kanun, 2014 yıllında 6552 sayılı kanun, 2017 yılında 7061 sayılı kanun, 2018 yılında 703 sayılı KHK ile çeşitli eklemeler yapılmıştır.

2863 sayılı kanun kapsamında tanımlanan kavramlar kültür varlıkları, sit, ören yeri ile sınırlıdır. Uluslararası koruma belgelerinde koruma kavramı, kültürel mirasın daha detaylandırılmasıyla genişletilirken, Ulusal mevzuatımızda bu durum dar alandadır. Tez kapsamında odak kavramlar olan arkeolojik miras ve silüet kavramlarına kanunda spesifik olarak yer verilmemektedir.

Kültür varlıkları kavramı, 2004 yılında yayınlanan 5226 sayılı kanun ile ilgili yasaya eklenmiştir. Buna göre bir kültür varlıkları:

> tarih öncesi ve tarihi devirlere ait bilim, kültür, din ve güzel sanatlarla ilgili bulunan veya tarih öncesi ya da tarihi devirlerde sosyal yaşama konu olmuş bilimsel ve kültürel açıdan özgün değer taşıyan yer üstünde, yer altında veya su altındaki bütün taşınır ve taşınmaz varlıklardır. (Madde 3)

Bu genel tanım ile arkeolojik mirası kültür varlığı olarak tanımlayabiliriz [Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu (KTVKK), 1983: madde 3). Yine 5226 sayılı kanun ile ilgili yasaya eklenen ören yeri kavramı ise,

> …tarih öncesinden günümüze kadar gelen çeşitli uygarlıkların ürünü olup, topoğrafik olarak tanımlanabilecek derecede yeterince belirgin ve mütecanis özelliklere sahip, aynı zamanda tarihsel, arkeolojik, sanatsal, bilimsel, sosyal veya teknik bakımlardan dikkate değer, kısmen inşa edilmiş, insan emeği kültür varlıkları ile tabiat varlıklarının birleştiği alanlar.

olarak tanımlanmaktadır (KTVKK, 1983: madde 3).

2004 yılında yürürlüğe giren 5226 sayılı "Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" ile birlikte mevcut mevzuatın Uluslararası kıstaslara uygun hale getirilmesi amaçlanmıştır. Kanun ile birlikte Koruma Amaçlı İmar Planı, Yönetim Alanı, Yönetim Planı, Bağlantı Noktası, Katılımcı Alan Yönetimi gibi önemli araç ve kavramlar tanımlanmıştır. Koruma için yeni parasal kaynaklar yaratılması ve para aktaracak kurum ve kuruluşlara teşvik verilmesi kararlaştırılmıştır. Koruma amaçlı imar planının son aşamasında Koruma Kurullarının plan onaylanması ve planların uygulanması için bürolar kurulması sağlanmıştır. İBB Kültür Varlıkları Daire Başkanlığı bünyesinde faaliyet gösteren Koruma Uygulama ve Denetim Müdürlüğü (KUDEB), aynı yasanın 13. Maddesinde dayanarak 2006 yılında kurulmuştur

(Avcıoğlu, 2016; Dağıstan Özdemir, 2005; İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018).

2863 sayılı kanunun uygulama yönetmeliği olan Korunması Gerekli Taşınır Kültür ve Tabiat Varlıklarının Tasnifi, Tescili ve Müzelere Alınmaları Hakkında Yönetmelik 2012'de yayınlanmıştır. Yönetmelikte arkeolojik miras kavramı şu şekilde tanımlanmaktadır:

> …jeolojik, tarih öncesi ve tarihi devirlere ait, jeoloji, antropoloji, prehistorya, arkeoloji ve sanat tarihi açılarından belge değeri taşıyan ve ait oldukları dönemin sosyal, kültürel, teknik ve ilmi özellikleri ile seviyesini yansıtan genellikle kazı ve benzeri çalışmalarla bulunan kültür varlıkları' olarak ifade edilmektedir. (Madde 3)

3.2.2. Kültürel Miras Alanlarını Etkileyen Plan Kararları

Kültürel mirası etkileyen planların yasal dayanağı incelenirken, 1/1.000 ve 1/5.000 ölçekli imar planları, İl Çevre Düzeni Planı ve Alan Yönetim Planlarına yer verilmiştir.

Çevre Düzeni Planı, Çevre Düzeni Planlarına Dair Yönetmelik'te tanımlanmaktadır. Yönetmeliğin dayanağı ise 4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'un 2. ve 10. maddesi ile 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 9. maddesidir. Yönetmeliğin ikinci maddesine göre 1/50.000-1/100.000 ölçekli planlardır, dördüncü maddesine göre ise 'ülke ve bölge plan kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen plan' olarak tanımlanmaktadır.

Koruma Amaçlı İmar Planı, 2863 sayılı kanunun üçüncü maddesinde tanımlanmaktadır. Bu kapsamda plan tanımı şu şekilde yapılmıştır:

> …belirlenen sit alanlarında, alanın etkileşim-geçiş sahasını da göz önünde bulundurarak, kültür ve tabiat varlıklarının sürdürülebilirlik ilkesi doğrultusunda korunması amacıyla arkeolojik, tarihi, doğal, mimarî, demografik, kültürel, sosyo-ekonomik, mülkiyet ve yapılaşma verilerini içeren alan araştırmasına dayalı olarak; hali hazır haritalar üzerine, koruma alanı içinde yaşayan hane halkları ve faaliyet gösteren iş yerlerinin sosyal ve ekonomik yapılarını iyileştiren, istihdam ve katma değer yaratan

> stratejileri, koruma esasları ve kullanma şartları ile yapılaşma sınırlamalarını, sağlıklaştırma, yenileme alan ve projelerini, uygulama etap ve programlarını, açık alan sistemini, yaya dolaşımı ve taşıt ulaşımını, alt yapı tesislerinin tasarım esasları, yoğunluklar ve parsel tasarımlarını, yerel sahiplilik, uygulamanın finansmanı ilkeleri uyarınca katılımcı alan yönetimi modellerini de içerecek şekilde hazırlanan, hedefler, araçlar, stratejiler ile plânlama kararları, tutumları, plân notları ve açıklama raporu ile bir bütün olan nazım ve uygulama imar plânlarının gerektirdiği ölçekteki plânlardır. (Madde 3)

Alan Yönetim Planları ise 1980'lerde gelişmeye başlamış, uluslararası koruma mevzuatında 2000'lerde, Türkiye'de ise 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nda 2004 yılında yapılan değişiklikle yasallık kazanmıştır (Ulusan, 2023). 2863 sayılı kanuna göre Alan Yönetim Planı tanımı şu şekilde yapılmıştır:

> …yönetim alanının korunmasını, yaşatılmasını, değerlendirilmesini sağlamak amacıyla, işletme projesini, kazı plânı ve çevre düzenleme projesi veya koruma amaçlı imar plânını dikkate alarak oluşturulan koruma ve gelişim projesinin, yıllık ve beş yıllık uygulama etaplarını ve bütçesini de gösteren, her beş yılda bir gözden geçirilen plânlardır. (Madde 3)

3.2.3. Kültürel Mirasın Korunmasına Yönelik Yapılan Değerlendirme Çalışmaları

Kültürel mirasın korunmasına yönelik değerlendirme çalışmaları ulusal ve uluslararası düzeyde olmak üzere iki şekilde yapılmaktadır. Bunlar Çevre, Şehircilik ve İklim Bakanlığı'nın yetkisinde olarak yapılan Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) ile UNESCO'nun talep ettiği Kültürel Miras Etki Değerlendirme (KÜMED) çalışmasıdır. ÇED ulusal mevzuatta tanımlanan ÇED Yönetmeliği kapsamında yapılırken, KÜMED ICOMOS tarafından 2011 yılında yayınlanan Dünya Mirası Kültür Varlıkları için Etki Değerlendirmesi Rehberi referans alınarak hazırlanır.

Çevresel Etki Değerleme, 1983 yılında yayınlanan 2872 sayılı Çevre Kanunu ile kavramı, Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği ile de uygulaması yasal olarak tanımlanmaktadır. Bir alana yönelik olumsuz etkileri en aza indirmek için

yapılan Çevresel Etki Değerlendirmeye yönelik ülkemizdeki ilk yasal düzenleme 1983 yılında yürürlüğe konan 2872 sayılı Çevre Kanunu'dur. Bu kanunun 10. maddesi tanımlamaktadır:

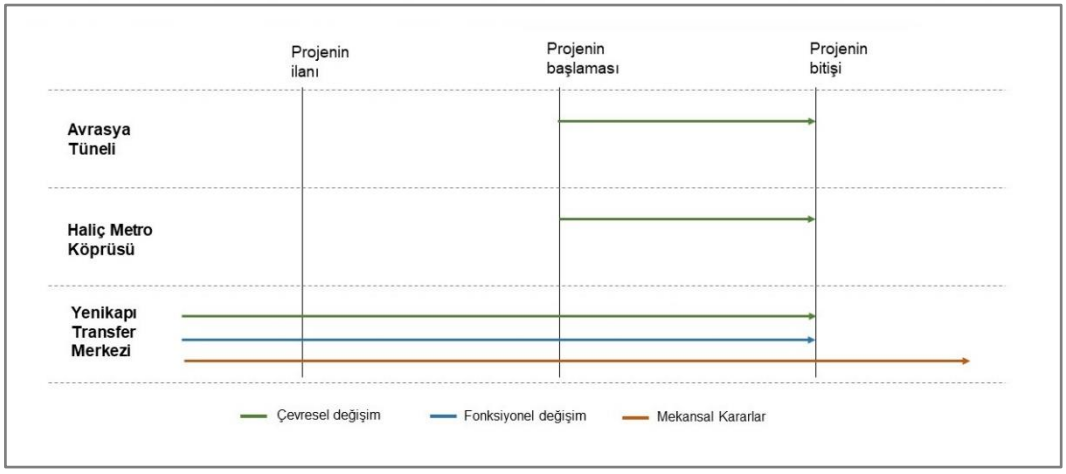
> Gerçekleştirmeyi planladıkları faaliyetleri sonucu çevre sorunlarına yol açabilecek kurum, kuruluş ve işletmeler bir Çevresel Etki Değerlendirme Raporu hazırlarlar. Bu raporda çevreye yapılabilecek tüm etkiler göz önünde bulundurularak çevre kirlenmesine sebep olabilecek atık ve atıkların ne şekilde zararsız hale getirilebileceği ve bu hususta alınacak önlemler belirlenir (Serter, 2006).

4

TARİHİ YARIMADADA BÜYÜK ULAŞIM PROJELERİNİN KORUNAN ALANLARA ETKİSİ

Bu bölümde 19. yy.'ın ortalarından bugüne Tarihi Yarımada mekanı üzerinde verilen ulaşım odaklı kararlar ile birlikte, temel olarak bugün mevcut bulunan büyük ulaşım projelerine yer verilmektedir.

Bugün büyük ulaşım projeleri olarak da adlandırılan 'Yenikapı transfer merkezi (Marmaray), Haliç Metro Köprüsü ile Avrasya Tüneli' projeleri tezin odak çalışma alanıdır. Projeler incelenirken plan kararları, kurum kararları, tarihsel süreçte mekânsal değişimi, koruma disiplinlerinin eleştirileri odağında araştırma yapılmıştır. Avrasya Tüneli ve Haliç Metro Köprüsü projelerinin bulunduğu mekâna müdahale, proje inşaatının başlaması ile kendini gösterirken, Yenikapı Transfer Merkezi proje alanında mekânın fiziksel ve fonksiyonel değişimi proje tarihinden çok önce de belli bir değişim dönüşüm süreci içerisindeydi. Yenikapı bölgesi, proje öncesinde de sonrasın da önemini hiçbir zaman kaybetmemiştir (Şekil 4.1.).



Şekil 4. 1 Ulaşım projelerinin süreç içerisindeki değişimi

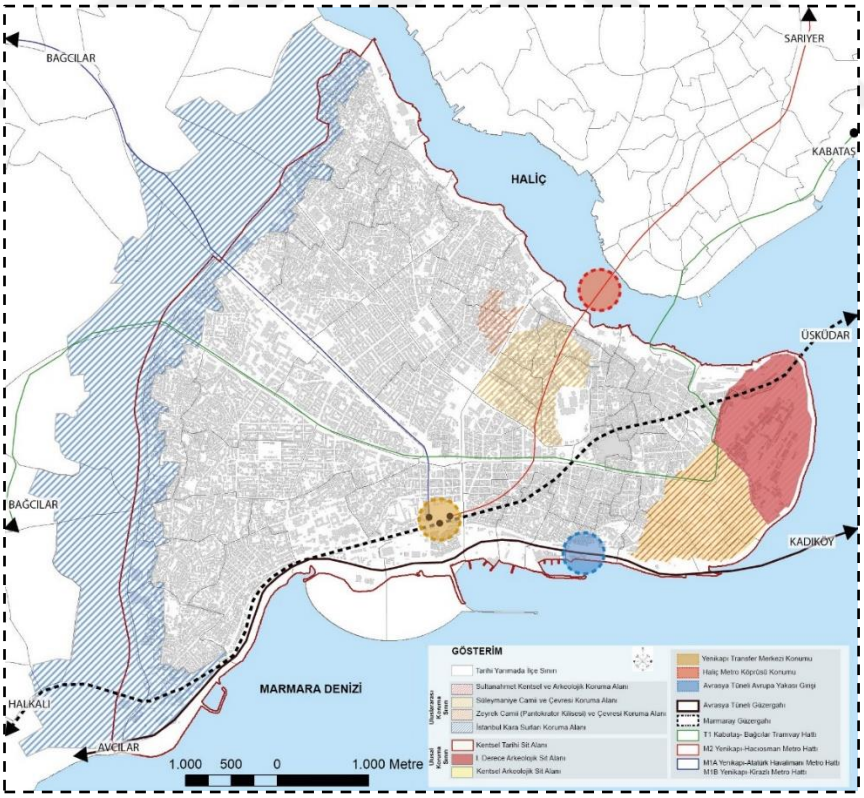
4.1. Tarihi Yarımada Yer Alan Proje Konumları ve İdari Sınırlar

Tarihi Yarımada, Zeytinburnu ilçesinin doğusunda, Beyoğlu ilçesinin güneyindedir. 2008 yılına kadar Süleymaniye ve doğusu Eminönü ilçesine bağlıyken, bu tarihten itibaren Eminönü ilçesi Fatih ilçesine bağlanmış ve mahalle sınırları da değişmiştir (Güngör, 2019).

Tarihi Yarımadanın dört bölgesi 1985 yılında Dünya Miras Alanı ilan edilmiştir (UNESCO WHC, tarihsiz): Sultanahmet Kentsel ve Arkeolojik Koruma Alanı, Süleymaniye Camii ve Çevresi Koruma Alanı, Zeyrek Camii (Pantokrator Kilisesi) ve Çevresi Koruma Alanı, İstanbul Kara Surları Koruma Alanı.

UNESCO tarafından yayınlanan Dünya Miras Alanları Uygulama Rehberi'nde yer verilen Kültürel Miras Alanlarının Üstün Evrensel değeri tanımlamak için belirlenen altı kriterden dördü Tarihi Yarımadada yer alan dört Dünya Miras Alanı için belirtilmiştir (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018; 39).

Haliç Metro Köprüsü'nün Süleymaniye Camii ve Çevresi Koruma Alanı üzerine; Avrasya Tüneli'nin ise Sultanahmet Kentsel ve Arkeolojik Koruma Alanı üzerine olumsuz etkisi söz konusu olduğu için bu alanların Üstün Evrensel Değeri'nin korunması uluslararası alanda da odak nokta olmuştur. Tarihi Yarımada yer alan 10.151 kültür varlığının 992'si Sultanahmet Kentsel ve Arkeolojik Koruma Alanı'nda, 920 'si ise Süleymaniye Camii ve Çevresi Koruma Alanı'nda yer almaktadır (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018).



Şekil 4. 2 Tarihi Yarımada konumu ve sınırları (İBB halihazır harita kullanılarak tez kapsamında hazırlanmıştır)

1995 yılında ise Tarihi Yarımada'nın tamamı 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu kapsamında görev yapmaya başlayan Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından arkeolojik, kentsel-arkeolojik, tarihi ve kentsel sit alanı olarak üç farklı bölümde koruma alanı ilan edilmiştir (Dinçer vd., 2009).

4.2. Tarihi Yarımada İçin Üretilen Planlarda Getirilen Ulaşım Kararlarının İrdelenmesi

4.2.1. Tarihi Yarımadada Alınmış Ulaşım Kararlarının İncelenmesi

Tarihi Yarımadanın tarihsel süreci değerlendirilirken Tekeli (2009) ile Çavuşoğlu (2014) tarafından kategorize edilen dönemler ele alınmıştır. Bu kapsamda 1850-1923, 1923-1950, 1950-1980, 1980-2000, 2000 sonrası olarak beş farklı zaman diliminde incelenmiştir.

- **Cumhuriyet Öncesi Dönemi Ulaşım Kararları (1850-1923)**

Cumhuriyet öncesi dönem, 1850'lerden Cumhuriyetin ilanına kadar geçen süreyi kapsamaktadır. Cumhuriyet öncesi dönemde, afet politikaları ve ulaşım politikaları öne çıkan konulardı. Bu dönemde yoğun yerleşim dokusuna ulaşımı sağlamak, sokakları ve rıhtımları düzenlemek, meydanlar oluşturmak ve yangınları önlemek adına 20. yy.'a kadar konut dokusunun ana malzemesi olan ahşabın kagire dönüştürülmesi dönemin ana sıkıntılarındandı (Çelik, 1996; Kuban, 1999).

Cumhuriyet öncesinin İstanbulu, yaya odaklıydı ve sokaklar dardı. 1856 Aksaray yangını, 1865 Hocapaşa yangını dönemin en büyük yangınlarındandı ve bu yangınların ardından Divan Yolunun genişletilmesi kararı getirilmiştir. 1836'da açılan Unkapanı ile Azapkapı arasındaki köprü ilk köprüdür ve 1940'larda bugünkü köprü yapılana kadar birçok kez onarılıp, yeniden yapılarak kullanılmıştır. Daha sonra açılan Galata Köprüsü ise Karaköy ile Eminönü-Sirkeci bölgesindeki ticareti birleştirmiştir (Kuban, 1999; Tuncer, 1996). Yani ulaşıma yönelik kararlar o zaman da değişim ve dönüşüm halindeydi.

1845'te Eminönü ile Üsküdar arasında hizmet veren ulaşım şirketi kurulmuş, kent içinde deniz ulaşımı sağlanırken, 1869'da atlı tramvay şirketi kurulmuş ve 1871'de Eminönü ile Aksaray arasında ilk hat açılmıştır. 1914'ten sonra da elektrikli tramvaylar kullanılmaya başlanmıştır. 1840'lardan sonra kentin önemli abideleri ve

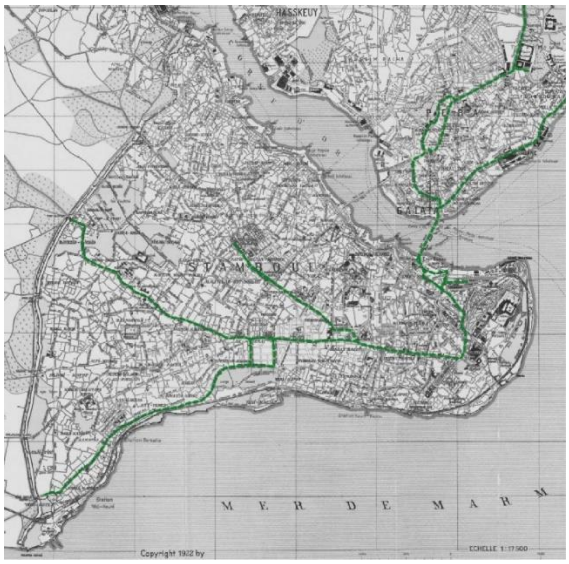
çevresindeki caddeler ve meydanların genişletilmesi amacıyla Haussmann'ın Paris planını örnek alan planlar hazırlanmaya başlanmıştır. 19. yy.'da ve 20. yy.'ın başlarında plancıların ana amacı, kentin birbirinden kopuk bölümlerini ulaşım ve köprü projeleriyle birbirine bağlamaktı (Çelik, 1996; Kuban, 1999; Tuncer, 1996).

1839 yılında yapılan Moltke Planı, kentin ıslahı için ilk resmi girişimdir ve planın temel amacı, Bizans kapıları arasında geniş yollar açarak ulaşımı kolaylaştırmaktır. Sokakların genişletilmesi ve meydanlar yapılması planın iki önemli öğeleridir. Sokaklar 10, 12, 15, 20 zira planlanmış ve çıkmaz sokak yasaklanmıştır. Yangınların önüne geçilmesi için de konutların aşamalı olarak ahşaptan kagire dönüştürülmesi planlanmıştır. Moltke bu planında beş ana arter belirlemiştir: Topkapı Sarayı'nın dış kapısı olan Bab-ı Hümayun'u Aksaray'a bağlayacak birinci yol, Aksaray'ı Teodosios Surları üzerindeki Topkapı'ya bağlayacak ikinci yol, Beyazıt Meydanı'nı Fatih'e bağlayan üçüncü yol, Fatih Külliyesi'nde ilciye ayrılarak iki büyük Bizans kapısı olan Edirnekapı'ya ve Eğrikapı'ya ulaşacak; Kadırga ve Yedikule arasında Marmara sahilini izleyecek olan dördüncü yol; Eminönü'nde Yeni Cami önünden başlayarak, Haliç'e paralel gidecek ve Eyüp'te son bulacak olan beşinci yoldur. Plan kenti bir bütün olarak ele alan ilk girişimdir ve uygulanmasa da yeni inşaat nizamnamelerinin temelini oluşturmuştur (Çelik, 1996; Kuban, 1999).

1902 yılında yapılan Bouvard projelerinde ise modern, temiz ve süslü bir kentin yaratılması amaçlanmış, İstanbul'un sosyal ve kültürel değerine yeteri kadar önem verilmemiştir. Ulaşım projeleri ile de kentin bölümlerinin birbirine bağlanması amaçlanmıştır (Çelik, 1996).

- **Uluslaşma Dönemi Ulaşım Kararları (1923-1950)**

Bu dönemde kent nüfusu azalmakta olduğu için, tramvay yolu gelişim sağlamak adına Fatih'ten Edirnekapı'ya kadar uzatılıyor (Tuncer, 1996).



Şekil 4. 3 1922 yılında tramvay yolu (İstanbul Urban Database)

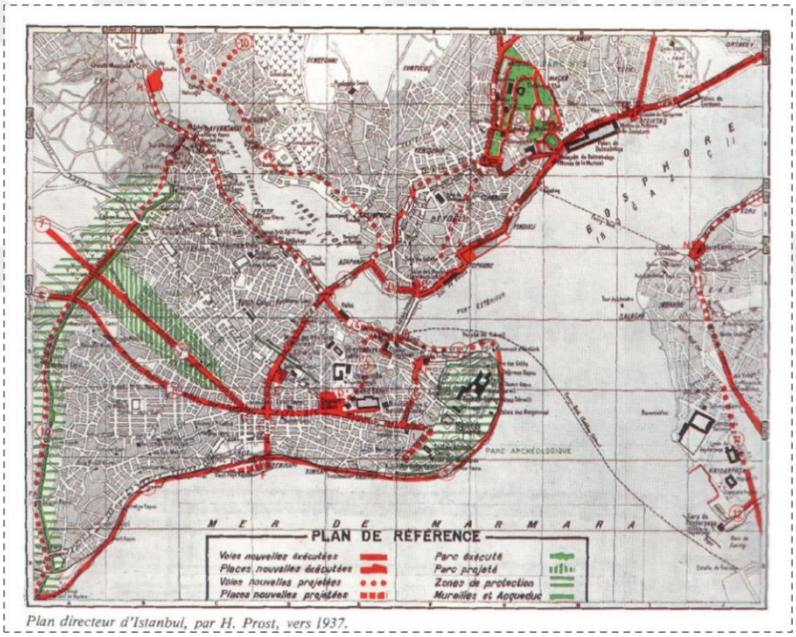
Elgötz planında şu genel kararlar yer almaktadır:

> Tarihi Yarımada içindeki mevcut sokak örtüsünün korunarak iyileştirilmesi, geçmiste de varolan Divanyolu'nun yaya ve toplu tasıma sirkülasyonu ağırlıklı düzenlenerek öne çıkartılması, Sirkeci-Sarayburnu limanının yanısıra Yenikapı veya Haydarpasa'da yeralacak serbest liman önerisi, Haliç kıyılarında hafif sanayinin, ağır sanayilerin ve isçi mahallelerinin ise Tarihi Yarımada'nın kara surlarının batısında (Zeytinburnu ve çevresi) yer seçmesi, kentin önemli nirengi noktalarında meydan düzenlemelerinin yapılması, Haliç'in kuzeyinin (Beyoğlu) ve güneyinin (Tarihi Yarımada) yeraltından bir metro güzergahı ile bağlanması. (Hamamcıoğlu, 2009; 90)

1938 yılında Prost tarafından hazırlanan 1/5000 Nazım İmar Planı'nda, manzarayı bozduğu gerekçesiyle Sarayburnu limanının uzun dönemde kaldırılması istenmiştir. Yenikapı'da büyük kapasiteli bir yük limanının kurulması önerildiği için zaten bu limana gerek kalmayacaktır. Böylece Sirkeci garının yükü de hafifletilecek, elektriklenerek banliyö trenlerine ait olacaktır. Ayrıca Sarayburnu ile Galata Köprüsü arasındaki çoğu deponun kaldırılması da istenmiştir. Sanayinin Haliç çevresinde yer alması planlanırken, depoların Yenikapı limanı ve demiryolu çevresine getirilmesi önerilmiştir. Bu dönemde Prost planı kapsamında 1936-1949 yılları arasında Yenikapı-Unkapanı arasında uzanan Atatürk Bulvarı yapılmıştır (Tuncer, 1996).

Prost ayrıca kent içinde büyük yeşil bahçeler önermiş, bunlardan biri Vatan Caddesi çevresinde bir alanda önerilmiştir. Surların içinde nebatat parkı, hayvanat parkı, koleksiyon parkı ve kültür park ile spor ve antrenman sahalarının olması ve surların dışında koşu yeri bulunması planlanmıştır. Bugünkü Sultanahmet Kentsel Arkeolojik koruma alanı olarak tanımlanan bölge Prost planında arkeolojik park olarak tanımlanmıştır (Tekeli, 2013).

Prost planında yol sistemini otomobil odaklı düzenlemiştir. Bunlardan birincisi Yenikapı Limanından başlayıp Saraçhanebaşı'ndan geçerek Unkapanı'na uzanan Atatürk Bulvarına ve yapılmakta olan Atatürk Köprüsüne, Azapkapıda bağlanan yoldur. Diğeri ise Eminönü'nden başlayacak, arkeolojik parktan geçerek Yenikapı'ya uzanacak bir sahil yolu düşünülmüştür. Bu yol Yenikapı'dan sonra korniş yolu olarak Yedikule'ye uzanmaktadır (Tekeli, 2013).



Şekil 4. 4 Prost Planı (İstanbul Urban Database Web Sayfası)

1943 yılında 10 yıllık imar programı ilan edilmiş, Sarayburnu ile Yedikule arasındaki demiryolu yer altına alınması planlanmıştır. Bu bölgede geniş ve ağaçlıklı sahil bulvarı ile bu bulvara paralel olarak giden bir iç yol olmak üzere iki yol önerilmiştir. Küçük Ayasofya Yedikule arasında yeni bahçeli konut alanları kurulması öngörülmüştür (Tekeli, 2013).

- **Kentleşme Dönemi Ulaşım Kararları (1923-1950)**

Türkiye'de hızlı kentleşme sürmektedir. Planlı bir ekonomi arayışı içine girilmiştir. İlk kez kent planlama eğitimi ayrı bir disiplin olarak kurumsallaşmıştır. Türkiye bu yıllarda hızlı kentleşme karşısında yetersiz kalan kurumsal sistemini yeni koşullara uygun olarak yeniden yapılandırmıştır. 1953 yılında yayınlanan Beyoğlu Ciheti Nazım Planı'nda Tarihi Yarımada'yı etkileyen ulaşım kararları yer almaktadır. Birinci karar, Cibali bölgesinden bir köprü ile Kasımpaşa'ya bağlanması; ikinci karar ise Refik Saydam Caddesi ile Tarlabaşı'nı birbirine bağlanmasıdır (Tekeli, 2009; Tekeli, 2013).

1950'lerde en önemli mekânsal değişim imar operasyonları ile açılan yeni caddelerdir. Bu bağlamda Millet Caddesi, Ordu Caddesi, Yeniçeri Caddesi, Ankara Caddesi, Vatan Caddesi, Fevzi Paşa Caddesi, Sirkeci-Florya sahil yolu, Aksaray-Yenikapı yolu, Eminönü-Aksaray Caddeleri açılmıştır. 1960-70'lerde Vatan ve Millet Caddeleri etrafında yarışma açılmış fakat bu projeler uygulanmamıştır. Ayrıca dönemin imar programlarında sıkışan trafik sorununu çözmek ve kenti süslemek iki önemli nokta olmuştur (Tekeli, 2013).



Şekil 4. 5 Menderes Dönemi imar faaliyetleri sonucunda Millet, Vatan, Ordu, Unkapanı caddeleri (Gül, 2015)

Sonuç olarak ulaşım kararları mekânda yaşayan kullanıcıların talep ve ihtiyaçlarına göre alındığı söylenebilir

Tablo 4. 1 Yıllara göre Tarihi Yarımada hakkında alınan mekansal kararlar (Çelik, 1996; Tekeli, 2013)

TARİH	MEVZUAT/ PLAN	KONU	KONUM	KARAR	PLANLANIP GERÇEKLEŞENLER	PLANLANIP GERÇEKLEŞMEYENLER	PLANDA OLMAYIP GERÇEKLEŞENLER
1839	Moltke Planı	ULAŞIM	Sarayburnu-Aksaray	Topkapı Sarayı'nın dış kapısı olan Bab-ı Hümayun'u Aksaray'a bağlayacak yol		✓	
			Aksaray-Topkapı	Aksaray'ı Teodosios Surları üzerindeki Topkapı'ya bağlayacak yol		✓	
			Beyazıt-Edirnekapı	Beyazıt Meydanı'nı Fatih'e bağlayacak yol		✓	
			Kadırga-Yedikule	Kadırga ve Yedikule arasında Marmara sahili		✓	
			Eminönü-Eyüp	Eminönü'nde Yeni Cami önünden başlayarak, Eyüp'e kadar Haliç'e paralel gidecek yol		✓	
1900	Arnodin Projeleri	ULAŞIM	Sarayburnu-Üsküdar	Haydarpaşa'da biten demiryolu , oradan Üsküdar'a uzatılacak, bu noktadan da köprünün üzerinden Istanbul- Edirne hattına bağlanacak		✓	
			Asya-Avrupa kıtaları	Avrupa ile Asya arasında demiryolu bağlantısı sağlamak amacıyla yaya ve araç trafiğine açık olacak		✓	
1902	Bouvard Projeleri	ULAŞIM	Haliç	Haliç'in iki yakasını birbirine bağlayacak			
1871		ULAŞIM	Ahırkapı-Sirkeci	Doğu Ekspresi güzergahı için Ahırkapı-Sirkeci arasındaki surların bir bölümünün yıkılması			✓
19. yy sonu	Eugene Henri Gavand planı	ULAŞIM	Yedikule-Sarayburnu arası	Yedikule ile Sarayburnu arasında 600 m genişliğinde ve 3670 m uzunluğunda yeni bir liman ile Metro ile yeni liman Yenikapı'da ana terminalde birleşerek, Haliç üzerinden yapılacak köprü ile Beyoğlu'na bağlanması		✓	
1939	Henri Prost Planı	Uluslararası gar	Yenikapı	Yenikapı'da büyük kapasiteli bir yük limanı kurulması: Sarayburnu limanına gerek kalmayacak, Sarayburnu limanının kaldırılmasıyla Sirkeci garının yükü de hafifletilecek. Gar, elektiriklenecek banliyö trenlerine ait olacaktır		✓	
1953	Beyoğlu Ciheti Nazım Planı	Ulaşım	Fatih Camisi külliyesinin kuzeyinden Haliç'e	Fatih Camisi külliyesinin kuzeyinden Haliç'e indirilecek olan diğer bir ana yolun, Cibali'den 1.750 m uzunluğunda bir köprüyle Kasımpaşa iskelesine geçerek Kasımpaşa Caddesi ve Dolapdere Caddesini takiben Feriköy civarında Halaskargazi Caddesine bağlanması öngörülmüştür (Beyoğlu odağında Fatih ile bağlantının planlanması, bu karar ayriyeten başka bir planda da bulunabilir)		✓	
		Ulaşım	Atatürk Bulvarı	Atatürk Bulvarının Refik Saydam Caddesi ile İngiliz Konsolosluğuna gelen ucunun Tarlabaşı Caddesine bağlanması (Beyoğlu odağında Fatih ile bağlantının planlanması, bu karar ayriyeten başka bir planda da bulunabilir).	✓		
-	1/500 ve 1/1000 ölçekli tafsilat planı	Ulaşım	Beyazıt-Aksaray-Yenikapı	Mecidiyeköy-Galatasaray- Tophane- Karaköy-Beyazıt-Aksaray-Yenikapı güzergahlı metro önerisi		✓	

Tablo 4. 1 Yıllara göre Tarihi Yarımada hakkında alınan mekansal kararlar (devamı)

TARİH	MEVZUAT/ PLAN	KONU	KONUM	KARAR	PLANLANIP GERÇEKLEŞENLER	PLANLANIP GERÇEKLEŞMEYENLER	PLANDA OLMAYIP GERÇEKLEŞENLER
1950'ler	Menderes Yol Programı	Ulaşım	Süleymaniye	70 m genişliğinde yol açılması, Süleymaniye'nin etrafının temizlenmesi	✓		✓
		Ulaşım	Millet Caddesi	Londra Asfaltının surlar içindeki devamıdır. Topkapı'dan Aksaray'a kadar 50 m genişliğinde uzanır	✓		
			Ordu Caddesi	Aksaray'ı Beyazıt Meydanı'na bağlar. 30 m genişliğindeki bu yol açılırken, eski yol üzerinde bulunan Koska virajı kaldırılmış, Aksaray Meydanının kotu 1 m yükseltilerek ve Beyazıt Meydanının kotu 3.5 m. düşürülerek, yolun eğimi azaltılmıştır	✓		
			Yeniçeri Caddesi ve Divanyolu'nun Beyazıt Meydanı ile Ayasofya arasında kalan kısmı	Yeniçeri Caddesi ve Divanyolu'nun oluşturduğu Beyazıt Meydanından Ayasofya'ya uzanan bu yol yoğun bir tarihi doku içinden geçmektedir. Tarihsel binaların bahçe duvarları geriye çekilerek genişletilmiştir	✓		
			Ankara Caddesi	Divanyolu'nu Sirkeci'ye bağlamaktadır. Genişliği 20 m'ye çıkarılmıştır	✓		
			Vatan Caddesi	Surların dışından başlayarak, Bayrampaşa vadisinden geçerek Aksaray Meydanına bağlanmaktadır. Daha önce kısmen var olan caddenin iki ucundaki, bağlantıları geliştirilmiş 60 m genişliğinde bir yol haline getirilmiştir	✓		
			Fevzi Pasa Caddesi	Edirnekapı'dan, Saraçhanebaşı'ndan geçerek Beyazıt'a bağlanan 30 m genişliğindeki yoldur. Bu yol üzerindeki esas genişletmeler Şehzadebaşı-Beyazıt arasında yapılmıştır. Bu da İstanbul'un geleneksel eğlence merkezi Direklerarası'nın yıkılmasına neden olmuştur	✓		
			Sirkeci-Florya sahil yolu	22 km uzunluğundadır. Bu yolun genişliği 30 m ile 50 m arasında değişmektedir. Marmara sahil yolu diğerlerinden farklı olarak büyük ölçüde tamamıyla yeni açılan bir yol olmuştur	✓		
			Aksaray-Yenikapı yolu	Genişletilmiştir. Böylece Kırdar döneminin Atatürk Bulvarının sahil yolu ile bağlantısı güçlenmiştir	✓		
			Eminönü-Unkapanı caddesi	50 m genişliğinde açılmıştır. Bu yolun Eyüp'e kadar aynı genişlikte uzanması planlanmış ise de gerçekleşmemiştir.	✓		
1956-1960	Hans Högg Nazım Plan Teklifi	Ulaşım	Haliç	Haliç üzerinde Perşembe Pazarı ile Yemiş Çarşısı arasında 9 şeritli bir üçüncü köprü	✓		
		Ulaşım	Atatürk Bulvarı	Kentin ana kavşaklarını bağlayacak bulvar	✓		
				Vatan (Menderes'in yol programı) ve Millet Caddesine (Menderes programı) tekabül eden yolların kuzeybatı üzerinden boğaz köprüsünün bir parçası olması	✓		
				Vatan ve Millet Caddeleri üzerinde sanayi alanı ve kuzeybatıya doğru yerleşme	✓		

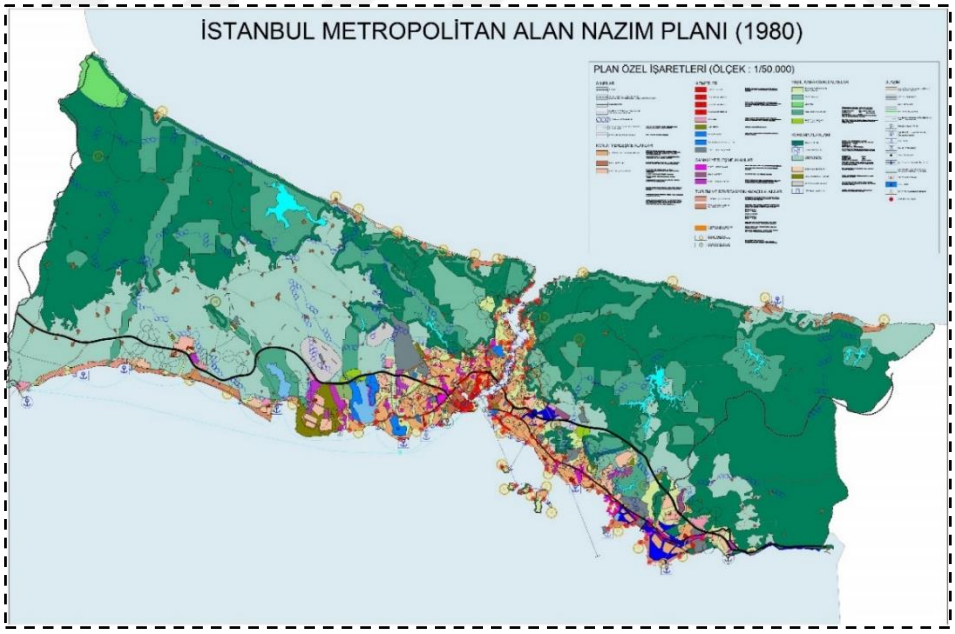
4.2.2. İstanbul İçin Üretilen Planlarda Getirilen Ulaşım Kararlarının İrdelenmesi

Bu bölümde İstanbul ölçeğinde üretilen planlarda Tarihi Yarımada hakkında verilen ulaşım kararları ele alınmıştır.

- **1980 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı**

1980 yılında tamamlanan 1/50.000 ölçekli Metropoliten Alan Nazım Planı 29.07.1980 tarihinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından onaylanmıştır (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü arşivi).

1980 yılı 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı'nda ulaşıma yönelik**,** mevcut yasaların uygulanmasını sağlayacak yeterli kontrol mekanizmalarının işletilmemesi, toplu taşım yetersizliği, metropolitenin bütününde toplu taşın ile bireysel taşının dengesiz ve evrimsiz olması veya diğer ifade ile trafik karmaşasının bulunması, toplu taşın otoritesinin bulunmaması, trafik ve ulaşım kurumunun olmaması, tarihi ve doğal çevre ve değerlerin korunamaması ve etkin bir kontrol durumunun bulunmaması, kentin ülke ölçeğinde hizmet fonksiyonu yüklenmesi sorunlarına yer verilmiştir (İmar ve İskan Bakanlığı, 1980) (Şekil 4.6).



Şekil 4. 6 1980 İstanbul Metropolitan alan nazım planı (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü arşivi)

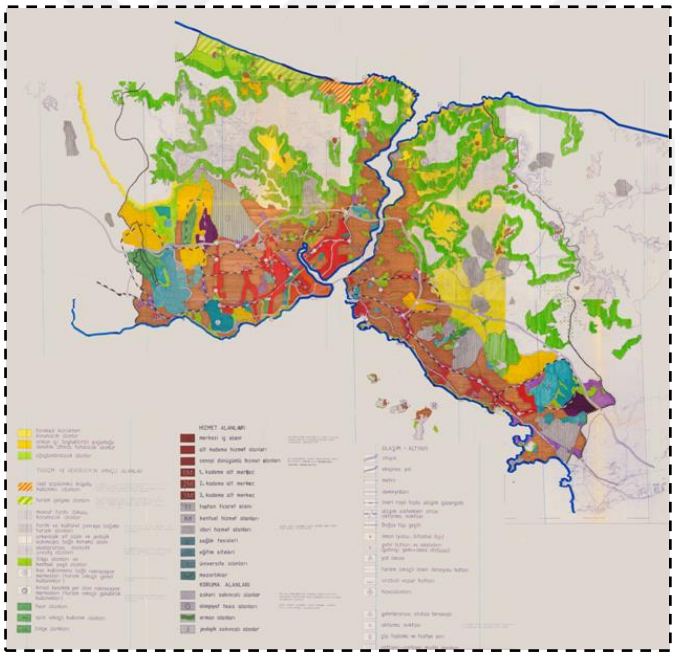
Planda Metropoliten bütünü içinde toplu taşım ile bireysel ulaşım dengesinin daha verimli, adil ve çevreye en az zarar verecek biçimde gerçekleşmesinin sağlanması

hedefine yönelik üç politikaya yer verilmiştir: Birincisi, toplu ulaşım sistemine ağırlık verilmesi, ikinci olarak özel otomobil hareketliliğinin sağlanması ve son olarak ise mevcut ulaşım altyapısı en yüksek verim elde edilecek biçimde kullanılarak yolculuk talebinin olabildiğince az yatırımla karşılanmasıdır.

- **1994 yılı İstanbul Metropoliten Bölge Nazım Planı**

1984 yılında 3030 sayılı yasanın geçici maddesi ile Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu İBB'ye bağlanmış, 1989 yılında yeni yapılanmaya giderek, 1994 yılında İstanbul Büyükşehir Nazım Planı'nı hazırlanmışlardır ve plan İBB tarafından onaylanmıştır *(*İBB Şehir Planlama Müdürlüğü arşivi).

1994 planı, diğer kentlerle entegre edilen ve sanayi-hizmet-turizm merkezi odaklı bütüncül değerlendirilen bir plandır. İstanbul'da ise ana odak sanayinin desantralizasyonu olmuştur (İBB, 1994) (Şekil 4.7).



Şekil 4. 7 1994 İstanbul metropolitan bölge nazım planı (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü arşivi)

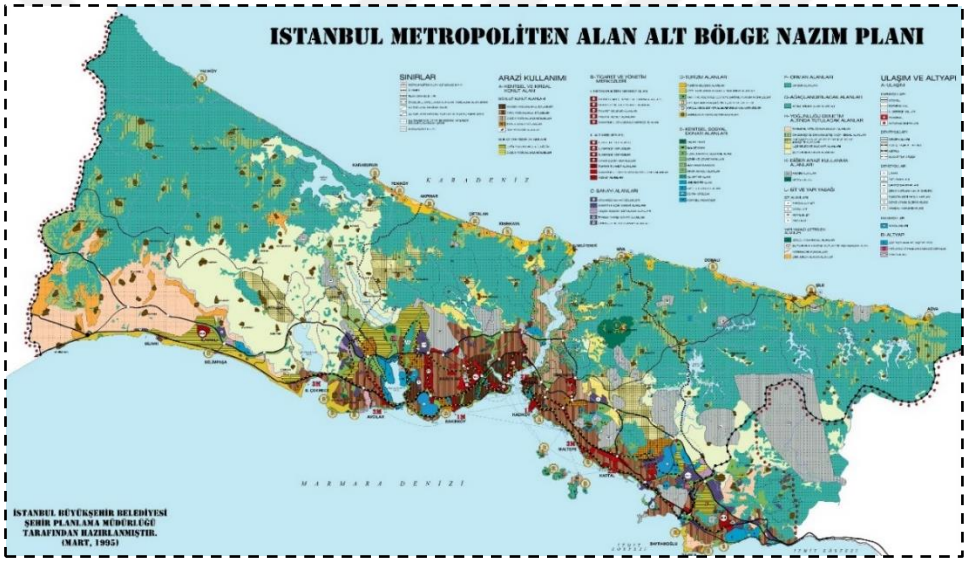
Plan kapsamında Nazım Planı- Ulaşım Planı İlişkisinin sağlanması ve Altyapı Araştırmaları proje adıyla konut-işyeri bağlantılı ulaşım modeli bilgisayarlı simülasyonu yapılmasına karar verilmiştir. Planda raylı ulaşım için, kentin ana omurgasının kentin ağırlık merkezinden geçeceği ifadesine yer verilmektedir. Leventten Topkapı'ya geçen metro hattının, Tarihi Yarımada üzerinden bir yay çizeceği ve burayı trafik baskısından uzak tutacağı aktarılmaktadır. Yenikapı'da

belirlenen terminal alanının ise transit trafiği aktaracağı ifade edilmektedir (İBB, 1994).

- **1995 yılı 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı**

1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı aynı yıl İBB Başkanı tarafından onaylanmıştır. Söz konusu plan Danıştay 6. Dairesi'nin 26.02.2003 tarihli 2002/2197 E.2003/1224 K. sayılı kararında doğrultusunda yetki yönünden iptal edilmiştir (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü arşivi).

T.D.İ tarafından işletilen limanlardan Salıpazarı, Karaköy, Sarayburnu, Sirkeci limanları, şehir trafiğini olumsuz yönde etkiledikleri için yük gemileri trafiğine kapatılmıştır (İBB, 1995).



Şekil 4. 8 1995 İstanbul metropoliten alan alt bölge nazım planı (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü arşivi)

1995 Metropolitan Planı'nda, İstanbul'un Marmara kıyılarına paralel olarak gelişen mevcut gelişimine uygun olarak ulaşım modeli planlanmıştır. Bu Ulaşım Master Planı'nda dört aşama tanımlanmıştır: Yolculuk üretimi / çekimi modeli, yolculuk dağıtımı modeli, türel dağılım modeli, yolculuk atama modeli (İBB, 1995).

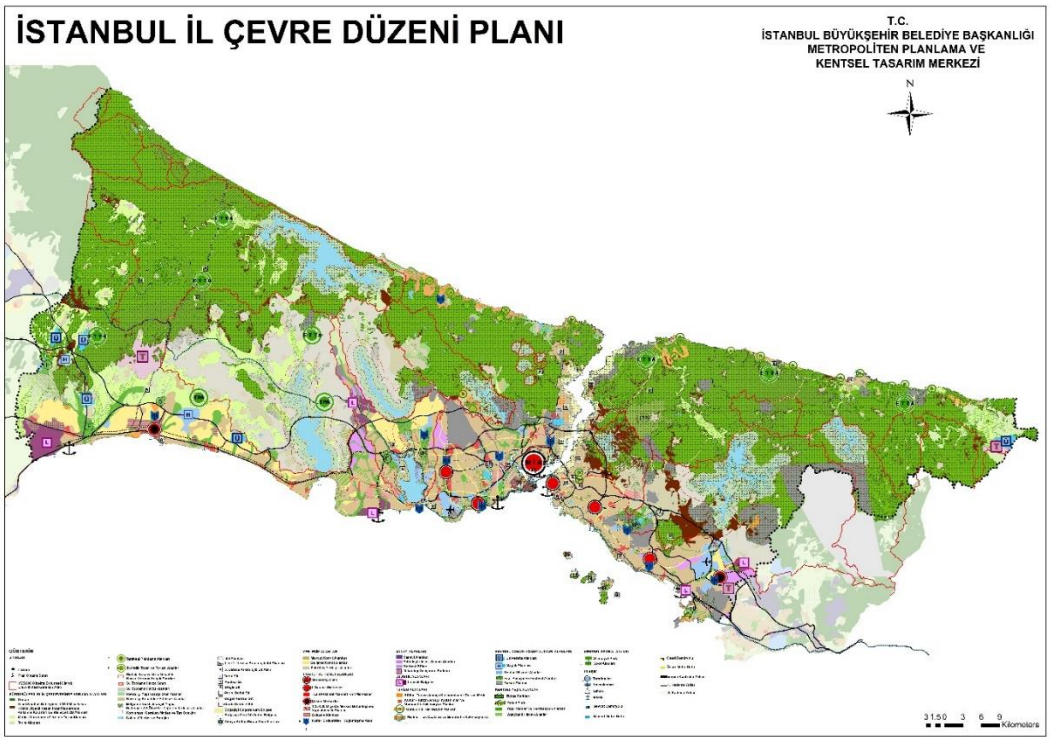
İlk olarak yolculuk güzergahının tanımlanması için yolculuk üretimi/ çekimi modeli incelenmiş, bu kapsamda yolculuklar amaçlarına göre dörde ayrılmıştır: Ev-iş yolculukları, Ev-okul yolculukları, c) Ev-diğer yolculuklar, d) Ev çıkışlı olmayan yolculuklar. Plan kapsamında her yolculuk amacı için bölgelerden üretilen ve

çekilen günlük yolculuklar hesaplanmıştır. Diğer aşama olan yolculuk dağıtımı modelinde bir önceki aşamada tanımlanan güzergahları trafik bölgelerinde eşit bir şekilde bölüştürmektir. Türel dağılım modeli olarak tarif edilen üçüncü aşamada, sayıları ve dağılımları belirlenen yolcuların hangi ulaşım türünü kullandığı, özel otomobili ya da taksiden yararlanma durumuna göre ve yolculuk maliyetine bağlı olarak belirlemektedir. Son olarak yolculuk modeli atama aşamasında ise yolculukların başlangıç ve bitiş noktaları arasında hangi yolları kullandığını belirterek, kişilerin yolculuk maaliyetlerini en az düzeyde tutacak şekilde yol ya da hat seçimine karar verilmektedir. Açıklanan bu model kapsamında güzergahlar geliştirilmiştir (İBB, 1995).

Planda 2010 yılı toplu taşıma sistemi için dört hedef belirlenmiştir. İlçe Belediyeleri ya da değişik kurumlar tarafından önerilen münferit toplu taşıma projelerinin bir sistem bütünlüğü içerisinde ele alınması, ulaştırma türlerinin birbirlerine alternatif oluşturmak yerine birbirlerini besleyecek ve tamamlayacak biçimde kullanılması, karayolu yatırımları yerine orta/yüksek kapasiteli raylı sistemlere ağırlık verilmesi, toplu taşıma sistemlerinin aşamalı biçimde yaygınlaştırılması. Bu kapsamda toplu taşımada raylı sistemler (banliyö, metro, hafif metro hatları) ana taşıyıcı olarak seçilmiştir. Mevcutta var olan banliyö hatları ile tramvay hatlarına ek oalrak Yenikapı-İTÜ (Ayazağa) arasında metro, boğaz tüp demiryolu ile dört adet raylı sistem hattı öngörülmüştür. Bunlardan biri ise Sirkeci-Eyüp-Alibeyköy hattıdır. Bu model kapsamında ulaşım alternatifleri geliştirilmiştir. Bu ana ulaşım kararlarından sonra güzergahların kesinleştirilmesi, 1/25000 ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar planlarına bırakılmıştır (İBB, 1995).

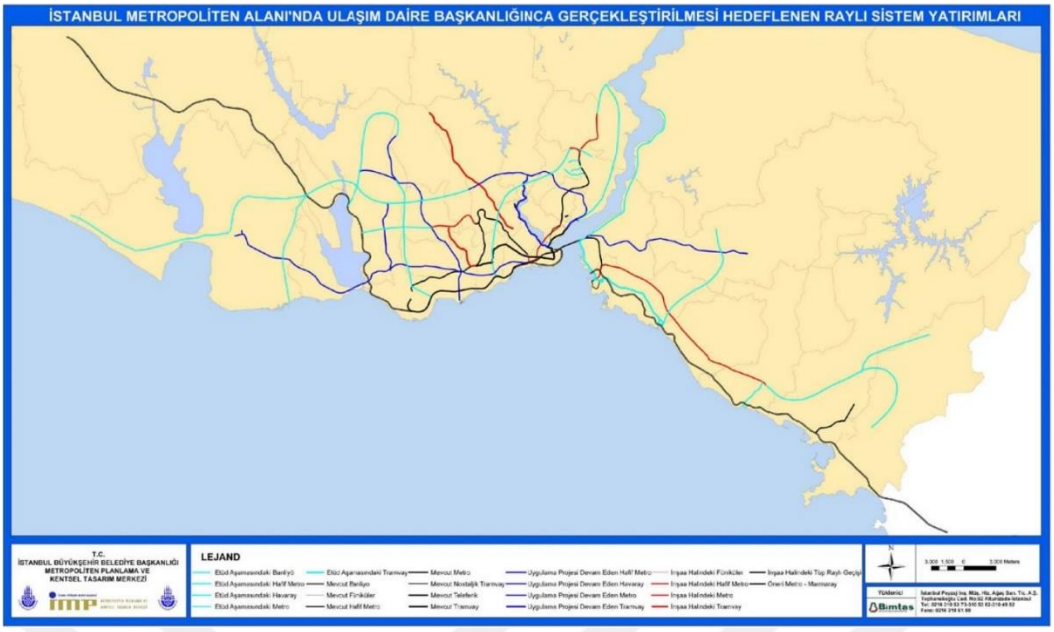
- **2006 yılı 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı**

İBB Meclisi'nin 14.07.2006 gün ve 1370 sayılı kararı ile kabul edilen 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı 22.08.2006 tarihinde İBB Başkanı tarafından onaylanmıştır. Plan, İstanbul 2. İdare Mahkemesi'nin 21.03.2008 gün ve 2007/1846E, 2008/516K sayılı kararı ile iptal edilmiştir (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü arşivi).



Şekil 4. 9 2006 İstanbul çevre düzeni planı (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü arşivi)

2006 yılı İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda, koruma konusunda planlama kurumunun koruma eksenli yeniden yapılandırılması, koruma kurumunun yapılandırılmasında çağdaş uygulamalara öncelik verilmesi, bilimsel bilginin uygulamaya sağlıklı olarak aktarılması, planlama kültürünün toplumun geniş kesimlerine yaygınlaştırılması gerektiği belirtilmektedir. Ek olarak doğal, arkeolojik ve kentsel sit alanlarını etkileyecek tün planların koruma eksenli olarak geliştirilmesi gerektiği, koruma kültürünün yaygınlaşmamış olmasından kaynaklanan riskler, korumaya ayrılan kamu kaynaklarının yetersiz olmasından kaynaklanan riskler, toplumun gelir düzeyinin düşük olmasından kaynaklanan risklere de değinilmiştir (İBB, 2006) (Şekil 4.9).



Şekil 4. 10 İstanbul metropoliten alanı'nda ulaşım daire başkanlığı'nca gerçekleştirilmesi hedeflenen raylı sistem yatırımlar (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü arşivi)

Planda ulaşıma yönelik zayıf yanlar genel olarak tehdit olduğu belirtilmiştir:

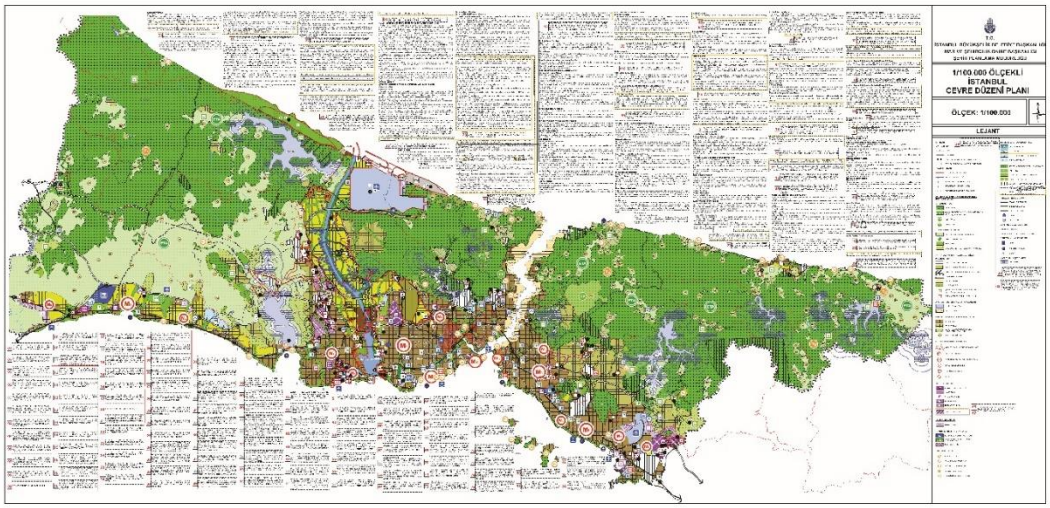
> yönetimde çok başlılığın olması, plansız ve karayoluna dayalı gelişmenin olması, altyapının ve özellikle demiryolu altyapısının yetersizliği, toplu taşımada bütünleşmenin (entegrasyonun) sağlanamaması ve etkin hizmet olanaklarının geliştirilememesi, karayolu altyapısının mümkün olan yerlerde toplu taşımaya yönelik olarak etkin kullanılmaması, talep yönetimi konusunda etkin uygulamalar yapılmaması olarak yer verilmiştir. Aynı zamanda planlı gelişme sürecindeki olası aksamalar ve plan dışı uygulamalar, geçmişteki plansız gelişmelerin de zorlamasıyla kuzeye doğru gelişme eğiliminin engellenememesi, raylı sistem yapım programının aksaması, kentin denetimsiz biçimde ve toplu taşımaya aykırı koşullarda gelişmesi ile doğal güzelliklerin ve tarihi dokunun zarara uğraması. (İBB, 2006)

Toplu taşıma sisteminin geliştirilmesi, ulaşım ağının omurgasını oluşturacak şekilde raylı toplu sistemin oluşturulması, çevreye verilen zararın en aza indirilmesi başta olmak üzere oluşturulmuştur (İBB, 2006).

- **2009 yılı 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı**

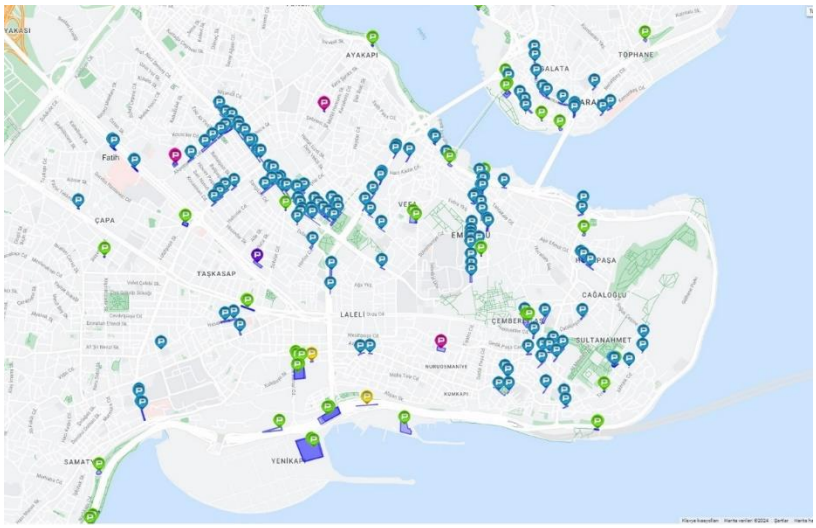
İBB Meclisi'nin 13.02.2009 gün ve 103 sayılı kararı ile kabul edilen 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı 15.06.2009 tarihinde İBB Başkanı tarafından onaylanmıştır ve plan günceldir (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü arşivi).

İstanbul'un son üst ölçekli planı olan ve her yeni kararla tadilata uğrayan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda araç odaklı değil, insanların ekonomik, hızlı ve güvenli bir biçimde ulaşımına yönelik amaç belirlenmiştir. Bu amaca yönelik toplu ulaşım sisteminin kullanılması ve bu sistemin geliştirilmesine yönelik hedeflere yer verilmiştir. Bunun için de yüksek kapasiteli raylı ve denizyolu ağırlıklı toplu taşıma sistemine yönelim gösterilmiştir. Planda ulaşım kararlarına yer verilirken kentin doğal ve tarihi yapısını bozacak ulaşım kararlarından kaçınılması gerektiği ilkesi benimsenmiştir. Ulaşım sistemlerinin birbirine alternatif oluşturmasından ziyade, birbirini tamamlaması ve kentin merkez bölgelerinde araç trafiği sınırlandırılarak, yaya ve bisiklet ulaşımının desteklenmesi amaçlanmıştır (İBB, 2009) (Şekil 4.11).



Şekil 4. 11 2009 yılı 1/100.000 ölçekli İstanbul çevre düzeni planı (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü arşivi)

Toplu taşımayı teşvik etmek için belli noktalara otopark alanı konulması ve 'park and ride' sistemi ile otomobil kullanıcılarının, otoparklarda arabalarını bırakarak raylı sistemleri kullanması amaçlanmıştır (İBB, 2009) (Şekil 4.12).



Şekil 4. 12 Haliç Metro Köprüsü ve Yenikapı transfer merkezi çevresindeki otoparklar (İBB İspark Web Sayfası)

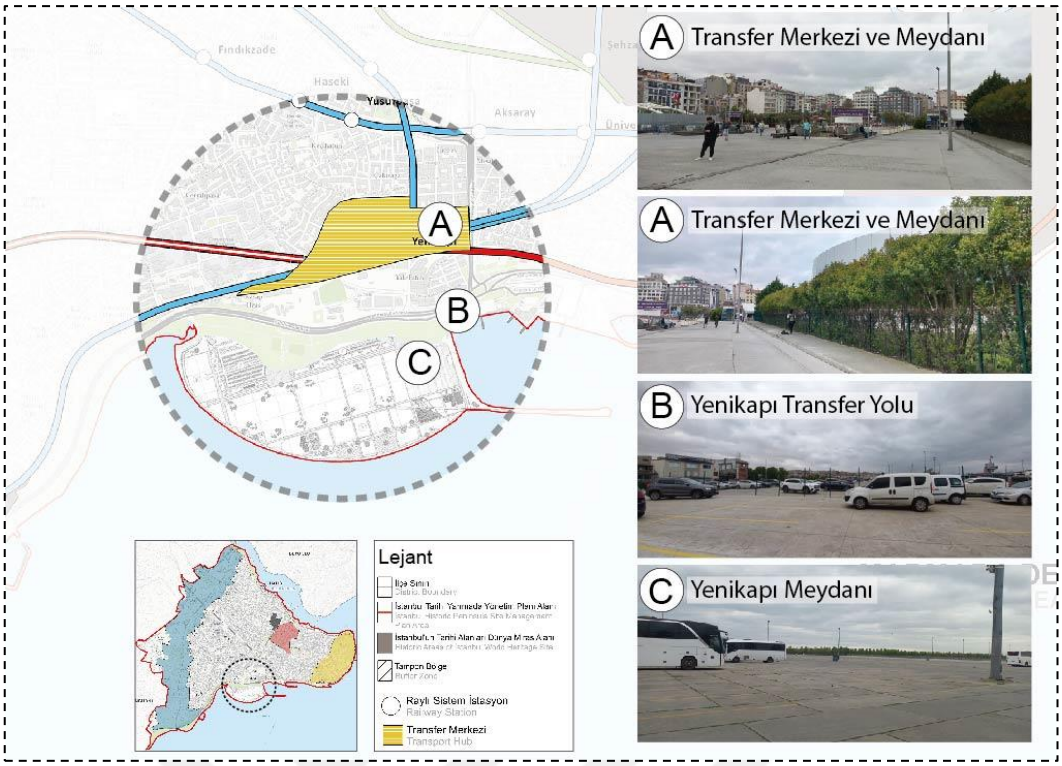
Tarihi Yarımada Beyazıt- Kapalıçarşı bölgelerine aracıyla gitmek isteyen esnaf, Yenikapı bölgesinde aracını bırakarak, ring hattı ile ücretsiz bir şekilde gitmek istediği alana erişebilecek. Ring Hattı durakları: Yenikapı, Laleli, Nişanca, Beyazıt-Kapalıçarşı (Gazete Vatan, 2023).

4.3. Tarihi Yarımada Büyük Ulaşım Projeleri

Tarihi Yarımada odağında koruma politikaları incelenirken Yenikapı Transfer Merkezi kapsamında Marmaray, Haliç Metro Köprüsü ve Avrasya Tünel'i projelerine yer verilmiştir.

4.3.1. Yenikapı Transfer Merkezi

Yenikapı Transfer Merkezi, İstanbul'un Fatih ilçesinin Aksaray Mahallesinde yer almaktadır. Tarihi Yarımada olarak adlandırılan ilçenin güneyinde, Marmara Denizinin kuzeyinde yer almaktadır (Şekil 4.13). Transfer Merkezi kapsamında Marmaray hattı ve arkeolojik kazılar bu bölümün temel odak noktasıdır.



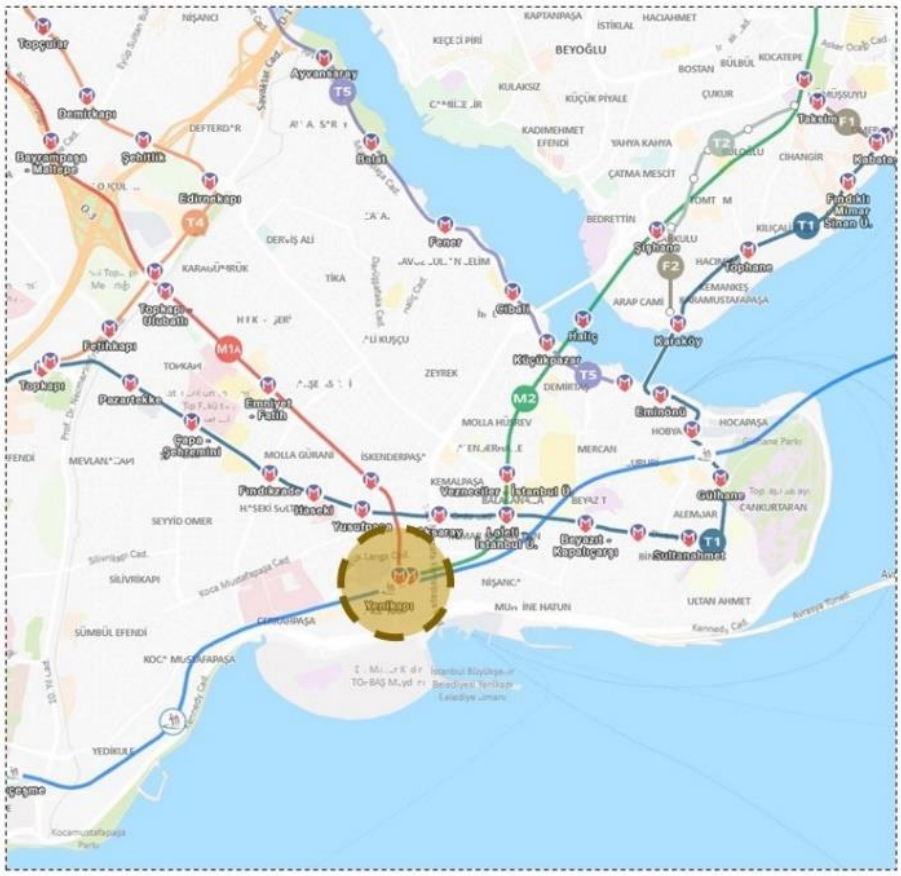
Şekil 4. 13 Yenikapı transfer merkezinin konumu (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı ulaşım analitik paftası altlık olarak kullanılarak tez kapsamında üretilmiştir)

- **Yenikapı Transfer Projesi Hakkında**

Yenikapı Transfer merkezi, Fatihte planlanan tek, İstanbul'da planlanan 49 transfer merkezinden biridir (İnanlı, 2013). Transfer merkezi kapsamında, M2 numaralı Yenikapı - Hacıosman metro hattı, M1a numaralı Yenikapı-Atatürk Havalimanı metro hattı, M1b numaralı Yenikapı-Kirazlı metro hattı ve Halkalı-Gebze'yi birbirine bağlayan Marmaray hattı olmak üzere dört hat mevcuttur (Şekil 4.15). Alanın güneyinde şehir içi ve şehir dışı deniz ulaşımına imkan veren iskele de bulunmaktadır.



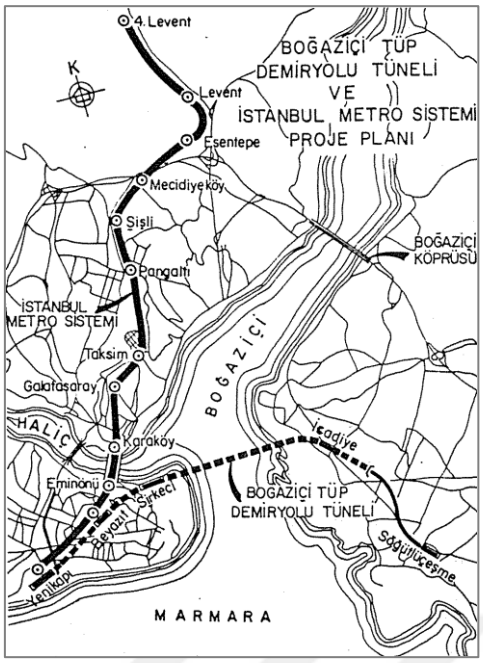
Şekil 4. 14 Marmaray güzergahı (Ocak, 2013)



Şekil 4. 15 Yenikapı transfer merkezi ve raylı sistem güzergahları (İstanbul Şehir Haritası, raylı sistemler katmanı alınmıştır)

Marmaray projesi için Üsküdar istasyonu ile Sirkeci istasyonunu 4 dakikada bağlayacak ve raylı taşıma sistemlerinin trafikteki katkısını %3'ten %27'ye çıkarması planlanmaktaydı (Ocak, 2013).

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Demiryolları, Limanlar İnşaatı Genel Müdürlüğü'nce ihale edilecek proje için Amerikan firmalarına ihale şartnamesini ve ihaleye davet mektupları iletilmiştir. 1984 yılında projenin ihalesi, 1985'te ise ilk fizibilite etüdü yapılmıştır. TMMOB'un 1984 yılında yayınladığı haber bültenine göre merkezi yönetim bu projeyi direkt devralarak, yerel yönetimleri saf dışı tutmuştur (Ocak, 2013; TMMOB, 1984).



Şekil 4. 16 Marmaray ve Yenikapı-4.Levent metro güzergahı (TMMOB, 1984)

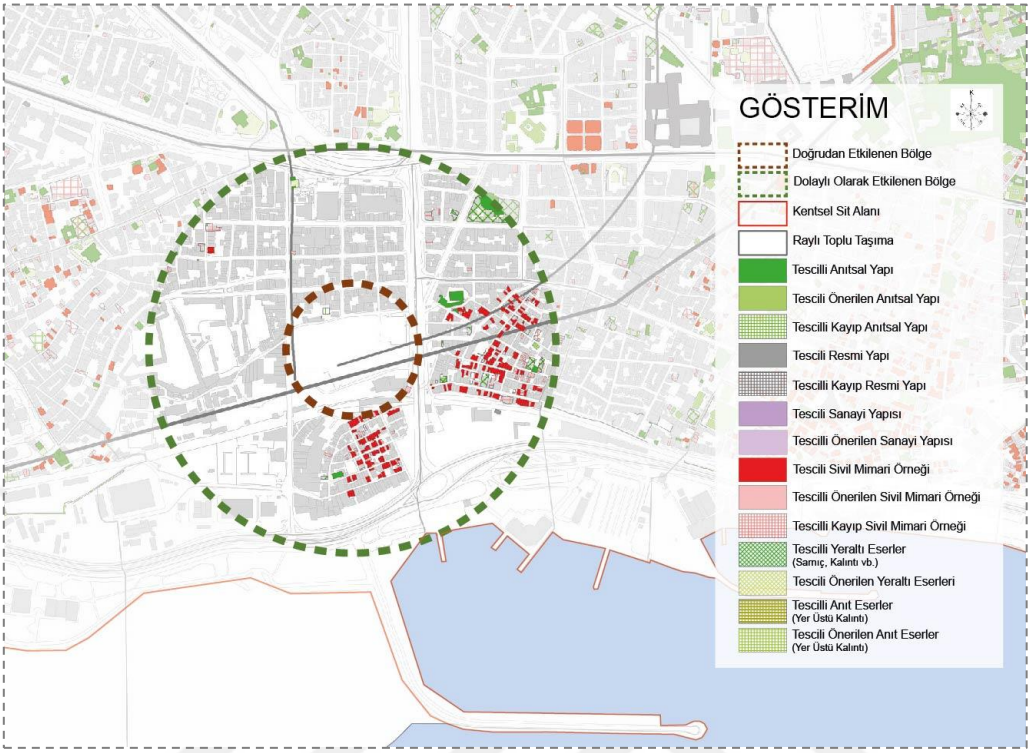
- **Yenikapı Bölgesinin Önemi: Konum**

Yenikapı Bölgesi tarih boyunca önemli olan, her dönemin talebine göre farklı fonksiyonlarda kullanılmış bir bölgedir. Alanın önemi, hem geçmişten bu yana tanıklık ettiği fonksiyonlar hem arkeolojik kazılar ile bugün somut mirasın ortaya çıkması hem de sit alanı içerisinde olup çevresinde yer alan anıt eser ve sivil mimari örnekleri sebebiyle önemlidir (Şekil 4.17). Mevcut proje alanı ve çevresi 2006 yılında Bakanlar Kurulu kararı ile yenileme alanı ilan edilmiştir. Kısaca Yenikapı, dönüşen ve dönüşmeye devam etmekte olan bir bölgedir

- **Yenikapı Bölgesinin Önemi: Çevresinde Yer Alan Kültür Mirası**

Yenikapı Transfer Merkezi projesi, Marmaray kazılarında açığa çıkarılan arkeolojik miras, ulaşım olarak kentin farklı bölgelerine başlangıç noktası veren raylı sistemlerin Tarihi Yarımadaya yolcu taşınması üzerine etkisi ve transfer merkezi binasının çevresindeki yapı dokusu ile ilişkisi olmak üzere üç temel konu üzerine odaklanmaktadır. Yenikapı Transfer Merkezi alanı, diğer proje alanlarına

kıyaslandığında derin tarihi bir geçmişi olduğu ve çok katmanlı bir yer olduğu için önemlidir.



Şekil 4. 17 Yenikapı transfer merkezinin direkt ve dolaylı olarak etkilediği bölgeler (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı envanter analitik paftası altlık olarak kullanılarak tez kapsamında üretilmiştir)

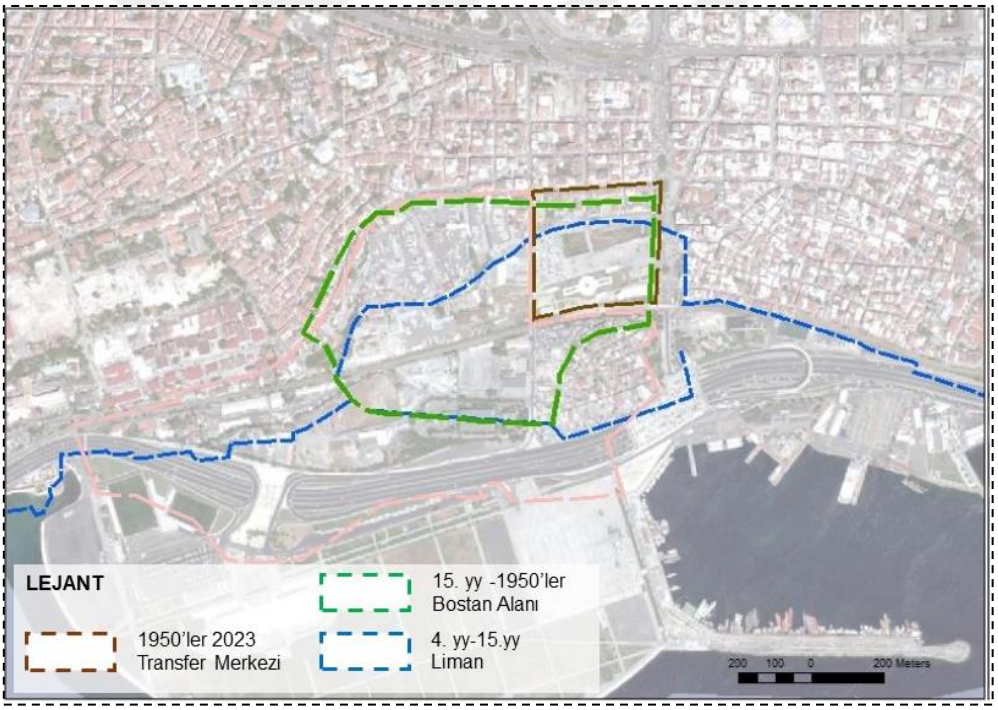
Yenikapı transfer Merkezi alanının güneyi ve doğusundaki yerleşimlerde tescilli sivil mimari örneği başta olmak üzere tescilli anıtsal yapılar da bulunmaktadır. Bölgede az sayıda küme halinde bulunan bu tescilli eserler, yeni transfer merkeziyle birlikte dönüşüm riskiyle tehdit altındadır (Şekil 4.17).

- **Yenikapı Bölgesinin Önemi: Mekânsal Tarihi**

MS 300 yılında Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti olarak Konstantinopolis kentini kuran İmparator I. Konstantin, kentin liman ihtiyacının karşılanması amacıyla ilk olarak Tarihi Yarımada'nın güneydoğusuna 361-363 yılları arasında kurulan ve 8-9. yy.'a kadar toptan ticaretin yapıldığı 'Sophia Limanı' kurmuştur. Daha sonra 379-395 yıllarında Sophia Limanına göre daha büyük olan, diğer bir adı 'Eleutherios Limanı' olan 'Theodosius Limanı' kurulmuştur. 4. yy.'ın sonlarından 7. yy.'a kadar yaklaşık 2 asır bu alan kentin tahıl sevkiyatının merkezi olmuştur. Bu alan 8. ve 9. yy.'da kısmi canlanma olsa da eski merkeziliğini kaybetmiştir. Marmaray kazılarında bu liman faaliyetinin 11. Yüzyıla kadar sürdüğü ortaya

çıkmıştır. Alanın önemini kaybetmesiyle 12. yy.'da hafriyat toprağı ve moloz dökme yeri olarak kullanılmıştır. 15. yy.'ın ilk yarısında tekne ve kayıkların kullanabildiği bir liman olmuştur (Yılmaz, 2020).

O dönemde var olan, bugün mevcut olmayan Lykos nehrinin aktığı yerde yer alan liman, hem doğal hem de insan unsuru ile zamanla dolmaya başlamıştır ve bu dolma süreci 18. yy.'a kadar sürmüştür. Dolan alanlar zamanla bağ ve bahçe olarak kullanılmaya başlanmış, alan genişledikçe bahçe faaliyetleri de genişlediği yorumu yapılabilir. 15. yy.'dan 1950'lere kadar bostan alanı olarak kullanılmıştır. 18. yy.'da Laleli külliyesi inşaatından çıkarılan moloz ve toprağın denize dökülmesi ile kara parçası oluşturulmuştur. Bu kara parçasının bostan alanına eklenmesinden ziyade bugünkü adı Yalı Mahallesi olan, döneminde yeni mahalle olarak adlandırılan ve Ermenilerin yerleştirildiği konut bölgesi olmuştur (Aydoğdu, 2011; Yıkıcı, 2010; Yılmaz, 2020) (Şekil 4.18).



Şekil 4. 18 Dönemlerine göre Yenikapı alanının fonksiyon değişimi (Google haritalar altlık olarak kullanılarak üretilmiştir)

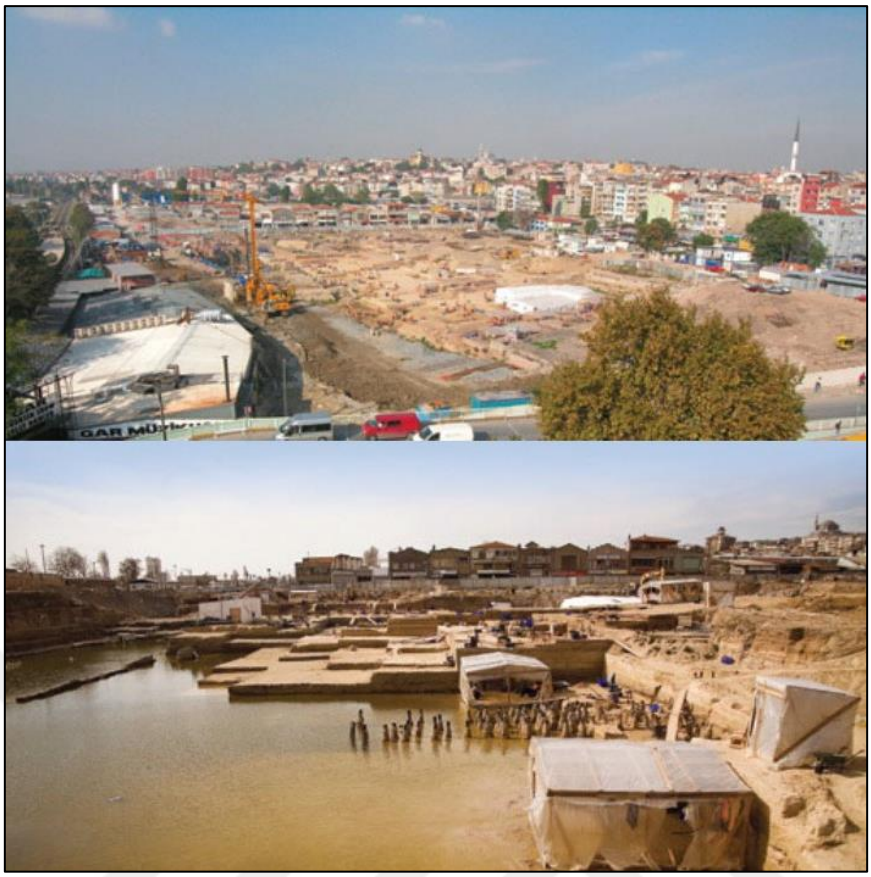
20. yy.'ın ilk yarısının ardından zamanla yapılaşmaya açılan bu alanda, 21. yy.'da özellikle ulaşım ekseninde birçok proje ile İstanbul'un odak noktası olmuş, çok konuşulan ve üzerine tartışılan bir yer olmuştur.

- **Yenikapı Bölgesinin Önemi: Marmaray İnşaatı - Yenikapı Bölgesinde Yapılan Arkeolojik Kazılar**

Arkeolojik kazılarda Osmanlı, Bizans ve Neolitik döneme ait yerleşim tabakası tespit edilmiş; Roma, Helenistik, Arkaik döneme ait yerleşim tabakası bulunamasa da birçok eser bulunmuştur. Geçmişten bugüne Neolitik-Bizans-Osmanlı dönemi olarak aktarılmıştır.

Kazıda en dikkat çekici katman olan Neolitik dönemi bulguları, kazı aşamasında Marmaray istasyonu inşaat çalışmalarına teslim edilmeden önceki son sondajda rastlanılmıştır. Bu döneme ait neolitik mimari, küçük buluntular, mezarlar ve en önemlisi 8000 yıl öncesine ait insanların ayak izleri bulunmuş, Tarihi Yarımada içinde bulunmuş İstanbul'un en eski yerleşim yerinin burası olduğu ve yerleşim tarihinin 8000-8200 yıl öncesine ait olduğu ortaya çıkmıştır. Bu dönemde yaşayan insanlar avcılık ve toplayıcılık yapıp, evlerini dal örgü tekniğiyle inşa edilmiş olduğu belirtilmektedir. Buna ek olarak bu insanların iyi derecede tarım yaptığı da anlaşılmıştır (Arkeofili, 2016; Kocabaş, 2020).

Bizans dönemine yönelik 12-13. yy.'a tarihlenen bir kilise yapısı ve buna bağlantılı olarak mezarlar bulunmuştur. Alanın en baskın fonksiyonu olan limanda, 37 tane tekne bulunmuştur. Bu döneme ait 178 insan iskeletine ek olarak, fillere, maymunlara ve atlara ait kemikler de bulunmuştur. Aşırı yüklenmeden dolayı kemik deformasyonu tespit edilen atların, limana mal taşımada kullanılmakta olduğu düşünülmektedir (Arkeofili, 2016).

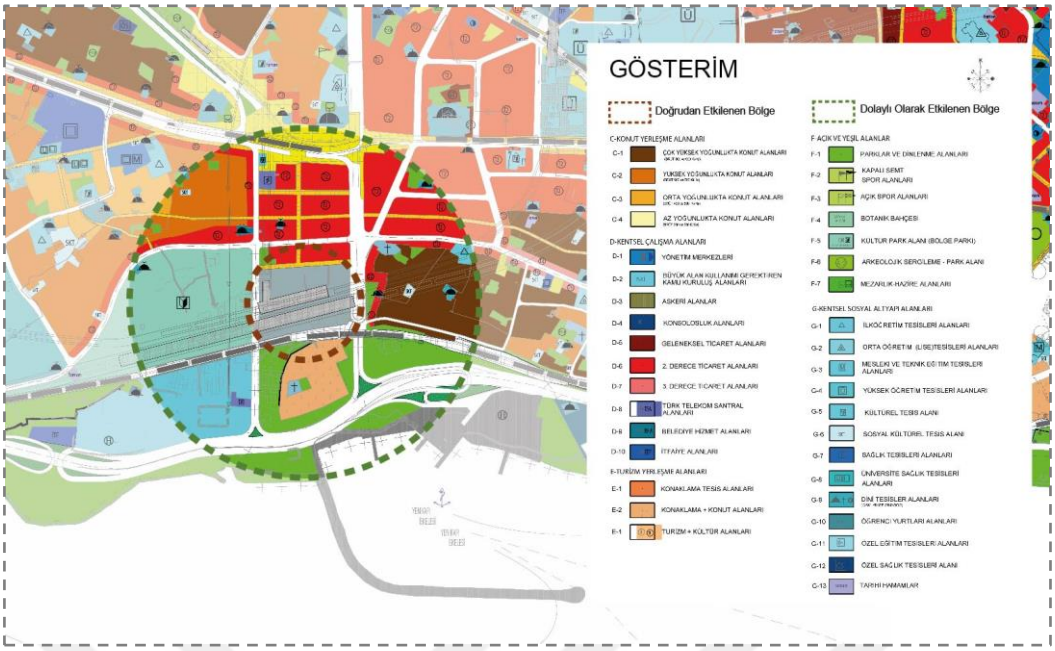


Şekil 4. 19 Kazı alanının Gazi Mustafa Kemal Paşa Caddesi yönünden görünümü ve Kurtarma çalışmaları sonucunda bulunan iskele yapısının kazıkları (Kızıltan, 2015)

Son olarak Osmanlı dönemine ait olarak bostan alanı olarak kullanılan bu alanda su kuyusu, taş ve çamurla örülmüş yapılar ortaya çıkmıştır. Yapıların içindeki malzemelere bakılarak, bu yapıların kimya ve eczacılıkla ilgili atölyeler olarak kullanıldığı düşünülmektedir. Bunlara ek olarak taş döşeli bir yol keşfedilmiştir (Arkeofili, 2016).

- **Yenikapı Bölgesine Yönelik Plan ve Proje Kararları: 2012 KANİP**

Tarihi Yarımada'nın meri Koruma Amaçlı İmar Planı, 2012 yılında yayınlanmıştır. Planda proje alanı gri olarak işaretlenmiş, kuzeyinde 2. derece ticaret alanları, yayalaştırılmış yollar, doğusunda çok yüksek yoğunluklu konut alanları, batısında kültür park alanı (bölge parkı), güneyinde parklar ve dinlenme alanları ile konaklama ve konut alanları olarak belirtilmiştir (Şekil 4.20).



Şekil 4. 20 Tarihi Yarımada 2011 tarihli 1/5.000 ölçekli meri koruma amaçlı imar planı (Fatih Belediyesi, 2012 altlık alınarak tez kapsamında hazırlanmıştır)

Alanda 2011 yılında Transfer Noktası ve Arkeopark Alanı Yarışması yapılmış ve arkeolojik eserlerin sergilendiği bir arkeopark alanı da planlanmıştır. 2020 yılında aynı bölgede Theodosius Limanı Arkeolojik Alanı Mimari Proje Yarışması ilan edilmiş ve yine benzer önerilerle alan tasarlanmıştır. Fakat bugün alanda herhangi bir proje uygulanmamıştır. Transfer merkezi, erişim kolaylığı ile birlikte çevre mahallelere yenileme, dönüşüm ve soylulaştırma tehlikesini getirmiş ve çevre mahalleler yenileme alanı ilan edilmiş durumdadır.

Alana yönelik projelerin incelenmesi kapsamında 2011 yılında açılan Yenikapı Transfer Noktası ve Arkeopark Alanı proje yarışması ve Theodosius Limanı Arkeolojik Alanı Mimari Proje Yarışması'nda birinci seçilen projelerin bostan alanlarına yaklaşımı incelenmektedir.

- **Yenikapı Bölgesine Yönelik Plan ve Proje Kararları: Yenikapı Transfer Noktası ve Arkeopark Alanı Yarışması**

Yenikapı Transfer Noktası ve Arkeopark Alanı için açılan proje yarışmasında 42 başvurudan dokuzu seçici kurul tarafından seçilmiş, son olarak üç proje Büyükşehir Belediyesine sunulmuştur: Cafer Bozkurt Mimarlık + Mecanoo Architects, Cellini Francesco, Eisenman Architects + Aytaç Architect (Mimarizm, 2011; Mimarizm, 2012; Mimarizm, 2012).

Eşdeğer ödüllerden biri olan Cafer Bozkurt Mimarlık + Mecanoo Architects'ın projesinde analiz çalışmasında hem liman hem de bostan alanına yer vermiş, sınırlı sayıda yapılaşma verdiği bu yerde transfer merkezi binasına ek olarak arkeopark alanına yer vererek, geniş miktarda yeşil alanın içine bostan alanını da kondurmuştur (Arkiv, tarihsiz-a) (Şekil 4.21).



Şekil 4. 21 2011 Yenikapı transfer noktası ve arkeopark alanı yarışması (Arkiv, tarihsiz-a)

Cellini Francesco'nun projesinde yeşil alan baskın olmakla birlikte bostan alanına atıfta bulunmamıştır. Proje daha çok yarışma adında yer alan transfer merkezi binası ve arkeopark alanına odaklanmış, bu sebeple arkeolojik buluntulara sergi ve park alanı olarak yer vermiştir (Arkiv, tarihsiz-c).

Diğer eş değer ödül olan Eisenman Architects + Aytaç Architect'ın projesinde Francesco'nun projesi gibi transfer noktası ve arkeopark üzerine odaklanmış, ek olarak arkeoloji müzesini de dahil etmiştir. Bostan alanlarına atıfta bulunulmadığı gibi yeşil alana fazla yer verilmemiştir (Arkivb, tarihsiz; Bıanchını, 2019).

Eşdeğer ödül alan bu üç projeden sadece ilk adı geçen, bostan alanlarına değinmiştir. Tarihsel katmanlardan bir dönemin kimliğini yansıtan bostan alanlarının bu projede yer alması, geçmişe gönderme ile birlikte, dar bir alanda da olsa belleğin canlandırılmasına katkı sağlama girişimi olmuştur.

- **Yenikapı Bölgesine Yönelik Plan ve Proje Kararları: Theodosius Limanı Arkeolojik Alanı Mimari Proje Yarışması**

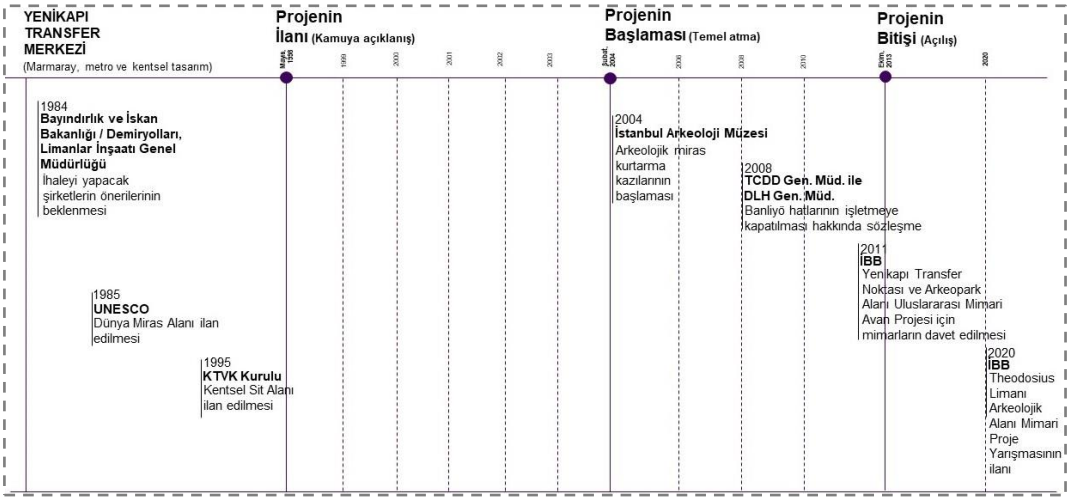
2020 yılında Theodosius Limanı Arkeolojik Alanı Mimari Proje Yarışması adıyla açılan projede birincilik ödülünü alan grup üyelerinden Kumru, Neolitik dönemden günümüze farklı katmanların izlerinin arasındaki sürekliliğinin sunulması ile bu katmanların hafızasını kentliye sunulması amaçlandığını ifade etmektedir. Bu katmanlardan biri olan Langa bostanlarına da yer verilmiş, alanın tarımsal katmanı hafızasına göndermede bulunulmuştur (Kumru, 2020) (Şekil 4.22).



Şekil 4. 22 2020 Theodosius limanı arkeolojik alanı mimari proje yarışması (Kumru, 2020)

- **Yenikapı Marmaray İnşaat Sürecinde Aktörler ve Yasal Süreç**

Transfer merkezinin Marmaray ve metro için yapılan kazı çalışmalarında arkeolojik bulgulara rastlanması açısından büyük öneme sahiptir. 1985'te ilk fizibilite etüdü, 1997'de güzergâh güncellemelerinin ardından projesi tamamlanan Marmaray inşaatında arkeolojik buluntulara rastlanmış, 2004 yılında İstanbul Arkeoloji Müdürlüğü tarafından Arkeolojik kurtarma kazıları başlatılmıştır (Kızıltan, 2015).



Şekil 4. 23 Yenikapı transfer merkezi proje süreçlerine göre aktörlerin yeri

2003 yılında Paris'te toplanan UNESCO Dünya Miras Komitesi, arkeolojik kalıntıların üzerinde metro sistemi inşa edilmesinin olumsuz etkileri üzerine endişelerini dile getirmişlerdir. Ek olarak transfer merkezi için yeni olarak eklenen istasyon binasının çevredeki ahşap yapılardan oluşan mahallelere ve arkeolojik kalıntılara hasar verebileceğini belirtmiştir. Tüm bu olumsuzları önlemek adına somut onarıcı önlemlerin alınması önerilmiş, aksi takdirde Tehlike Altındaki Dünya Miras Listesine kaydedilmesi yönünde endişelerin olduğu ve bir sonraki sene bu durumun Dünya Miras Merkezine sunulması istenmiştir (UNESCO WHC, 2003).

Bir sonraki sene Çin'in Suzhou kentinde toplanan heyet, projenin etkilenmesi öngörülen bölgelerinde yeni kentsel projelerin planlanması ve koruyucu arkeoloji operasyonlarının yapılmasını belirtmişlerdir (UNESCO WHC, 2004):

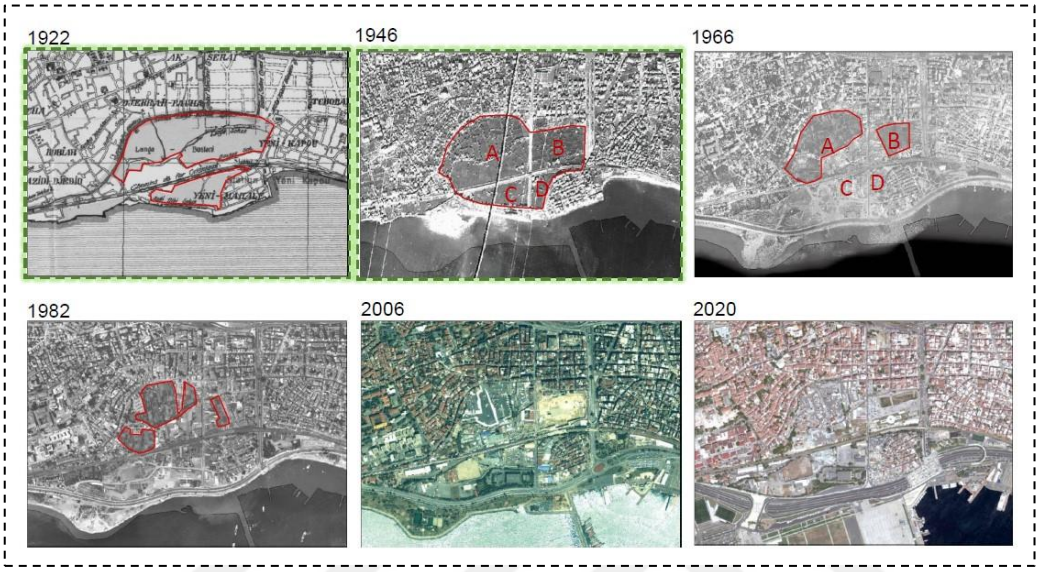
a) Kentsel Koruma ve İmar Planı'nın hemen tamamlanması ve uygulanması,

b) İstanbul Kültür Varlıkları Koruma Kurulunun güçlendirilmesi ve koruma planıyla uyumu sağlamak üzere özel bir proje tasarım ve denetim birimi oluşturulması,

c) Marmaray Boğaz Tüp geçit gibi büyük kentsel altyapı projelerinin, arkeolojik araştırmalar yapmak, kentsel arkeolojik güzergahların ve yeni kentsel projelerin geliştirilmesi için sunduğu imkanları azami seviyelere çıkarmak için daha proaktif bir kentsel yönetim planı geliştirilmesi.

- **Yenikapı Bölgesinde Arazi Kullanımının Değişimi**

Yenikapı Bölgesinin geçmişten bugüne ana hatlarda üç ayrı bölüme ayrılabilir: liman, bostan, ulaşım merkezi. Bu üç farklı fonksiyon üç farklı döneme kabaca ayrılabilir: Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi. Fakat fonksiyon değişimi aniden değil yavaş yavaş zamanla olmaktadır.



Şekil 4. 24 Yenikapı transfer merkezi bölgesinin mekânsal değişimi

1946 yılına hava fotoğrafında bugünkü adıyla Namık Kemal Caddesinin geçtiği, tren yolu ve caddenin ardından bostan alanı farklı boyutlarda dört parçaya (A, B, C, D) ayrıldığı ayrılmıştır. 1966 yılına ait hava fotoğrafında A bölgesinin Namık Kemal Caddesine bakan cephesinin tamamen yapılaştığı; B bölgesinde sadece yapı adasının dört cephesinin de yapılaştığı, sadece ortasında küçük bir alanda yapılaşma olmadığı; C ve D bölgelerindeki bostan alanının tamamen kayboldu görülmektedir. Küçük sanayi alanı olan bu iki bölgen de bugün C bölgesi mevcudiyetini korurken, D bölgesi 2018 yılında yıkılmıştır. 1982 yılında kalan bostan alanı giderek küçülmüş ve 2006 hava fotoğrafında bostan alanına dair hiçbir şey yoktur (Şekil 4.24).

- **Yenikapı Bölgesine Yönelik Tanımlanan Bazı Sorunlar:**

- Projeye yönelik en önemli sorun arkeolojik kalıntıların kendi haline bırakılmıştır.

- Raylı sistemlerin oluşturduğu titreşimlerin arkeolojik kalıntılara zarar vermektedir.

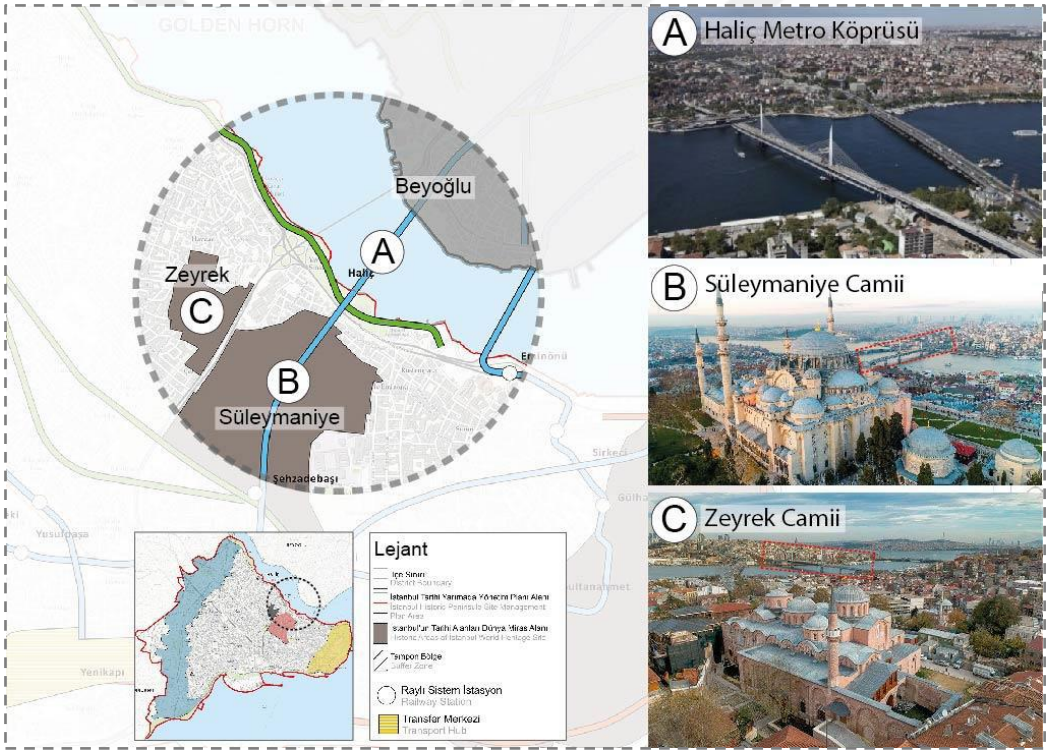
- Ulaşım kolaylığı cazibe merkezi olması sebebiyle çevresindeki yerleşimlere kentsel dönüşüm ve yerinden edilme riski taşımaktadır.

- Üst ölçekli plan kararıyla gelen park et-devam et uygulaması sebebiyle çevredeki her boş alan otopark olarak değerlendirilmiş tenha alanlar olmuştur.

- Arkeolojik mirasın ve kentsel bellekte yeri olan bostan alanların tekrar topluma kazandırılması için tasarım yarışmaları önemli bir aracı olabilecekken, hiçbiri uygulanmamıştır.

4.3.2. Haliç Metro Köprüsü

Haliç Metro Köprüsü projesi incelenirken, köprü ayaklarının Süleymaniye Camii ve çevresi Dünya Miras Alanı ile Tarihi Yarımada silüetine etkisi başta olmak köprünün Tarihi Yarımada'ya saplanan kısmında yıkılan yapılar sebebiyle arazi kullanımının dönüşümüne odaklanılmıştır.



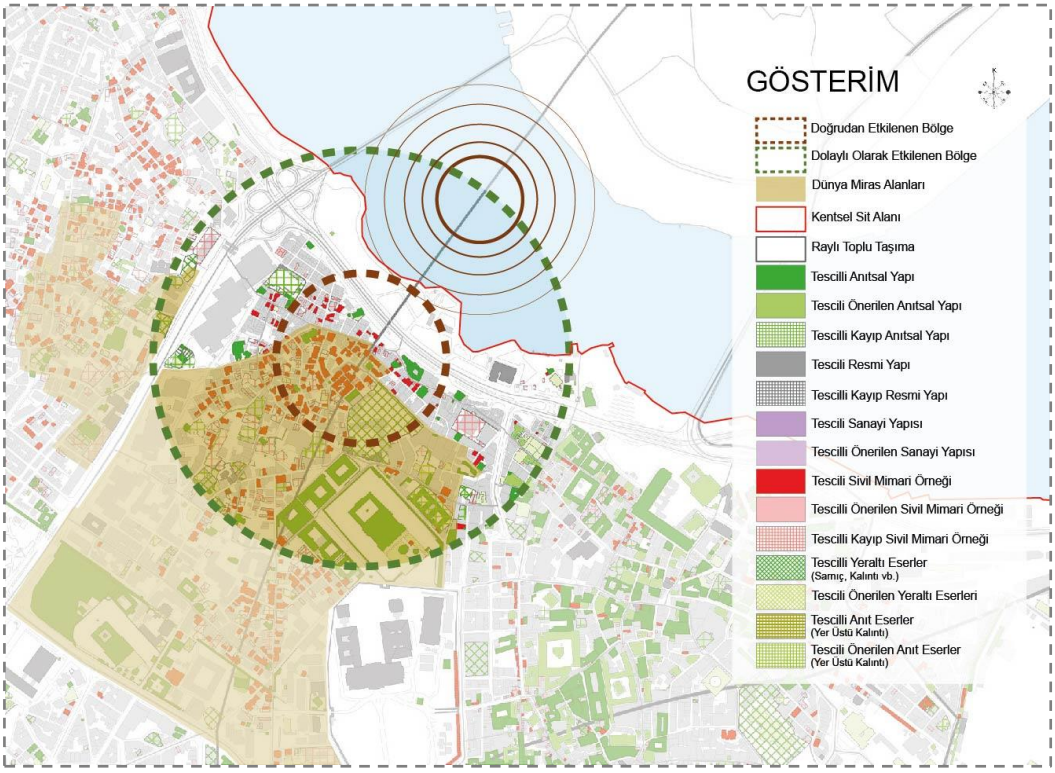
Şekil 4. 25 Haliç Metro Köprüsünün konumu (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı envanter ulaşım paftası altlık olarak kullanılarak tez kapsamında üretilmiştir)

Haliç Metro Köprüsü, Hacıosman-Yenikapı metro hattı üzerinde, Beyoğlu ve Fatih ilçelerini birbirine bağlayan raylı ulaşım sistemini sağlayan bir köprüdür (Şekil 4.25). İBB sorumluğunda olan proje güzergahı için Yenikapı-4.Levent Metro Hattı Güzergâhı projesi 80'li yıllarda hazırlanmış, 1990'da güzergâh, 2005'te ise köprü

projesi *İstanbul 4 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü* tarafından onaylanmıştır. 2008'de ise köprü yapım ihalesine çıkılmış, 2009 yılında köprünün yapımına başlanılmış ve 2014 yılında açılışı yapılmıştır (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018).

- **Haliç Metro Köprüsü Çevresinin Önemi**

HMK'ün Tarihi Yarımada'ya saplandığı kısım Süleymaniye Camii ve çevresi Dünya Miras Alanı sınırları içerisinde kalmaktadır. Tescilli sivil mimari örneği ve tescilli anıtsal yapıların yoğunlukta olduğu bu bölgede köprü, alanın üstün evrensel değerine de zarar vermektedir (Şekil 4.26).



Şekil 4. 26 Haliç Metro Köprüsü etrafında bulunan sivil mimari örnekleri (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı envanter analitik paftası altlık olarak kullanılarak tez kapsamında üretilmiştir)

- **Haliç Metro Köprüsü Çevresinin Önemi: Arkeolojik Kazılar**

Haliç Metro Köprüsünün ayakları için yapılan kazılarda arkeolojik bulgulara rastlanmıştır ve 2009 yılında arkeolojik kazılara başlanmıştır. Unkapanı ve Beyoğlu olarak iki bölgede kazılar yapılmış, Unkapanı kazılarının denize yakın kısımlarında 6 metre derine inilmiş ve Cumhuriyet, Osmanlı ve Bizans dönemleri kültür dolgusu tespit edilmiştir (Şekil 4.27). Denize uzak kazılarda ise Orta ve Geç

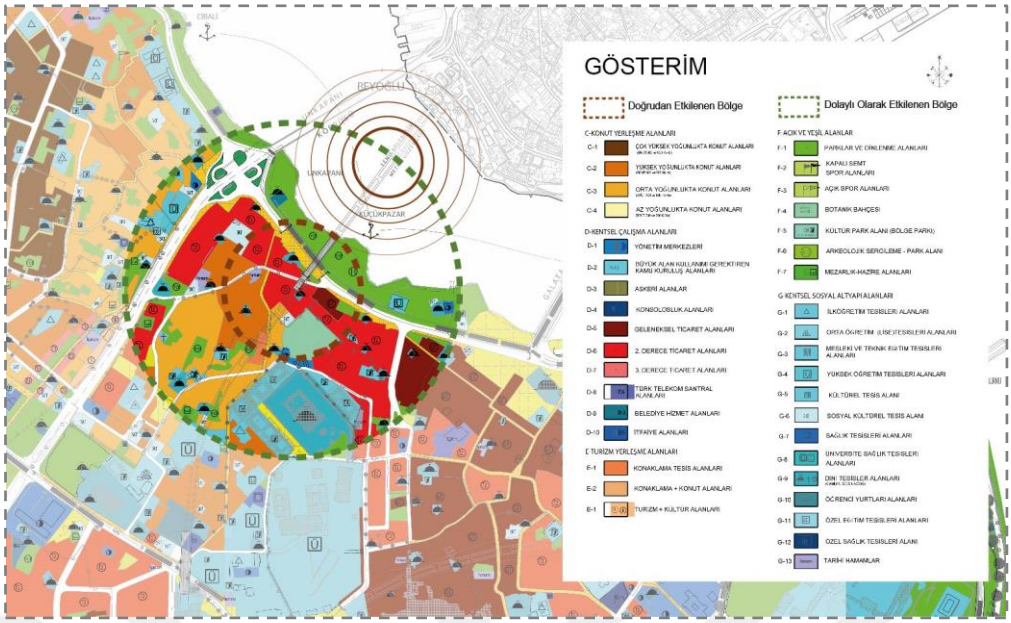
Bizans kalıntılarına rastlanmıştır (Kızıltan, 2015). Kazılar sonucunda keşfedilen arkeolojik bulguların akıbetine erişilememiştir.



Şekil 4. 27 Haliç Metro Köprüsü ayakları için yapılan kazılardan biri (Kızıltan, 2015)

- **Haliç Metro Köprüsü Bölgesine Yönelik Plan Kararları**

2012 Tarihi Yarımada KANİP'te Haliç Metro Köprüsü işlenmiş vaziyettedir. Köprünün Tarihi Yarımada'ya saplandığı bölgede oluşturulan tünelin çevresi 2. derece ticaret alanı, yayalaştırılmış yollar ve diğer çeşitli donatı olarak işaretlenmiştir (Şekil 4.28).



Şekil 4. 28 Tarihi Yarımada 2011 tarihli 1/5.000 ölçekli meri koruma amaçlı imar planı (Fatih Belediyesi, 2012 altlık alınarak tez kapsamında hazırlanmıştır)

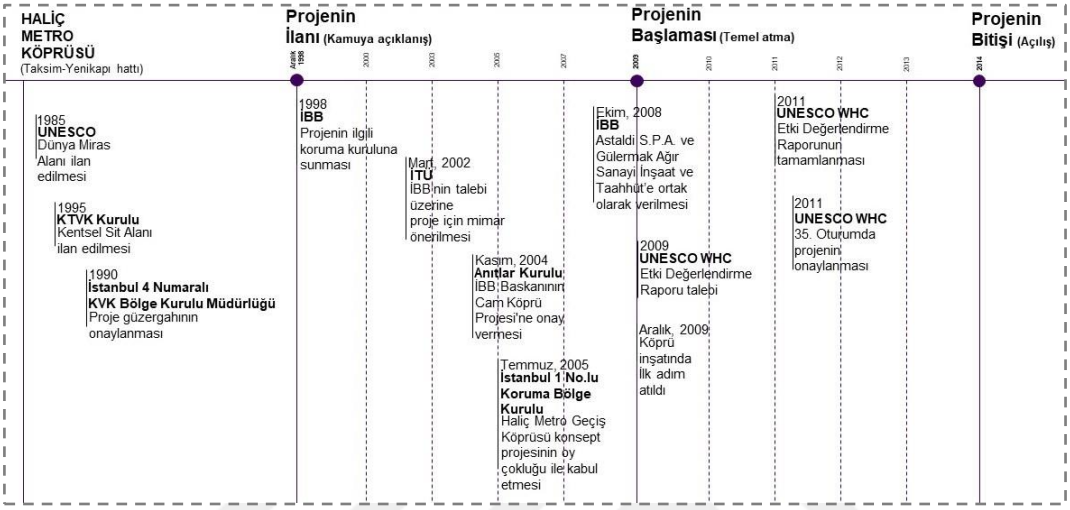
- **Haliç Metro Köprüsü İnşaat Sürecinde Aktörler ve Yasal Süreç**

1985-1988 yılları arasında fizibilite çalışmaları yapılan İstanbul Metrosu için Topkapı-Yenikapı-Taksim-4. Levent arasında, 16 km. uzunluğunda ve 13 istasyon olarak öngörülmüştür. 1992 yılında temeli atılan metro projesi için 1999 yılında metronun Haliç geçişinin 'metronun Haliç geçişinin, motorlu araç geçişiyle aynı köprüde birleştirilerek batıya kaydırılması ve verilen izinler dışında hiçbir çalışma yapılmamasını' istenmiştir. Yani yeni bir köprü yapmak yerine mevcutta bulunan Unkapanı köprüsünün kullanılmasına karar verilmiştir (Erdem, 2004). Taksim-Yenikapı arasında güzergâh doğrultusunda yapılması planlanan metro köprüsü, 1998 yılında kamuya açıklanmıştır (Yazman, 2011).

Köprü tasarımı için sorumu kurum olan İBB, İspanyol Mimar Santiago Calatrava davet edilmiştir (Hürriyet, 2002). İspanyol mimar ise Unkapanı köprüsü yanına sadece metro için köprü inşa etmeyi veya Unkapanı Köprüsü'nün yerine yaya, araç ve metroyu birleştirecek yeni bir köprünün inşa edilmesini önermiştir. Tasarlayacağı yeni köprüyü ise 'transparan (şeffaf), çok modern, çevreye saygılı ve şehrin ufuk çizgisini tamamlayan bir köprü' olarak tanımlamaktadır (NTV Arşiv, tarihsiz).

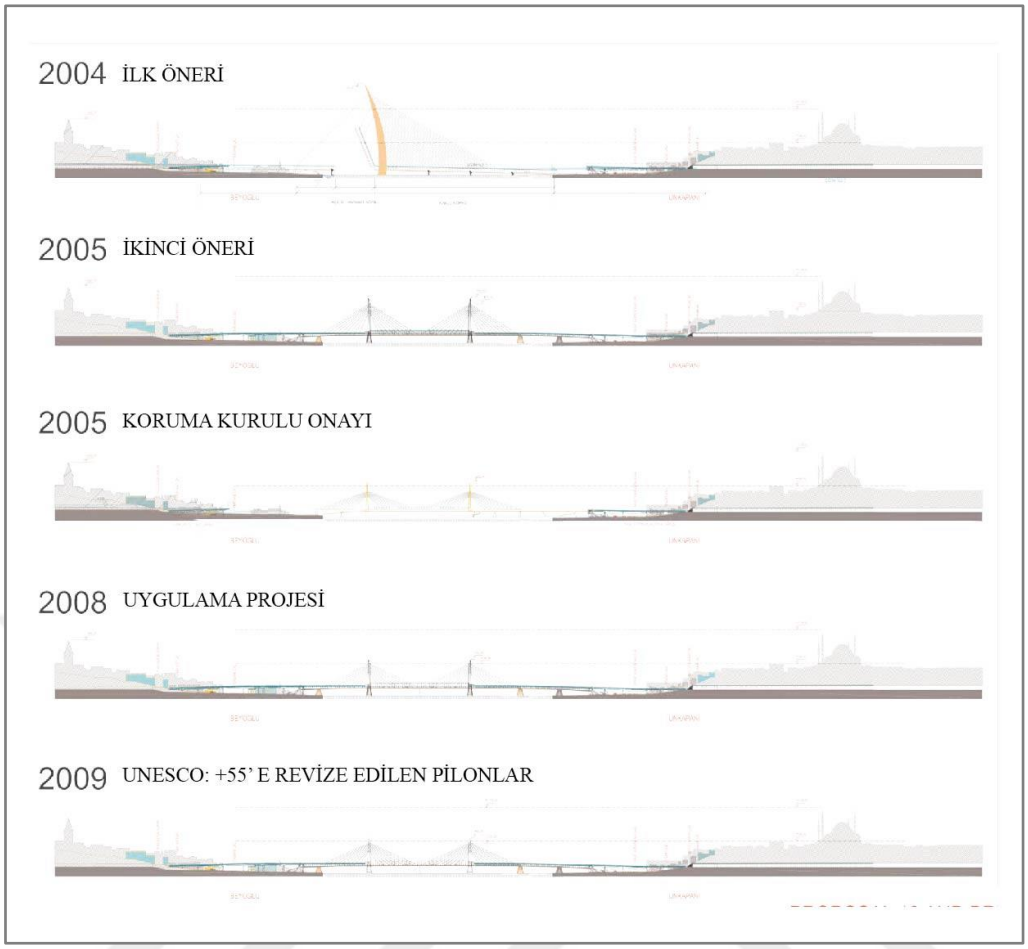
2005 yılında dönemin belediye başkanı Kadir Topbaş tarafından 'Boynuz Köprü Projesi' adını verdiği projesini hazırlamış (Baştakar, tarihsiz) ve köprünün

Unkapanı Köprüsü'nün yerine değil Unkapanı ile Galata köprülerinin arasına inşa edilmesine karar verilmiştir. Aynı yıl Temmuz ayında ise proje ilgili koruma kurulu tarafından onaylanmış (Vardar, 2014). Ekim ayına gelindiğinde köprü projesi revize edilmiş, 100 metrenin üzerinde planlanan boynuzların boyu 40-50 metreye düşürülmesine karar verilmiştir. 2009'da ise köprü inşaatına başlanmıştır (Arkitera, 2015).



Şekil 4. 29 Haliç Metro Köprüsü proje süreçlerine göre aktörlerin yeri

2006 yılında 30. Oturum ile toplanan Dünya Mirası Komitesi, görsel bütünlüğünü tehdit edebilecek tüm yeni büyük ölçekli geliştirme ve altyapı projelerine uluslararası standartlara göre etki çalışmaları yürütme önerisinde bulunmuş, 2007'de de spesifiik olarak köprünün kent silüeti üzerindeki etkisini tartışmış, köprünün etkisinin değerlendirilmesi için görsel etki değerlendirmesinni incelenmesini talep etmiştir (UNESCO WHC, 2007). Bir sonraki sene Qubecte toplanan Dünya Miras Komitesi tekrardan peyzajı etkileyen projelere yönelik etki değerlendirme çalışması talep etmişlerdir (UNESCO WHC, 2008). 2009'da Sevilla'da toplanan komite, taraf devleti ilgili projeden vazgeçmeye ya da alternatif tekliflerin değerlendirilerek geridönülmez bir karar alınmadan önce çevresel etki değerlendirme raporlarıyla birlikte ICOMOS'un değerlendirmesine sunmaya çağırmıştır (UNESCO WHC, 2009).



Şekil 4. 30 Haliç metro geçiş köprüsü projesinin İstanbul 2004-2009 revizyonu (Kloos vd., 2011; Siviero vd., 2016)

2011 yılında 35. oturumda ICOMOS rehberliğinde uluslararası uzmanlar tarafından etki değerleme raporunun Şubat, 2012'ye hazırlanması talep edilmiş, köprü projesinin DMA Uygulama Rehberi'nin 172. Paragrafına uygun olmaması, DMK'ne danışılmadan onaylanması, etkili bir yönetim sisteminin olmaması gibi sorunlar dile getirilmiştir (UNESCO, 2011).

2011 yılında Alman inşaat mühendisleri tarafından hazırlanan ve İstanbul'un ilk Kültürel Miras Etki Değerlendirme çalışması olan Haliç Metro Köprüsü KÜMED'i 2012 yılında DMK'ne sunulmuş ve komiteden inşaat çalışmaları ilerlediği için daha fazla yapısal değişikliğin olamayacağı cevabı gelmiştir.

2011 Haliç Metro Köprüsü KÜMED'inde köprünün Tarihi Yarımada silüetine nasıl etkilediği yönünde incelemeler yapılmış, bunun için de bazı görsel noktalar seçilerek değerlendirme yapılmıştır



Şekil 4. 31 Haliç Metro Köprüsü KÜMED'inde seçilen görsel noktalar (Kloos vd., 2011)

Her bir görsel noktadan silüete etkisi incelenerek, ICOMOS 'un 2011 yılında yayınladığı *Dünya Mirası Kültür Varlıkları için Etki Değerlendirmesi Rehberi*'nde belirtilen etki derecesine göre *büyük, orta, küçük, ihmal edilebilir, değişim yok* şeklinde değerlendirilmiştir. Çalışmanın ardından köprü projesinin tasarımına ilişkin değişiklikler önerilmiştir (Kloos vd., 2011; İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018): pilon boyu 82 metreden 65 metreye, pilon kablo bağlantı noktası 65 metreden 47, köprü ayakları genişliği 15,5 metreden 8,75 metreye, kablo çapları 25 cm'den, 21 cm'ye düşürülmesi, istasyon örtüsü 1/2'si iptal edilmesi.

- **Haliç Metro Köprüsü Bölgesinde Arazi Kullanımının Değişimi**

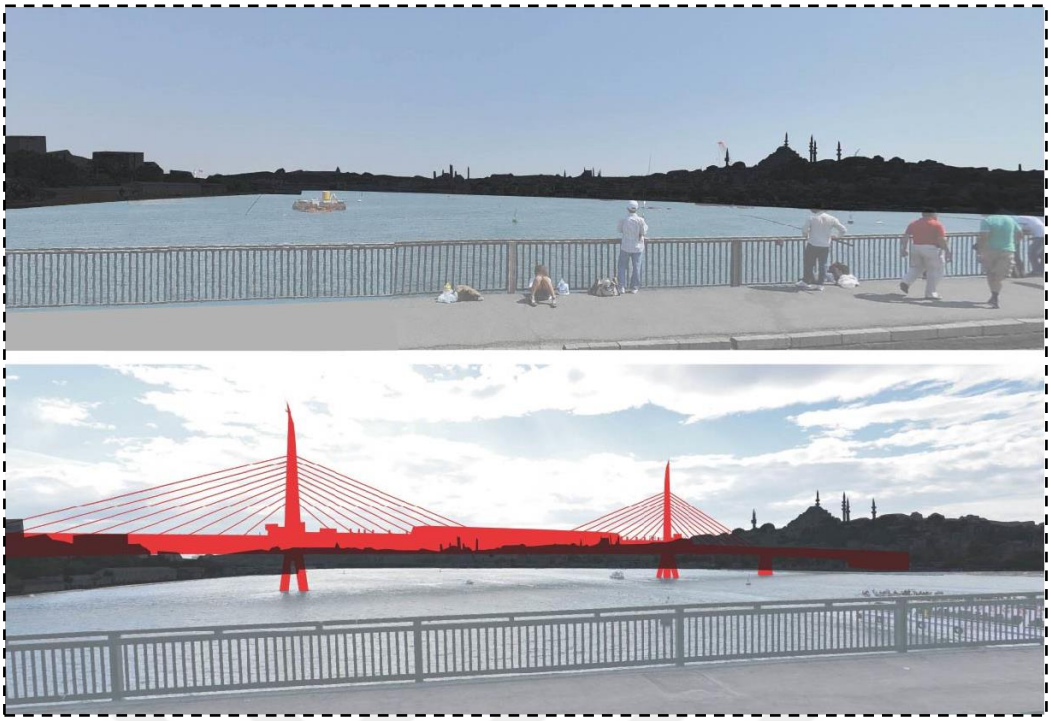
HMK, saplandığı bölgedeki sivil mimari örnekleri yıkılmış, arazi kullanımını değiştirmiş, metro titreşimi ile miras alanına zarar vermekte hem Tarihi Yarımada'nın silüetini hem de tarihi alanın görsel uyumunu bozmaktadır. Köprü arazi kullanımının yanı sıra silüete de olumsuz etkisi bulunmaktadır. Unkapanı köprüsünden Tarihi Yarımada'ya bakıldığında HMK'nün silüetin artık değiştirilemez bir parçası olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 4.32).



Şekil 4. 32 Haliç Metro Köprüsünün Tarihi Yarımadada saplandığı yer (1: Özcan, 2021; 2, 3, 4: Google Panoramik Görseller altlık alınarak hazırlanmıştır)

- **Haliç Metro Köprüsünün Silüet ve Görsel Etkisinin Değerlendirilmesi**

İstanbul S.O.S'a göre, Haliç Metro Köprüsü'nün yapım teknolojisi ile dünyada yapılmış köprülerin tamamı şehir merkezlerinin dışındadır. Köprü ayaklarının ve kablolarının görüntü açısından baskın olması sebebiyle şehir içinde özellikle tarihi bir geçmişi olan iki bölgeyi birleştirdiği düşünüldüğünde uyumsuz olarak değerlendirilmektedir (İstanbul S.O.S, 2011).



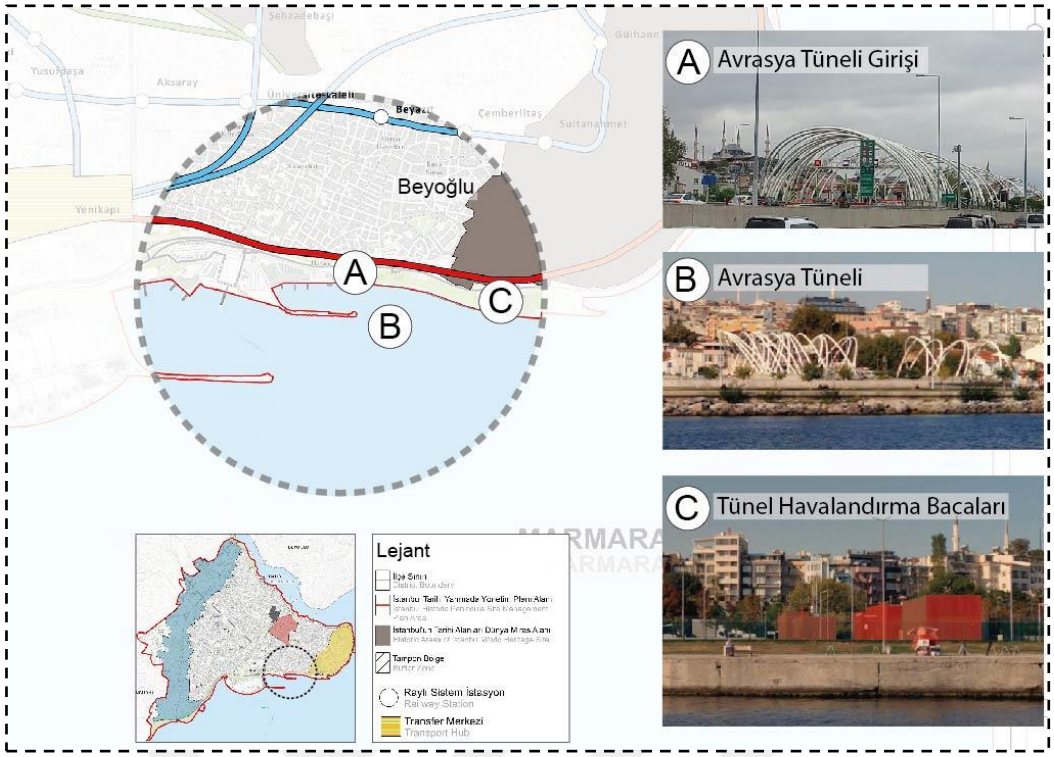
Şekil 4. 33 Haliç Metro Köprüsünün Tarihi Yarımada silüetine etkisi (Yandex panoramik görsel altlık alınarak tez kapsamında hazırlanmıştır)

- **Proje Alanına Dair Tanımlanan Bazı Sorunlar**

Haliç Metro Köprüsü'ne yönelik olarak tanımlanan bazı temel sorunlar şu şekildedir: HMK'nün Tarihi Yarımada ve Süleymaniye Camii ve çevresi Dünya Miras Alanı'nın silüetine olumsuz etkilemesi hem sit alanı hem de DMA alanı olan bu bölgede SMÖ yapılarının proje kapsamında yıkılması; metronun saplandığı bölgede yer alan tescilli eserlerin, metronun neden olduğu titreşimden etkilenmesi.

4.3.3. Avrasya Tüneli

Avrasya Tüneli projesi, tam adıyla İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi, Avrupa ve Asya kıtalarını İstanbul boğazının altından birleştiren, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yürütülen bir karayolu projesidir. Proje kapsamında lastik tekerlekli ulaşımın Tarihi Yarımada'da artmasının etkileri ve tünelin havalandırma bacalarının Tarihi Yarımada silüetine etkisi incelenmektedir.



Şekil 4. 34 Avrasya Tüneli konumu (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı ulaşım analitik paftası altlık olarak kullanılarak tez kapsamında üretilmiştir)

1900'lerde Arnodin tarafından Asya – Avrupa kıtalarını bağlamak amacıyla hem yaya, araç hem de demiryolu olması planlanan projeyi hatırlatmaktadır. Fikir temeli çok eskiye dayanan Avrasya Tüneli projesi, 2011'in Şubat ayında temeli atılmış, 2016 yılının Aralık ayında ise açılışı gerçekleşmiştir.

- **Avrasya Tüneli Projesi Hakkında**

Proje, mevcut trafik yoğunluğunu azaltmak için tasarlanmıştır ve Avrupa Asya arasında 100 dakikaya varan yolculuk süresinin 15 dakikaya indirilmesi amaçlanmaktadır (Avrasya Tüneli ÇED, 2011). İBB Ulaşım Daire Başkanlığı, yayınladığı *Ulaşım Ana Planı Taslak Çalışmaları*nda nüfusun artması, trafikteki araç sayısının çoğalması, köprülerde trafiğin sıkışık olması gibi sebeplerle projeye yer verilmiştir (TMMOB, 2011).



Şekil 4. 35 Projenin etapları ve havalandırma bacalarının konumu (ŞPO, 2011)

Temel amacı iki kıtayı karayolu ile birbirine bağlamak olan proje için 5 farklı alternatif sunulmuş fakat bugünkü güzergâh olan 4 numaralı bölgede karar kılınmıştır. Karayolu uzmanları ve akademisyenlerce alternatiflerin ciddi bir araştırmayla seçilmediği de ifade edilmektedir (TMMOB, 2011).

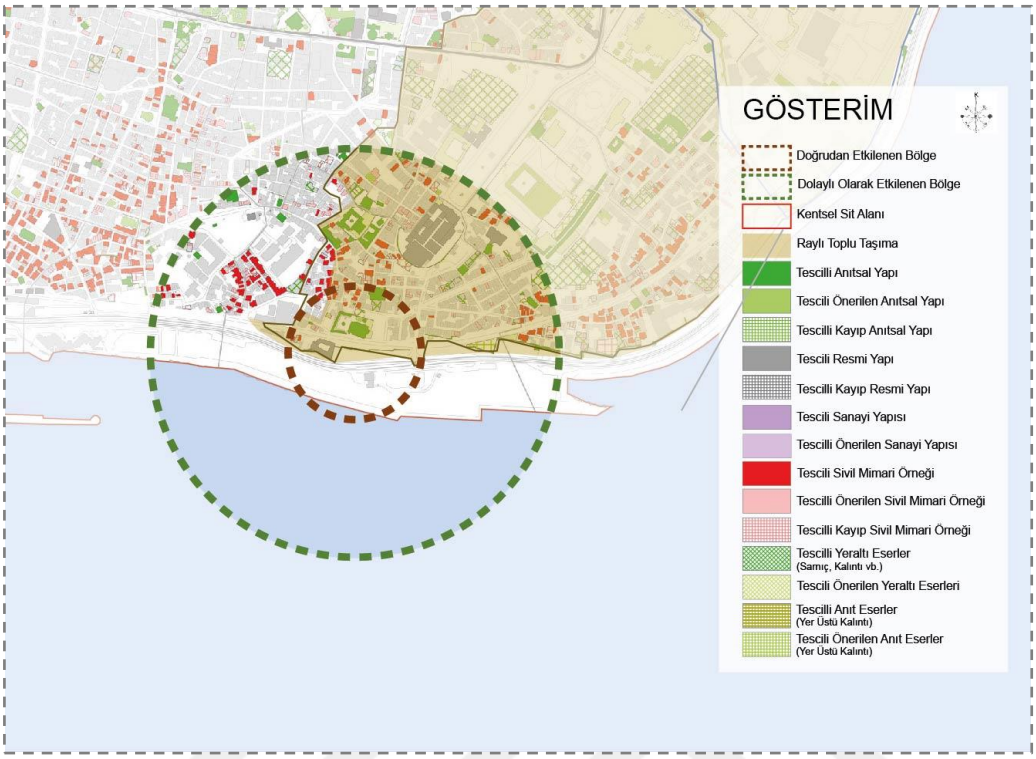


Şekil 4. 36 Proje için etüt edilen güzergah alternatifleri (TMMOB, 2011)

- **Avrasya Tüneli Çevresinin Önemi: Kültürel Miras Alanı**

Avrasya Tüneli çevresi, tescilli sivil mimari örneği açısından yoğun bir bölgedir. Tünele giden yol hattı boyunca Marmara Surları eşlik etmektedir. Çatladıkapı ile Kadırga bölgeleri arasından yer altına inen tünelin sınırında Sultanahmet Kentsel ve Arkeolojik Koruma Alanı bulunmaktadır. Proje alanı ayrıca dolgu alanında yer

almasına rağmen sit sınırları içinde kalmaktadır. Alanın kuzeyinde ise çok sayıda anıt eser ve SMÖ yapıları bulunmaktadır (Şekil 4.37).



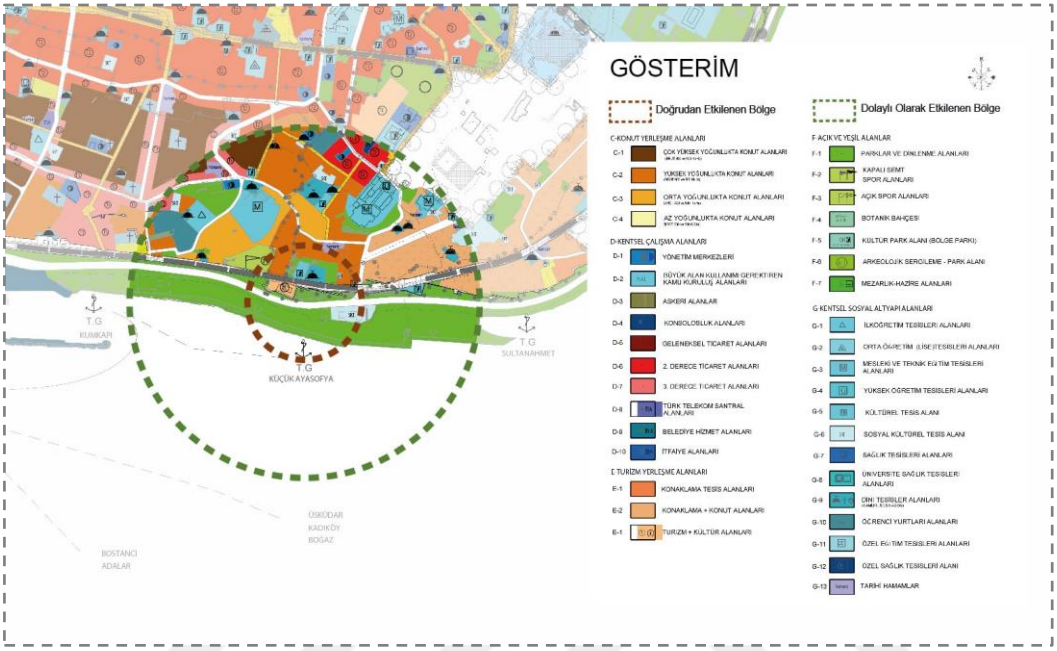
Şekil 4. 37 Avrasya Tüneli konumu ve korunan alanlar (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı envanter analitik paftası altlık olarak kullanılarak tez kapsamında üretilmiştir)

- **Avrasya Tüneli Çevresinin Önemi: Arkeolojik Kazılar**

Avrasya Tüneli için yapılan ÇSED raporunda, proje kapsamında yapılacak kazılarda arkeolojik eserlerin çıkarılması risk olarak değerlendirilmiştir. Kazılarda arkeolojik kalıntılara rastlandı anda Yenikapı kazılarında olduğu gibi devlet tarafından onaylı arkeolog eşliğinde arkeolojik gözlem yapılması ve güzergahın geri kalan bölümlerinde tesadüfi bulgular prosedürünün yürütülmesi, kültürel mirası koruma hakkındaki mevzuatın uygulanması, arkeolojik kalıntılara zarar verilmemek için tasarımda değişiklik yapılması gibi önlemler alınmıştır (ÇSED, 2011). Proje kazıları esnasında yapılan kazılarda Theodosius Limanı'nın devamı niteliğinde arkeolojik bulgular ortaya çıkartılmıştır (Yapı, 2015). Kazılarda ahşap örme mendirekler ortaya çıkarılmıştır (Yapı, 2016).

- **Avrasya Tüneli Bölgesine Yönelik Plan Kararları**

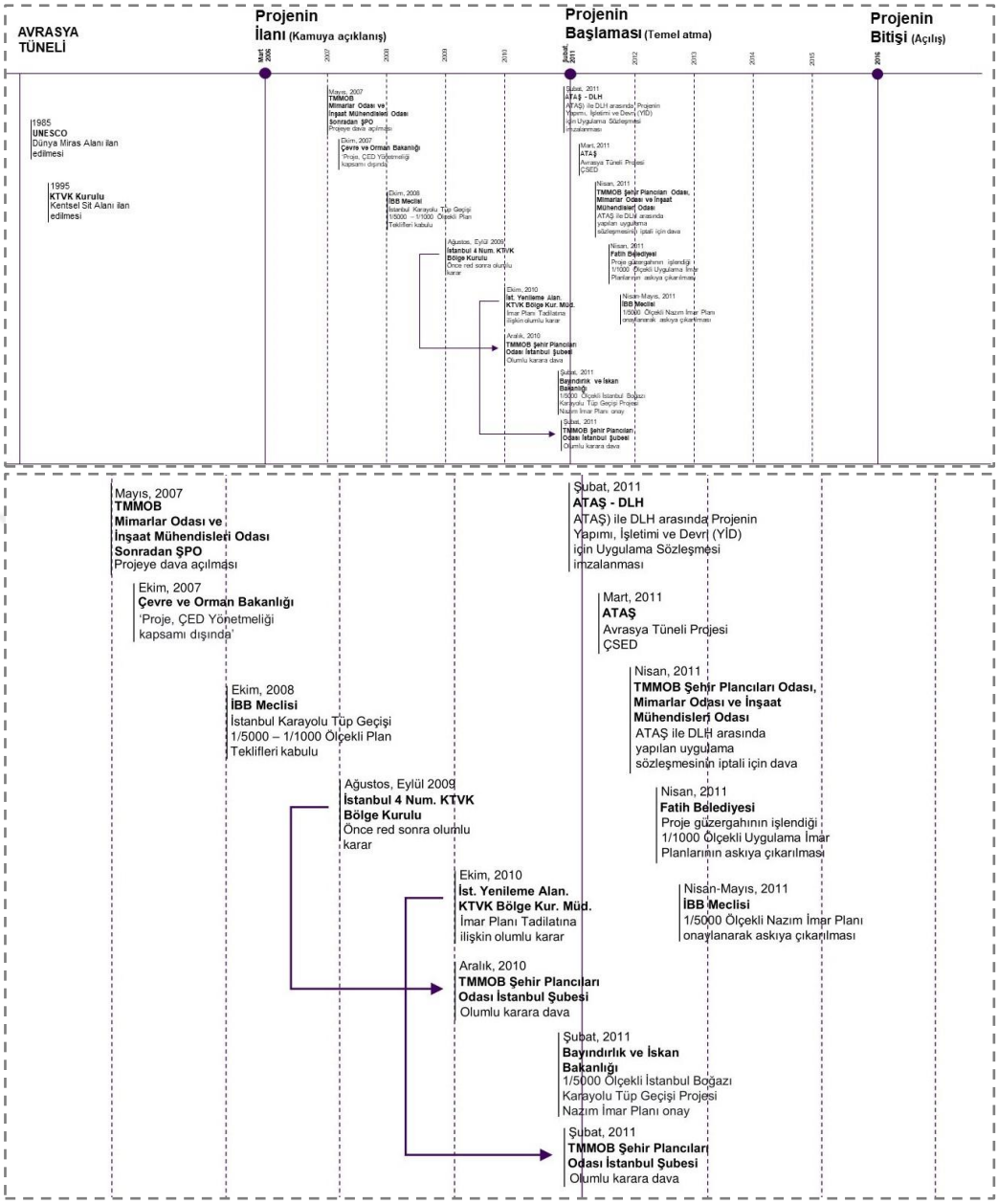
2012 KANİP'te Avrasya Tüneli yer almamaktadır. Proje alanı planda parklar ve dinlenme alanı olarak işaretlenmiş, çevresi ise derecelerine göre konut alanları ve donatı alanları olarak belirlenmiştir (Şekil 4.38).



Şekil 4. 38 Tarihi Yarımada 2011 tarihli 1/5.000 ölçekli meri koruma amaçlı imar planı (Fatih Belediyesi, 2012 altlık alınarak tez kapsamında hazırlanmıştır)

- **Avrasya Tüneli İnşaat Sürecinde Aktörler ve Yasal Süreç**

2009 yılında Sevilla'da toplanan DKM, projenin Sultanahmet bölgesine yüksek miktarda trafik getireceğini düşündüğünü ifade etmiştir. Bu sebeple projenin detaylarını paylaşılmasını ve bağımsız çevresel etki değerlendirme çalışmasının yapılmasını talep etmiştir (UNESCO WHC, 2009). Bir sonraki sene Brasilia da toplanan DMK, aynı endişeleri tekrarlamıştır (UNESCO WHC, 2010). 2013'te Kamboçya'nın başkentinde toplanan DMK, Tarihi Yarımadanın güneyinde 8-13 şeritlik bir yaklaşma yoluyla ortaya çıkan 5.4 km tünel seçeneğinin, deniz surları, mermer kule ve Tarihi Yarımadanın denizle arasındaki genel ilişki üzerinde oldukça önemli derecede olumsuz etkisi olacağını yenilemiştir. Yenikapı'daki bir kavşağın kaldırılmasına ek olarak Miras Etki Değerleme raporunun teslim edilmesi çağrısında bulunulmuştur (UNESCO WHC, 2013).



Şekil 4. 39 Haliç Metro Köprüsü proje süreçlerine göre aktörlerin yeri (Tez kapsamında üretilmiştir)

2015 yılında ise etki değerleme raporunda yer verilen güzergah alternatiflerinin değerlendirilmesinin, projenin geç bir aşamasında yapılmasından ötürü üzüntüyle karşılandığı ifade edilmiştir (UNESCO WHC, 2015). 2017'de Avrasya Tüneli bağlantı yolu güzergahının Mermer Kule'nin güneyinden geçirilerek Kara Surlarının bütünlüğünün tekrar sağlanmış olmasından duyulan memnuniyet dile getirilmiş, projenin sekiz şeritli olması sebebiyle yerleşimin denizle bağlantısının tamamen koptuğu gözlemini aktarmışlardır (UNESCO WHC, 2017).

Avrasya Tüneli Kültürel Miras Etki Değerleme raporuna erişilebilmesi için *İstanbul Tarihi Alanı İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı* ile irtibata geçilmiştir. Fakat rapor paylaşılmamıştır. Bu sebeple 2018 yılında yayınlanan Tarihi Yarımada Alan Yönetim Planı'nda yer verildiği kadar değerlendirilmeye alınmıştır.

Değerlendirme raporunda proje, üç parça halinde tanımlanmış, sadece biri Tarihi Yarımada bölümü sınırları içinde kalmaktadır: Avrupa yakasındaki bölüm (mevcut Kennedy Caddesi'nin genişletilmesi). Burada ana odak Kazlıçeşme'den Boğaz'a kadar olan Kennedy Caddesinin 5,4 km boyunca genişletilmesidir. Diğer konu ise havalandırma bacalarının uzunluğu ve silüete olumsuz etkilemesi üzerinedir. KÜMED raporunda havalandırma bacasının yüksekliğinin beş metreden fazla olmaması tavsiye edilmiştir. Tasarımın son halinde değişiklik yapılmamış olsa da uygulamada her biri yaklaşık beş metre olan beş havalandırma bacasından oluşmaktadır. Havalandırma bacaları, etrafı yüksek çitlerle çevrili olarak özel güvenlik önlemi ile korunmaktadır. Fotoğraf çekimi yasak olduğu için ilgili görsel İBB İstanbul Şehir Haritası panoramik görsellerden alınmıştır (Şekil 4.40).



Şekil 4. 40 Avrasya Tüneli havalandırma bacaları (İBB İstanbul Şehir Haritası panoramadan alınan görsellerden üretilmiştir)

KÜMED çalışmasında, bölgedeki Dünya Miras Varlığı, yeni projeden olumsuz etkilenmemekte olduğuna dair sonuç yayınlanmıştır. Buna ek olarak projeyi hafifletici önlemler uygulanması tavsiye edilmiş, bunun için bazı öneriler

sunulmuştur. Yol kaplaması olarak gözenekli asfalt kaplaması, binalara yönelik ses gürültüsünü önlemek için ses bariyerleri konulması önerilmektedir. Projenin Dünya Miras Alanına etkisi değerlendirilirken bölgenin biçimi, işlevi, anlamı ve bütünlük / özgünlük üzerindeki etkilerine yönelik değerlendirme yapılmıştır. Biçim ve işlev üzerine küçük değişiklik, anlamı üzerine de göz ardı edilebilir değişiklik olduğu yönünde açıklanmıştır. Bütünlük / özgünlük üzerindeki etkiler siluetle bağlantılı olarak ise küçük değişiklikler olarak tespit edilmiş ve trafiğin olumlu yönde etkileneceği vurgusu yapılmıştır (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018).

Proje güzergahının 8 şeritli yol olması ve yerleşimin denizden kopması endişesi, deniz ile sahil surları ve kent arasındaki bağlantının mevcut durumda Kennedy Caddesi'nin varlığı sebebiyle zaten zayıf olduğu ifade edilmektedir. Kennedy Caddesi'nin tamamen yer altına alınması talebinin ise bu projeden tamamen bağımsız olarak değerlendirilmesi gerektiğine yer verilmektedir.

- **Avrasya Tünelinin Değerlendirilmesi: Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirme**

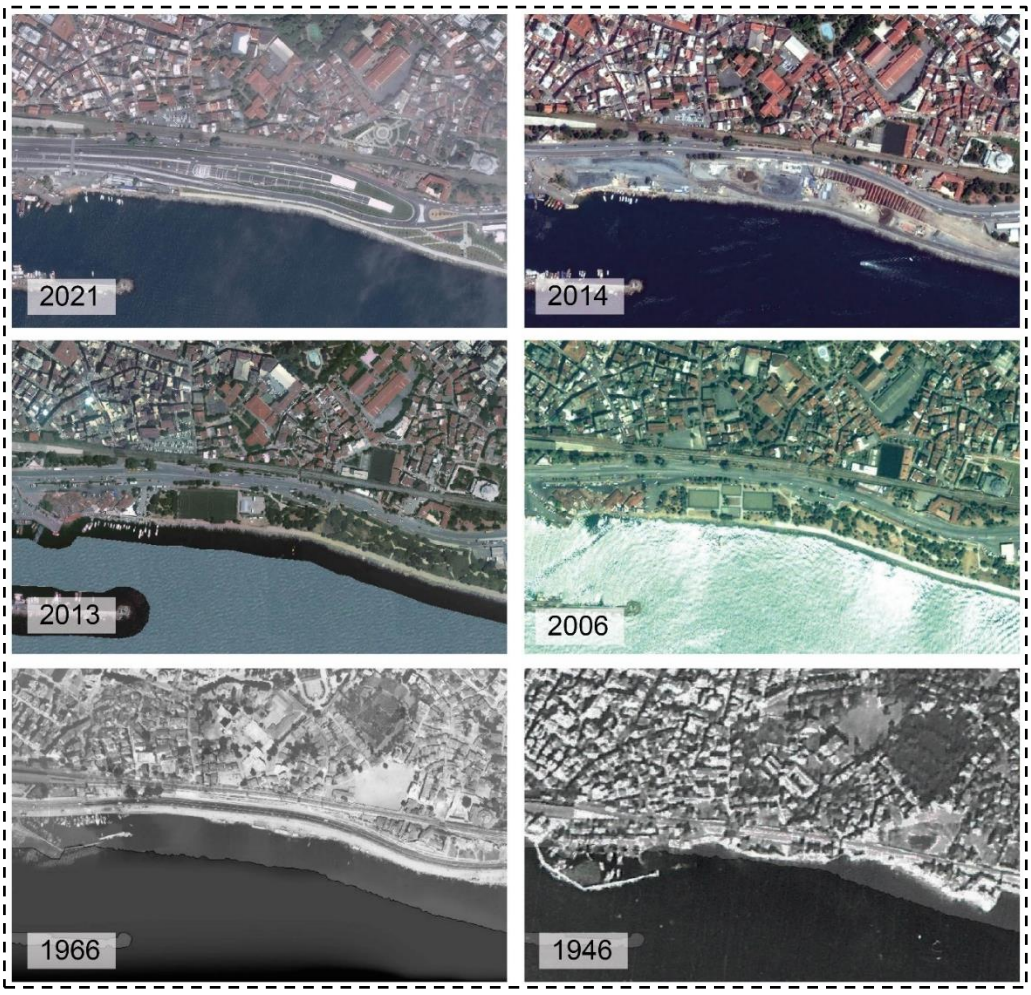
Proje, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) tarafından Kültür ve Turizm Bakanlığına, belediye ve ilçe belediye meclislerine 2009 yılı Mart ayında yapılan bir toplantı ile sunulmuştur. Belirlenen ve ÇSED kapsamında ele alınan temel etkiler incelenirken, tarihi yerlerin ve eski şehrin özellikleri üzerindeki etkiler, gömülü arkeolojik kalıntıların keşfedilmesi riski, artan trafiğin gürültü ve hava kalitesi üzerindeki etkileri de incelenmiştir (ÇSED, 2011).

Ayrıntılı olarak ÇSED'de birçok kapsamda konuya yer verilmiş, tez kapsamında ise *kültürel miras-arkeoloji, yapı mirası ve peyzaj* başlığı incelenmiştir. Bu başlıkta ise Dünya Miras Alanı'na dahil olmasına katkı sunan *İstisnai Evrensel Değer*'e etkisine ve *arkeoloji ve tarihsel yapılar*a yer verilmiştir.

Değerlendirme yapılırken trafik, silüet konularına yer verilmiştir. Sultanahmet bölgesinin doğusuna uzanan bölgenin trafiğinde azalma olacağı, Yenikapı bölgesinde ise trafik artışı olması beklendiği aktarılmıştır. Kazılarda, Yenikapı kazılarının devamı olarak arkeolojik buluntuların çıkması durumunda inşaatın durdurulacağı teminatı verilmiştir. Ayrıca tarihi yapıların görsel denetiminin yapılması da belirtilmiştir (ÇSED, 2011).

- **Avrasya Tüneli Bölgesinde Arazi Kullanımının Değişimi**

Avrasya Tüneli'nin bulunduğu alan, bir dolgu alandır. 1946 tarihli ortofotoda 1871 yılında açılan banliyö hattının raylı sistemi görünmektedir. 1950'lerde gerçekleşen imar operasyonlarının ardından Kennedy Caddesi açılmış ve 2006 yılına kadar sürekli dolgu yapılmıştır. Avrasya Tüneli'nin hemen öncesinde kıyı bugünkü formunu alsa da, yeşil alan olarak kullanılmış bu bölge, bugün tamamen Avrasya Tüneli giriş bölümü olarak ayrılmış ve taşıt kullanımına açılmıştır. Yani zaten kıyıya erişimi zor ve yeşil alanı kısıtlı bu bölge, tamamen lastik tekerlekli ulaşıma terkedilmiştir.



Şekil 4. 41 Kıyı formundaki değişim (Google uydu görüntüleri kullanılarak hazırlanmıştır)

4.4. Ulaşım Projelerinin Kentsel Mekâna Etkisinin Değerlendirilmesi

Bu başlık altında ulaşım projelerinin yer seçim kriterlerinin ulaşım projeleri üzerinden değerlendirilmesi, miras alanlarının korunmaya değer özelliklerinin ulaşım projeleri kapsamında korunamaması, uluslararası sözleşmelerde mevzuat ve aktörlere yönelik sorumlulukların uygulanıp uygulanmaması üzerine değerlendirme yapılmaktadır.

4.4.1. Kentin İhtiyaçlarının Karşılanması Bağlamında Ulaşım Projelerinin Değerlendirilmesi

Her bir proje, kullanıcının kent içi ulaşımda yolda geçirdiği süreyi azaltması sebebiyle önemlidir ve projelerin temel ortaya çıkış nedeni de bu süreyi kısaltmaktır. Projelerin yer seçim nedeni Bristow'un belirttiği kriterlere göre değerlendirildiğinde, projelerin çevreye olumsuz etkisinin olduğunu söylenebilir, %100 güvenli olduğu da söylenemez (Tablo 4.2.). Avrasya Tüneli ve Haliç Metro Köprüsü hakkında kentin diğer bölgelerinde tartışılan alternatif güzergahlar sunulmasına rağmen bugün özellikle Tarihi Yarımada seçilmiştir. Bugün en çok çevresel etkileri tartışılan bu projelerde Yenikapı Transfer Merkezi alanında Marmaray kazılarında açığa çıkarılan arkeolojik alan bugün atıl durumdadır. Haliç Metro Köprüsü Tarihi Yarımada'nın silüetini olumsuz etkilemekte ve Avrasya Tüneli kent ile kıyıyı tamamen koparmaktadır. Haliç Metro Köprüsü için yapılan Kültürel Miras Etki Değerlendirme çalışması ve Avrasya Tüneli için yapılan Çevresel Sosyal Etki Değerlendirme çalışması bu olumsuz sonuçları değiştirmemiştir.

Tablo 4. 2 Bristow vd.'nin ulaşım projelerinin yer seçim kriterlerinin Tarihi Yarımadadaki büyük projeler üzerinde değerlendirilmesi

	YENİKAPI TRANSFER MERKEZİ	HALİÇ METRO KÖPRÜSÜ	AVRASYA TÜNELİ
ZAMANDAN TASARRUF	- Halkalı ile Gebze arası 115 dakikaya inecek	- Taksim-Yenikapı arasının 7,5 dakikaya, Taksim'den Kadıköy'ün 24,5 dakikaya, Taksim'den Kartal'ın ise 52,5 dakikaya düşmesi	- Avrupa Asya arasında 100 dakikaya varan yolculuk süresinin 15 dakikaya inmesi, - Tünel içinde herhangi bir kaza olması veya araç arızalanması durumunda, trafiğin durması ve geriye doğru diğer yolların da bloke olması,

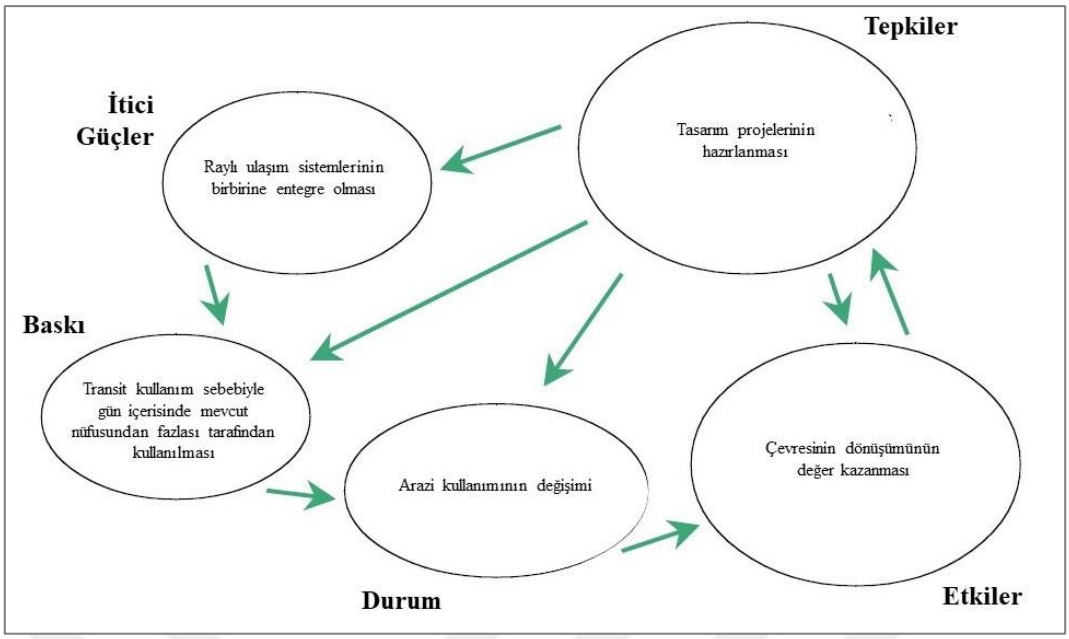
Tablo 4. 2 Bristow vd.'nin ulaşım projelerinin yer seçim kriterlerinin Tarihi Yarımadadaki büyük projeler üzerinde değerlendirilmesi (devamı)

EMNİYET / GÜVENLİK		- Aktarma merkezinde üç farklı güzergahı kullanan yolcu sayısı sebebiyle, herhangi bir olumsuz durumda tahliye sorunu	- Köprü durağının karadan bağımsız olarak köprü üzerinde olması, - Diğer metro duraklarında bulunan kontrol cihazlarının Haliç metro durağında olmaması	- Tünelin Ölçülerinin Yetersizliği sebebiyle tünelde yangın, kaza ve araç arızalanması gibi durumlarda, daha donanımlı ve kapasitesi yüksek müdahale araçlarının olay yerine varmasının imkânsız olması, - Tünelde yoğun trafik akışı sırasında, kaza ve yangın anında, yaya kaçış bölmelerini kapasiteleri ve sayıları önemli, - Tüplü araçların tüneli kullanması, herhangi bir kazada yangın riskini ve hasar büyüklüğünü artırabilir,
ÇEVRESEL ETKİLER	İnsanlar, fauna ve flora Toprak, su, hava, iklim ve peyzaj Maddi varlıklar ve kültürel miras	- Kazılar esnasında açığa çıkarılan arkeolojik alanın bugün atıl durumda kalması	- Tünel kazılarında sivil mimari örneklerinin yıkılması, - Köprünün Tarihi Yarımada silüetini olumsuz etkilemesi	- Yeşil alan tanımlanan bölgenin inşaata katılması, Tünel içi trafiğinin yaratacağı emisyonun zararlı gaz ve partiküllerin) dış ortama verilmesi, - Havalandırma bacalarının kent siluetine etkisi,

4.4.2. Arazi Kullanımının Değişiminin DPSIR Kapsamında Değerlendirilmesi

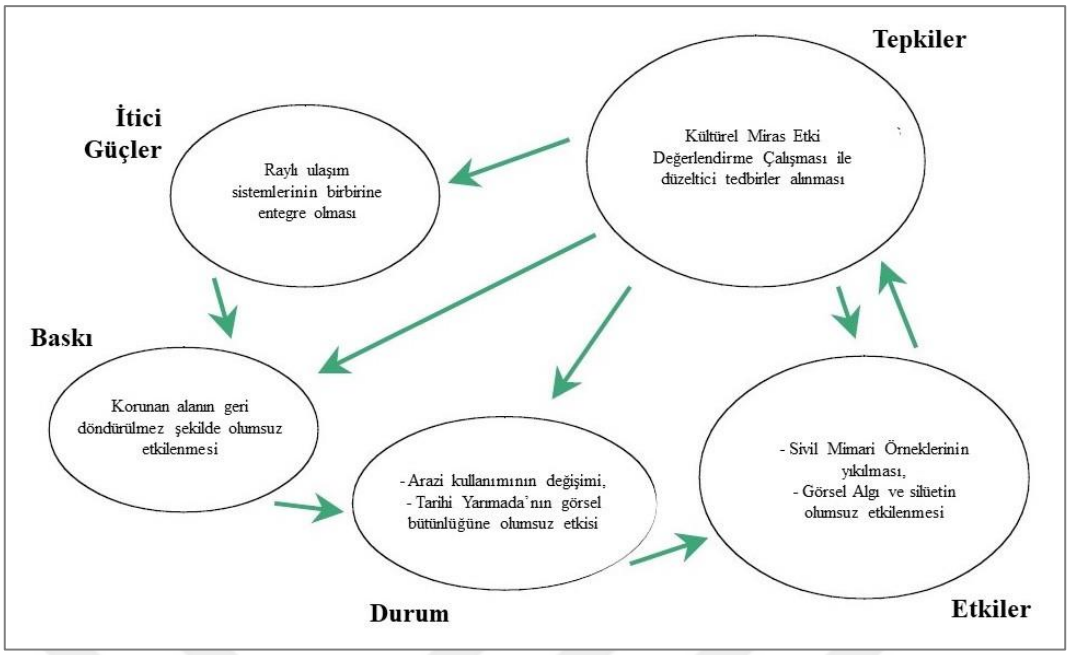
Burkhard vd.'nin arazi kullanımının değişimine yönelik açıkladığı DPSIR modelinde, bir baskı, etki ve tepki modelinden bahsedilmektedir. Bir projenin çevreye vereceği etkinin en aza indirilmesi için uygun tepki, yani yanıt verilmelidir. Bunun için ise yasal prosedürler, planlama, piyasa ve kamuya yönelik araçlar, iş birliği, bilgilendirme, eğitim ve katılım araçlarına yer verilmekteydi.

Yenikapı Transfer Merkezinin temel amacı, kent içindeki diğer raylı sistemlerin birbirine entegre olabilmesidir. YTM, bir aktarma merkezi olduğu için gün içerisinde Tarihi Yarımada'nın mevcut kullanıcısından daha fazlası tarafından kullanılmaktadır. İstanbul'un farklı bölgelerine erişimin kolaylaştırdığı bu hat ile, bölgenin değeri artmış ve beraberinde değişim ve dönüşüm sürecine de davetiye çıkarmıştır (Şekil 4.42).



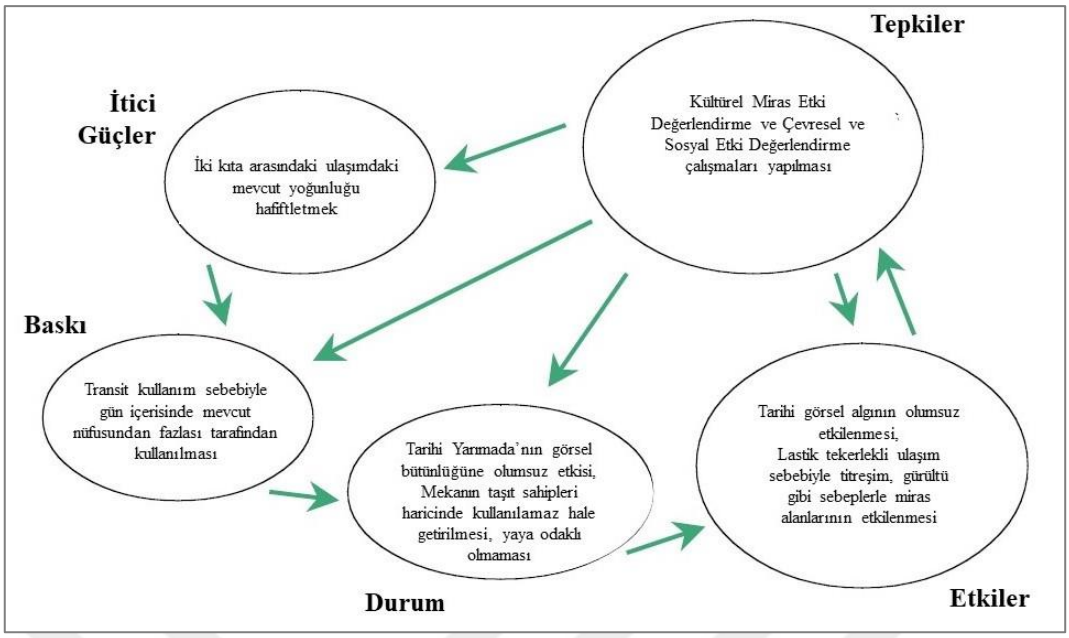
Şekil 4. 42 Yenikapı Transfer Merkezinin DPSIR bağlamında değerlendirilmesi

Taksim ile Yenikapı arasını metro hattı ile bağlayan Haliç Metro Köprüsü, entegre bir ulaşım sisteminin sağlanması açısından önemlidir. Köprünün metro tüneline girişi için karaya saplanan bölgelerinde yapılı çevrenin yıkılması sebebiyle geri döndürülemez bir arazi kullanımının değişimine sebep olmuştur. Fakat köprüye yönelik en ciddi tartışmalar Tarihi Yarımada ve özellikle Süleymaniye ve çevresinin silüetine olumsuz etkisi olmasıdır. Köprünün çevreye etkisinin azaltılması amacıyla hazırlanan KÜMED çalışması sonucunda, olumsuz sonucu ortadan kaldıracak kararlar verilmemiş, sadece olumsuz etkiyi hafifletecek önerilerde bulunulmuştur (Şekil 4.43).



Şekil 4. 43 Haliç Metro Köprüsünün DPSIR bağlamında değerlendirilmesi

İstanbul'un iki yakası arasındaki ulaşım yoğunluğunu hafifletmek için yapılan Avrasya Tüneli ile Tarihi Yarımada içerisinde azaltılmaya çalışılan lastik tekerlekli kullanımın artırıldığı görülmektedir. Tarihi Yarımada için ister planlarda ister literatürde yaya odaklı bir yaklaşım önerilirken, ekstra lastik tekerlekli ulaşımın getirilmesi, alanı koruma yaklaşımıyla çelişmektedir. Projenin olumsuz sonucunun en aza indirilmesi için KÜMED ve Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirme (ÇSED) çalışması yürütülmüştür. KÜMED kapsamında olumsuz bir etki olmadığı, ÇSED kapsamında ise olumsuz bir durum olduğu takdirde inşaat çalışmalarının durdurulacağı teminatı verilmiştir. Sonuç olarak önleyici tedbir önerilmemiştir (Şekil 4.44).



Şekil 4. 44 Avrasya Tünelinin DPSIR bağlamında değerlendirilmesi

4.4.3. Ulaşım Projelerinin Koruma Kriterleri Bağlamında Değerlendirilmesi

Bruni'nin kültürel mirası korumada tanımladığı bazı başlıklar vardır. İlki olan kentsel kalite başlığı değerlendirildiğinde Haliç Metro Köprüsünü kullanan metrolar ile Avrasya Tüneli'ni kullanan taşıtların sağlıklı yaşam akustiğini bozduğu söylenebilir. Bu alanların yeniden canlandırılmasında ise Yenikapı Transfer Merkezi tasarım yarışmalarında Langa Bostanlarının da yer verilmesi önemlidir. Kentsel yeşil değerlendirildiğinde, Avrasya Tüneli ile mevcut yeşil alanın azaldığı görülmektedir. Bir diğer ana başlık olan somut kültürün korunmasında arkeolojik mirasın sağlıklı bir şekilde korunduğu söylenemez. Somut Olmayan Miras olarak yer verilen Manzara Noktaları açısından ise Tarihi Yarımadayı denizden ve karadan gören noktalar değerlendirildiğine HMK'nin olumsuz etkisi diğer projelere göre daha belirgindir. Kurumsal eylem kategorisine göre planlamanın yeterliliği, verimliliği ile kurumların yeterliliği ve verimliliği ele alınmıştır. Bu bağlamda projeler bazında alınan kararlar plandan bağımsız olarak alınmış ve sonradan tadilat ile farklı ölçeklerdeki planlara eklenmiştir. Kurumlar tarihi bu alanda bütünlüğün ve bütüncül kararların alınması için çaba sarfetmemiş, bu adımı meslek odaları atmıştır. TMMOB'a bağlı Şehir Plancıları Odası, Mimarlar Odası ve İnşaat Mühendisleri Odası proje süreçlerinde etkili aktörlerden olmuşlardır. Bir diğer konu olan sosyal iletişim kapsamında manzaranın basında yer alması konusudur. Projeler ile alakalı olarak Haliç Metro Köprüsü'nün Tarihi Yarımada silüetine olumsuz etkisi ve Marmaray kazılarında açığa çıkarılan arkeolojik miras basında

yer bulmuştur. Hatta Haliç Metro Köprüsünün Süleymaniye Camiinin silüetine etkisine 'altı minareli Süleymaniye' olarak yer verilmiştir (Tablo 4.3).

Tablo 4. 3 Bruni (2016)'nin kültürel peyzajın korunmasına yönelik peyzaj göstergeleri

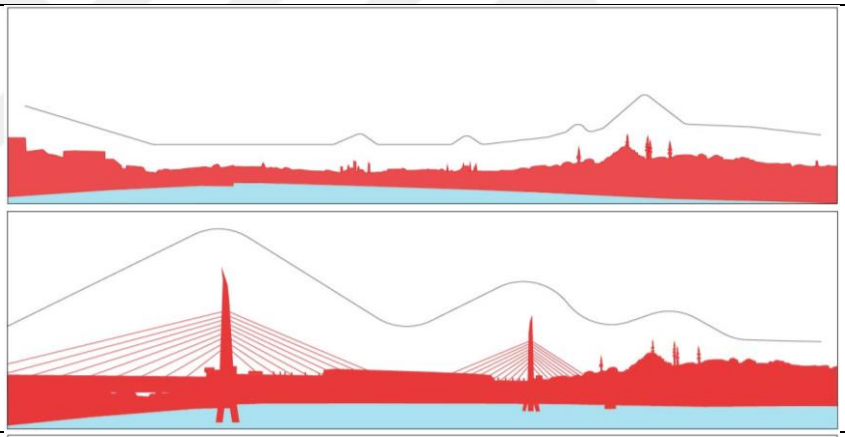
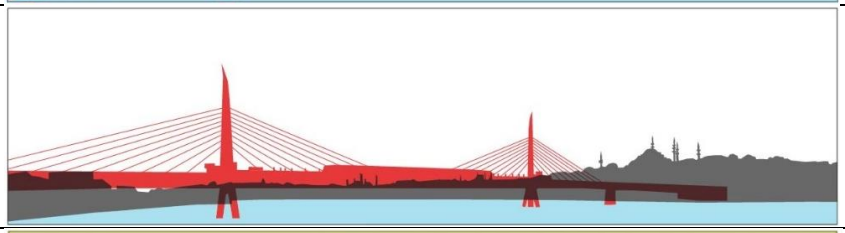
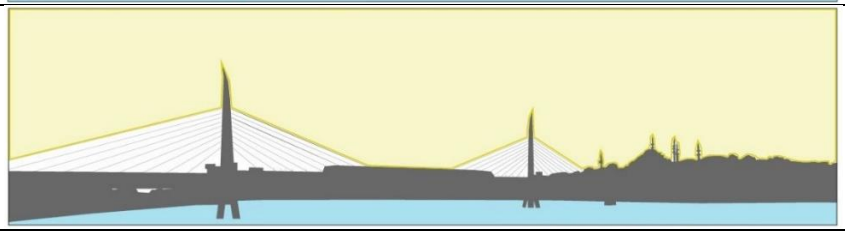
KATEGORİ	GÖSTERGELER	AÇIKLAMA	PROJELER KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ
Kentsel Kalite	Sağlıklı Yaşam Akustiği (wellness acoustic)	Çevresel ses dengesinin sağlanması	HMK ile AT'nin çevreye oluşturduğu gürültü
	Tarihi Alanların Yeniden Canlandırılması	Plan kararları, proje kararları vs.	Yenikapı Transfer Merkezi alanı çevresinde bostan alanlarının önerilmesi, 2020 yılında proje yarışmasının Theodius Limanı olarak duyurulması
	Kentsel Yeşilin Geliştirilmesi	Projenin olumsuz etkisi ya da proje ile gelen yeşillik	Avrasya Tüneli ile yeşil alanların azaltılması, YTM projesi ile bostan alanlarının tekrar canlandırılması potansiyeli
Somut Kültür	Arkeolojik Mirasın Korunması	Kazılarda açığa çıkarılan arkeolojik mirasın korunması	Arkeolojik mirasın korunamaması
	Kültürel Parkurlar Oluşturmak	Arkeolojik mirasın toplumla paylaşılması adına	YTM proje yarışmasında arkeolojik mirasın gösterilmesi adına yürüyüş alanlarının düzenlenmesi
	UNESCO Alanlarının Korunması	Dünya Miras Alanlarının korunması için hem ulusal hem uluslararası tedbirler	Hem HMK hem de Avrasya Tüneli için KÜMED yapılması, radikal kararlar alınmaması, sadece olumsuzluğun bir nebze azaltılması
Somut Olmayan Kültür	Manzara Noktası	Belli manzara noktalarından görsel etkinin korunması	Haliç Metro Köprüsü birçok önemli nirengi noktasının görüş açısında kalmasına rağmen, her noktadan ciddi etkisi vardır. Avrasya Tüneli için havalandırma bacaları kısaltılmış, etkisi en düşük seviyeye çekilmiş. YTM için böyle durum söz konusu değildir.
Estetik Kalite	Ufuk Çizgisi Manzarasının Değeri	-	HMK hariç diğer projelerin kayda değer etkisi yoktur. HMK'nin ise olumsuz bir şekilde değişmiştir
	Yaralı Peyzajlar	Projeler ile peyzajların bozulması ve olumsuz peyzaj olması durumu	HMK'nün TYA'ya saplandığı nokta, YTM'de kendi haline bırakılan arkeolojik alan, AT'nin Çatladıkapı bölgesindeki tasarımı
	Park Etme Baskısı	Projeler ile birlikte gelen otopark sorunu	Üst ölçekli planlarda park et-devam et uygulaması sebebiyle özellikle YTM etrafında yoğun bir şekilde otopark alanı olması
Kurumsal Eylem (Yeterlilik, teoride; verimlilik, uygulamada)	Peyzaj planlama olarak anılan tedbirlerin yeterliliği	Koruma için nasıl tedbirler alınıyor teorik olarak yeterli mi?	Alan yönetim planı yapılması
	Peyzajla ilişkisinde planlamanın verimliliği	Planlar ne kadar etkili oluyor (uygulamada)	Projeler plandan bağımsız olarak kararı alınmakta ve sonradan tadilat ile eklenmektedir. Peyzaj bütün olarak değerlendirilmemektedir.
	Peyzaj Yönetiminin verimliliği	Peyzaj Yönetiminin etkinliği	Kurumlarca, uygulamada bütüncül olarak değerlendirilmemektedir.
	Peyzajla İlişkili Olarak Planlamanın yeterliliği	Planlamada teorik olarak yeterli mi?	Planda alınan kararlar haricinde bütünden kopuk kararlarla kentin bütünlükten kopuk değerlendirilmesi
	Peyzaj Yönetiminin yeterliliği	Uygulamada sonuç alınabiliyor mu?	Karar alınırken peyzaj bütünlüğü değerlendirilmemektedir.
Sosyal İletişim	Manzaranın Yazılı Basındaki Konumu	Projelerin basındaki etkisi	Haliç Metro Köprüsü'nün Tarihi Yarımada silüetine olumsuz etkisi ve Marmaray kazılarında açığa çıkarılan arkeolojik miras basında yer bulmuştur.

4.4.4. Ulaşım Projelerinin Silüet ve Görsel Algı Bağlamında Değerlendirilmesi

Ulaşım projeleri arasında silüet açısından en çok değişiklik gözlenen karar Haliç Metro Köprüsüne aittir. Kentin birçok noktasından görülen HMK, bu yüzden silüet açısından en çok tartışılan ve üzerine yorum getirilen ulaşım projesidir.

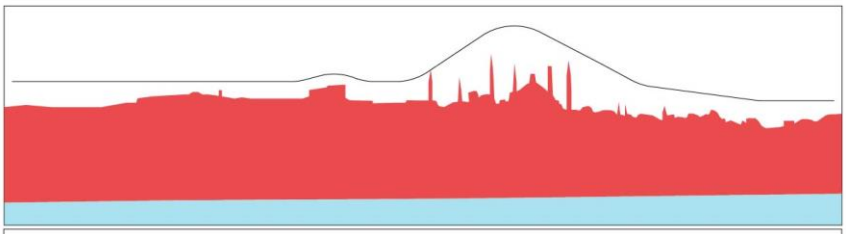
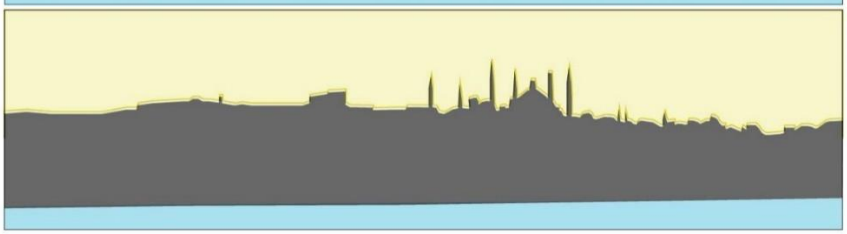
Yüzyıllarca bellekteki yeri minareli silüet olan ve bu şekilde tanınan Tarihi Yarımada, sadece belli noktalardan bakıldığında silüeti bozan birçok yeni yapı olsa, HMK ile artık her noktadan silüeti tamamen bozulmuştur. Hiyerarşik olarak ise, birçok noktadan bakıldığında artık Tarihi Yarımada'nın miras yapıları değil, HMK ön plana çıkmaktadır. Bu proje ile birlikte Tarih Yarımada'nın gökyüzü ile ilişkisi de azalmıştır (Tablo 4.4).

Tablo 4. 4 Görsel algının değerlendirilme kriterlerinin Haliç Metro Köprüsü bağlamında değerlendirilmesi

GÖSTERGE SİSTEMİ	**HALİÇ METRO KÖPRÜSÜ VE TARİHİ YARIMADA**
'Tanınma (teşhis etme)' boyutuna ilişkin göstergeler	
'Hiyerarşi' boyutuna ilişkin göstergeler	
'Görsel Konfor' boyutuna ilişkin göstergeler	

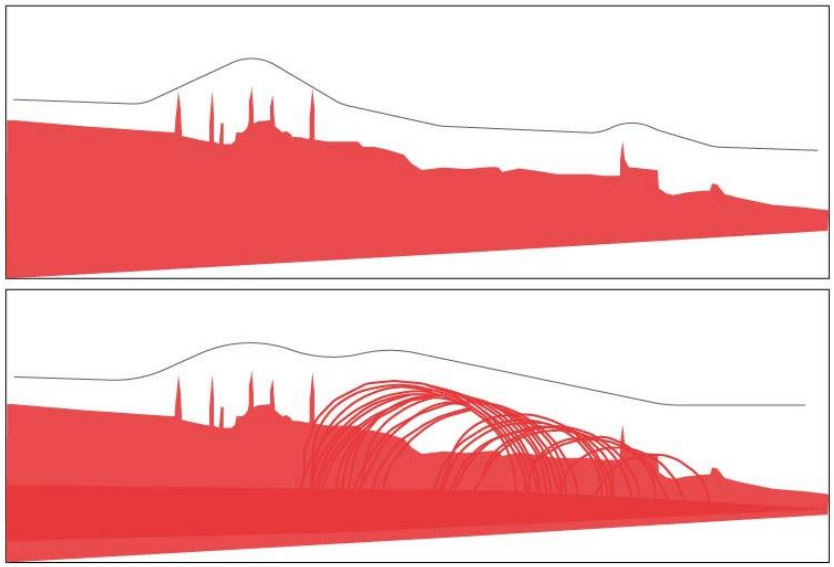
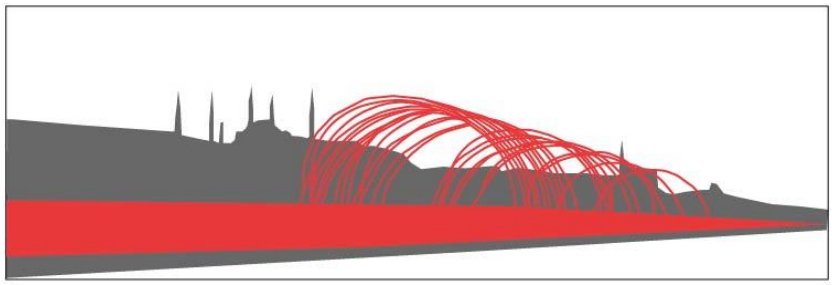
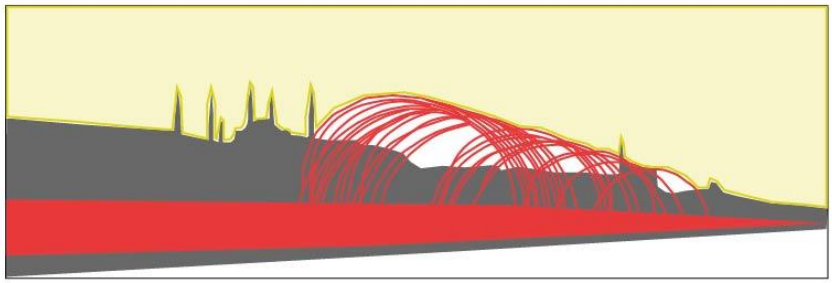
Avrasya Tüneli projesi hakkında yapılan tartışmalardan ilki proje kapsamında yapılacak olan havalandırma bacalarının silüete olumsuz etkisi üzerineydi. Bugün havalandırma bacalarının son haliyle silüeti olumsuz etkilememektedir. Fakat çevrenin yapı formuna zıt ve uygun olmayarak, kıyılarda birkaç baca şeklinde konumlandırılmış durumdadır (Tablo 4.5).

Tablo 4. 5 Görsel algının değerlendirilme kriterlerinin Avrasya Tüneli bağlamında değerlendirilmesi I

GÖSTERGE SİSTEMİ	**AVRASYA TÜNELİ VE TARİHİ YARIMADA I**
'Tanınma (teşhis etme)' boyutuna ilişkin göstergeler	
'Hiyerarşi' boyutuna ilişkin göstergeler	
'Görsel Konfor' boyutuna ilişkin göstergeler	

Avrasya Tüneli açısından bir diğer görsel değerlendirme giriş tasarımı üzerinedir. Kennedy Caddesini kullanan bir kullanıcısın Tarihi Yarımadaya yönelik görüşü, yeni proje ile birlikte kesintiye uğramıştır (Tablo 4.6).

Tablo 4. 6 Görsel algının değerlendirilme kriterlerinin Avrasya Tüneli bağlamında değerlendirilmesi II

GÖSTERGE SİSTEMİ	AVRASYA TÜNELİ VE TARİHİ YARIMADA II
'Tanınma (teşhis etme)' boyutuna ilişkin göstergeler	
'Hiyerarşi' boyutuna ilişkin göstergeler	
'Görsel Konfor' boyutuna ilişkin göstergeler	

4.4.5. Alanın Korunmasında Aktörlerin Görevlerinin Mevzuat Açısından Değerlendirilmesi

Ulaşım projelerini kamuya duyuran aktörler, ilgili kanun ve yönetmelikler ile hareket etmektedir. Alınan tüm kararların yasal dayanakları bulunmaktadır fakat bu durum her kanuni olan gerçekte hukuki midir sorusunu doğurmaktadır. Projelerin planlarda bağımsız olanlar tepeden inme bir yaklaşımla kamuoyuna sunulması ile, alınan kararlar sonrasında tadilatlar ile planlara eklenmektedir. Meri İstanbul Çevre Düzeni Planı 2009 yılına, meri Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı ise

2012 yılına aittir. Planlar bu kadar eski iken mekânı etkileyen her yeni karar sonradan plan tadilatı ile eklenmektedir. Bu durum ise planları bütünlükten uzak, birbirinden kopuk kararların yer alması sonucunu doğurmaktadır. Güncel olarak 2018 yılında yayınlanan Alan Yönetim Planı ise uygulama zorunluluğu olmayan, sadece öneri niteliği taşımakta olan ve Tarihi Yarımada'nın korunmasında önemli etkisi olan bir plandır. Projelerin her birinin farklı aktörlere sahip olması da bir diğer sorundur. Aynı mekânda farklı yetkilere sahip kurumlar birbirinden bağımsız olarak süreci yürütmektedir.

Tarihi Yarımada için önerilmesi gereken ilk karar mekânı bütüncül olarak değerlendirmek üzere mevcut planların hiyerarşik olarak güncellenmesi, ilgili aktörlerin ve ilgili mesleki disiplinlerin bu plan sürecine katılımının sağlanmasıdır. İlgili aktörler veri paylaşmada daha şeffaf olmalı, kamu yararına yapılan her yeni çalışmanın önü açılmalıdır.

Mekâna yönelik yeni kararlar alınırken güncel Uluslararası literatür dikkate alınmalı, çekirdek halk sürece dahil edilmeli; mevcut yasalar, koruma alanında katkıları bulunan UNESCO, ICOMOS ve Avrupa Konseyi tarafından yayınlanan sözleşme ve kararlara paralel olmalıdır.

Tablo 4. 7 Projelere göre aktörlerin görevleri ve mevzuattaki karşılığı

AKTÖRLER	PROJE ADI	SÜREÇ KAPSAMINDA YAPILANLAR	YASAL DAYANAKLARI
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	YTM	Yenikapı Transfer Noktası ve Arkeopark Alanı Uluslararası Mimari Avan Projesi için mimarların davet edilmesi	5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu
		Theodosius Limanı Arkeolojik Alanı Mimari Proje Yarışmasının ilanı	5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu
	HMK	Projeyi ihaleye açarak uygulayıcı kurumlara vermesi	5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu
		Astaldi S.P.A. ve Gülermak Ağır Sanayi İnşaat ve Taahhüt'e ortak olarak verilmesi	5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu
	AT	İBB Meclisinin 1/5000 – 1/1000 Ölçekli Plan Tekliflerini aynen ve oy çokluğu ile kabul etmesi	5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu
Ulaştırma Bakanlığı	AT	Avrasya Tüneli yapma yetkisini kazanması Yap-İşlet-Devret Modeli (YİD) ile projenin ihale duyurusunu yapması	5494 Sayılı "Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun'da Değişiklik Yapan Kanun
			Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun
DLH Marmaray (İstanbul) Bölge Müdürlüğü	YTM	Banliyö hatlarının işetmeye kapatılması hakkında sözleşme	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü Teşkilat, Görev, Yetki ve Sorumluluk Yönergesi
Çevre ve Orman Bakanlığı	AT	11682 sayılı yazısıyla projenin ÇED Yönetmeliği kapsamı dışında olduğunu bildirmesi	

Tablo 4. 7 Projelere göre aktörlerin görevleri ve mevzuattaki karşılığı (devamı)

İstanbul 4 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü	AT	Proje için İmar Planı Tadilatına ilişkin önce ret kararı, sonra da -belirli koşullarla- olumlu karar vermesi	Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu İle Koruma Kurulları Yönetmeliği (2005).
İstanbul Yenileme Alanları Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü	AT	İmar Planı Tadilatına ilişkin olumlu karar vermesi	2006/10875 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı (sadece kurulması, görev içeriği değil)
İstanbul Arkeoloji Müze Müdürlüğü	YTM	Arkeolojik Miras kazılarını yönetmesi	2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu
Fatih Belediyesi	AT	Proje güzergahının işlendiği 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planlarının askıya çıkarması	5393 Sayılı Belediye Kanunu
UNESCO	YTM	Etki Değerlendirme Raporu talebi	Dünya Mirası Sözleşmesi Uygulama Rehberi
		35. Oturumda projenin onaylaması	Dünya Mirası Sözleşmesi Uygulama Rehberi

5

SONUÇ

Tarihi Yarımada, geçmişten bugüne mekânsal kararların etkisiyle değişmiş ve bu kararların ise herhangi koruma perspektifinden bağımsız olarak alındığı görülmüştür. Bugün üzerine konuşulan büyük ulaşım projeleri olan Yenikapı Transfer Merkezi, Haliç Metro Köprüsü ve Avrasya Tüneli'nin aslında birden ortaya çıkan kararlar olmadığı, temelinin 20. yy.'ın başından itibaren yapılan planlara dayandığı anlaşılmaktadır. Süreçler genel olarak irdelendiği vakit, proje fikirlerinin İstanbul'un eski planlarından geldiği, fakat uygulanırken güncel ihtiyaçlar göz önünde bulundurulduğu söylenebilir.

İkinci bölümde yer verilen koruma belgelerinde, korunması gereken alanların nasıl ve neden korunması gerektiğine yer verilmektedir. Taraf ülke olarak bazı uluslararası sözleşmeleri imzalamış olsak da uygulama aşamasında koruma yaklaşımlarının arka plana atıldığını görmekteyiz. Bu koruma yaklaşımlarının hem mevzuata hem de uygulamalara yansıması tarihi alanların sürdürülebilir kullanımının sağlanmasında önemlidir. Bugün yeni ihtiyaçlar arttıkça korunan alanlara yeni yapılar eklenmeye devam edecektir. Her bir yeni yapı farklı kapsamlarda değerlendirilmelidir.

Uluslararası sözleşmelerde yer verilen her bir kavram, korumanın daha kapsamlı ele alınabilmesi için atılmış adımlar olarak değerlendirilebilir. Birçok uluslararası kurum onlarca bildirge ve sözleşme yayınlamasına rağmen, mevzuatımıza ve dolaylı olarak kentlerimize etkisini okuyamamaktayız. Kentlerin bütüncül olarak korunması yaklaşımları, korumada her zaman odak konu olurken, bugün Türkiye'de bütüncül olmayan bir planlama anlayışı hakimdir ve bu anlayışı engelleme yetkisi olan kurumlar koruma yaklaşımını da geri plana atmaktadır.

Tez kapsamında değerlendirilen bu üç proje, büyük ulaşım projeleri olarak çatı başlıkta ele alınmasına rağmen, farklı dinamikleri sebebiyle farklı değerlendirme kriterleri ile incelenmelidir. Bu sebeple değerlendirme kriteri olarak ele alınan KÜMED'ler sadece görsel etkiyi incelediği için zayıf kalmaktadır. Uluslararası

koruma belgeleri, her kapsamda korumayı değerlendirmek için yeterlidir ve herhangi bir yeni proje ile, her disiplinin yer aldığı kurullar oluşturulmalı ve yere özgü kriterler ile mekân korunmalıdır.

İlgili ulaşım projeleri, kentin ulaşım ihtiyaçlarına cevap vermek üzere kurgulanmış önemli projelerdir. Kentin toplu taşıma entegrasyonunu artıran ve iki yakayı birbirine bağlamada alternatif sunan önemli ulaşım kararlarıdır. Fakat ulaşım projeleri ile korumayı bir teraziye koyduğumuzda, korumanın daha ağır basması gerekmektedir. Çünkü Tarihi bir mekâna müdahale eden her bir karar geri döndürülemez bir sonuç doğurabilmektedir. Ulaşım projeleri yeri değiştirirken, bölgenin yeni yatırımları çekmesi sebebiyle her zaman çevresini de dönüştürecek kararlara da ışık yakmaktadır. Bugün her bir ulaşım projesinin çevresinde yenileme alanlarının da ilan edildiğini görmekteyiz. Ulaşım projesi ile cazipleşen mekân yeni kullanıcılar ve modern teknoloji ile yapılmış yeni yerleşim alanları taleplerini de doğuracaktır.

Öncelikle kültür varlıkları, sit, ören yeri, arkeolojik eser ile sınırlı olan koruma mevzuatının ölçeği genişletilmelidir. Bugün kültürel peyzaj, tarihi kentsel peyzaj gibi kavramlar ile mekâna hem somut hem de somut olmayan yönüyle bütüncül olarak bakabilen kavramlar eklenmelidir. Koruma eğitimi almamış fakat mekâna müdahale eden her bir kurum görevlilerine kentsel koruma eğitimi verilmelidir. Yerin ruhunun korunması adına toplum planlama süreçlerinden ayrı tutulmamalıdır. Aidiyetin sağlanması için alanda yaşayan topluma eğitimler verilerek bilinç sağlanmalıdır.

Herhangi bir yeni proje eklenmesine yönelik süreci tanımlayan, yönlendiren ilkeler oluşturulmalı ve sorumlu kurumları bir araya getirecek yeni bir kurum atanmalıdır (A Ek). Süreçler toplumun ve mesleki disiplinlerin koruma adına takip edilebilmesi için şeffaf olarak yürütülmelidir.

KAYNAKÇA

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu. (1983, 23 Temmuz). Resmi Gazete (Sayı: 18113). https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2863.pdf adresinden edinilmiştir.

4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun. (2003, 1 Mayıs).

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu. (2004, 23 Temmuz). Resmi Gazete (Sayı: 25531). https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=5216&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5 adresinden edinilmiştir.

5393 Sayılı Belediye Kanunu. (2005, 13 Temmuz). Resmi Gazete (Sayı: 25874). https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.5393.pdf adresinden edinilmiştir.

655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname. (2011, 1 Kasım). Resmi Gazete (Sayı: 28102). https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/11/20111101M1-1.htm adresinden edinilmiştir.

Alan Yönetimi İle Anıt Eser Kurulunun Kuruluş ve Görevleri İle Yönetim Alanlarının Belirlenmesine İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik. (2015, 27 Kasım). Resmi Gazete (26006). https://teftis.ktb.gov.tr/yazdir?599244953B5FB86F1993A975322239D9 adresinden edinilmiştir.

Antonson, H., Gustafsson, M., Angelstam, P., (2010). Cultural heritage connectivity. A tool for EIA in transportation infrastructure planning. Transportation Research Part D, 15, 463-472.

Arkeofili (2016). İstanbul'un Geçmişi: Yenikapı Kazılarından Neler Öğrendik? https://arkeofili.com/istanbulun-gecmisi-yenikapi-kazilarindan-neler-ogrendik/ adresinden edinilmiştir.

Arkitera (2015). İstanbul'un 5. Boğaz Karayolu Geçişine Değil, Planlı Bir Raylı isteme İhtiyacı Vardır. https://www.arkitera.com/haber/istanbulun-5-bogaz-karayolu-gecisine-degil-planli-bir-rayli-sisteme-ihtiyaci-vardir/ adresinden edinilmiştir.

Arkiv (tarihsiz-a) Cafer Bozkurt Mimarlık&Mecanoo, Yenikapı Transfer Noktası ve Arkeopark Alanı Uluslararası Mimari Avan Projesi Davetli Hizmet Alımı. http://www.arkiv.com.tr/proje/cafer-bozkurt-mimarlikmecanoo-yenikapi-projesi/662 adresinden edinilmiştir.

Arkiv (tarihsiz-b) Eisenman Architects & Aytaç Architects, Yenikapı Transfer Noktası ve Arkeopark Alanı Uluslararası Mimari Avan Projesi Davetli Hizmet Alımı. http://www.arkiv.com.tr/proje/eisenman-architects--aytac-architects-yenikapi-projesi/664 adresinden edinilmiştir.

Arkiv (tarihsiz-c) Eşdeğer Ödül, Yenikapı Transfer Noktası ve Arkeopark Alanı Uluslararası Mimari Avan Projesi Davetli Hizmet Alımı.

http://www.arkiv.com.tr/proje/esdeger-odul-yenikapi-transfer-noktasi-ve-arkeopark-alani-uluslararasi-mimari-avan-projesi-davetli-hizmet-alimi/2965?lang=en adresinden edinilmiştir.

Avcıoğlu, S. (2016). Tarihi Çevrelerde Kentsel Koruma ve Kentsel Yenileme Eğilimleri: Yasal ve Yönetsel Çerçeve. İdealkent, 20 (7), 698-719.

Avrasya Tüneli Projesi Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi. (2011).

Aydoğdu, Y. (2011). Kentsel Arkeolojik Koruma Alanlarının Yönetimi İstanbul Yenikapı Örneği. (yüksek lisans tezi). YÖK tez merkezinden edinilmiştir (297022).

Baştakar, Ş. (tarihsiz). Haliç'e 'boynuz' köprü. Sabah Gazetesi. http://arsiv.sabah.com.tr/2005/03/26/gun105.html adresinden edinilmiştir.

BBC News Türkçe. (2014). Metro Geçiş Köprüsü açıldı. https://www.bbc.com/turkce/haberler/2014/02/140215_halic_metro adresinden edinilmiştir.

Bianchini, R. (2019) The Yenikapi Project, Istanbul. İnexhibit. https://www.inexhibit.com/case-studies/yenikapi-project-istanbul/ adresinden edinilmiştir.

Bristow, A.L., Nellthorp, J. (2000). Transport project appraisal in the European Union. Transport Policy, 7. 51-60.

Bruni, D., 2016. Landscape quality and sustainability indicators. Agric. Agric. Sci. Procedia 8, 698–705. http://dx.doi.org/10.1016/j.aaspro.2016.02.047 adresinden edinilmiştir.

Burkhard, B., Müller, F. (2007). Drivers-Pressure-State-Impact-Response. *Ecological Indıcators*. Ecological Indicators. Vol. [2] of Encyclopedia of Ecology (S. E. Jorgensen, B. D. Fath, Ed.) 5, 967-970. DOI:10.1016/B978-008045405-4.00129-4

Carvalho-Ribeiro, S., Pinto Correiab, T., Paracchini, M.L., Schüpbach, B., Ode Sange, A., Vanderheyden, V., Southern, A., Jones, P., Contreras, B., O'Riordani, T., 2016. Assessing the ability of rural agrarian areas to provide cultural ecosystem services (CES): A multi scale social indicator framework (MSIF). Land Use Policy 53, 8–19. http://dx.doi.org/10.1016/j.landusepol.2015.04.024 adresinden edinilmiştir.

Caspersen, O.H., Olafsson, A.S. (2010). Recreational mapping and planning for enlargement of the green structure in greater Copenhagen. Urban For. Urban Greening 9, 101–112. http://dx.doi.org/10.1016/j.ufug.2009.06.007 adresinden edinilmiştir.

CE (1969). European Convention on the Protection of the Archaeological Heritage. https://rm.CE.int/1680072318 adresinden edinilmiştir.

CE (1985). European Charter of the Architectural Heritage. https://rm.CE.int/168007a087 adresinden edinilmiştir.

CE (1998). Recommendation on Measures to Promote the Integrated Conservation of Historic Complexes Composed of Immovable and Moveable Property. https://rm.CE.int/09000016804eda6b adresinden edinilmiştir.

CE (2005). Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society (Faro Convention) https://rm.CE.int/1680083746 adresinden edinilmiştir.

CIAM (1933). Charter of Athens. https://www.getty.edu/conservation/publications_resources/research_resources/charters/charter04.html adresinden edinilmiştir.

Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı 1 Nolu Kararnamesi. (2018, 10 Temmuz). Resmi Gazete (30474). https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/19.5.1.pdf adresinden edinilmiştir.

Çelik, Z. (1996). 19. *Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı (tarihsiz). https://csb.gov.tr/tarihcemiz-i-7012 adresinden edinilmiştir.

Daungthima, W., Kazunor, H., 2013. Assessing the flood impacts and the cultural properties vulnerabilities in Ayutthaya Thaila. Procedia Environ. Sci. 17, 739–748. http://dx.doi.org/10.1016/j.proenv.2013.02.091 adresinden edinilmiştir.

Dağıstan Özdemir, M. Z. (2005). Türkiye'de Kültürel Mirasın Korunmasına Kısa Bir Bakış. Planlama, (1).

Dinçer, İ., Enlil, Z., Evren, Y. (2009). İstanbul'un Koruma Alanlarının Değerlendirilmesi. Megaron, 4 (1), 5-15.

Erdem, S. E. (2004, 7 Mayıs). Zarara açılan tünel. Radikal Gazetesi. https://v3.arkitera.com/v1/haberler/2004/05/07/tunel.htm adresinden edinilmiştir.

Erim Erdoğan, A. (2001). Metropol Olmak İçin istanbul'daki Tek Eksiğimiz Marmara Bölgesi'nin En Büyük Höyüğünü Barındıran Tarihi Yarımadayı iki Yönden Yaracak Metro mu? Tarihi Yarımadada Metro. Mimarist, 1, 126-135.

Fatih Belediyesi (2012). Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı.

First International Congress of Architects and Technicians of Historic Monuments (1931). General Conclusions of the Athens Conference. https://www.icomos.org/en/charters-and-texts/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/167-the-athens-charter-for-the-restoration-of-historic-monuments adresinden edinilmiştir.

Gazete Vatan. (2023). Park et devam et uygulaması nedir? Yenikapı Otopark Alanı park et, devam et ne iş yarar? https://www.gazetevatan.com/gundem/park-et-devam-et-uygulamasi-nedir-yenikapi-otopark-alani-park-et-devam-et-ne-is-yarar-2108957 adresinden edinilmiştir.

Genç, F. N. (2008). Türkiye'de Kentsel Dönüşüm: Mevzuat ve Uygulamaların Genel Görünümü. Yönetim ve Ekonomi Dergisi. 15 (1), 115-130.

Gül, M. (2015). Menderes Dönemi İstanbul'unda İmar Hareketleri ve Arka Planı. *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıl'a Büyük İstanbul Tarihi.* 536-555.

Güngör, N. (2019). Eminlikönü. *İstanbul Dergi*, https://www.istdergi.com/tarih-belge/eminlikonu adresinden edinilmiştir.

Hamamcıoğlu, C., Yenen, Z. (2009). İstanbul Tarihi Yarımada'da Ulaşım Ağı ve Kentsel Hizmet Alanlarının Yerseçimi Etkileşimi. *Megaron*, 4 (3), 175-190.

Hürriyet (2002). İstanbul'a transparan ve tarihe uyumlu köprü yakışır. https://www.hurriyet.com.tr/gundem/istanbula-transparan-ve-tarihe-uyumlu-kopru-yakisir-57634 adresinden edinilmiştir.

IAIA (International Association for Impact Assessment). (2009). What is Impact assessment? https://www.iaia.org/pdf/special-publications/What%20is%20IA_web.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (1967). Norms of Quito: Final Report of the Meeting on the Preservation and Utilization of Monuments and Sites of Artistic and Historical Value. https://www.icomos.org/en/charters-and-texts/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/168-the-norms-of-quito adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (1972). Resolutions of the Symposium on the Introduction of Contemporary Architecture into Ancient Groups of Buildings. https://www.icomos.org/en/charters-and-texts/180-articles-en-francais/chartes-et-normes/383-resolutions-of-the-symposium-on-the-introduction-of-contemporary-architecture-into-ancient-groups-of-buildings-at-the-3rd-icomos-general-assembly adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (1975). Declaration of Amsterdam. Erişim Tarihi: 14.08.2022. http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_en04584310015366681780.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (1982). The Florence Charter: Historic Gardens. https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/gardens_e.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (1982). Quebec Declaration on the Preservation of the Spirit of the Place. https://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-646-2.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (1983a). Appleton Charter for the Protection and Enhancement of the Built Environment. https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/appleton.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (1983b). Declaration of Rome. https://www.icomos.org/en/resources/charters-and-texts/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/185-declaration-of-rome adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (1987). The Washington Charter: Charter on the Conservation of Historic Towns and Urban Areas.

https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/towns_e.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS Brazil (1987). First Brazilian Seminar About the Preservation and Revitalization of Historic Centers. https://www.icomos.org/en/charters-and-texts/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/194-first-brazilian-seminar-about-the-preservation-and-revitalization-of-historic-centers-itaipava adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (1990a). Charter for the Protection and Management of the Archaeological Heritage. https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/arch_e.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (1990b). Arkeolojik Mirasın Korunması ve Yönetimi Tüzüğü. (Z. Ahunbay, Çeviri).

ICOMOS New Zealand (1992). Charter for the Conservation of Places of Cultural Heritage Value. https://www.gdrc.org/heritage/icomos-nz.html adresinden edinilmiştir.

ICOMOS Australia (1999). The Burra Charter: The Australia ICOMOS Charter for the Conservation of Places of Cultural Significance. https://icomosubih.ba/pdf/medjunarodni_dokumenti/1999%20Povelja%20iz%20Burre%20o%20mjestima%20od%20kulturnog%20znacenja.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (1999a). International Wood Committee Charter: Principles for the Preservation of Historic Timber Buildings. https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/wood_e.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (1999b). Geleneksel Mimari Miras Tüzüğü http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr046406200153691 3566.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (2008a). Québec Declaration On The Preservation Of The Spirit Of Place. https://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-646-2.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (2008b). ICOMOS Charter on the Interpretation and Presentation of Cultural Heritage Sites. https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/interpretation_e.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (2011). Dünya Mirası Kültür Varlıkları için Etki Değerlendirmesi Rehberi. http://www.alanbaskanligi.gov.tr/evrak/4365kmed-rehberipdf.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (2011). Tarihi Kentlerin ve Kentsel Alanların Korunması ve Yönetimiyle İlgili Valetta İlkeleri. (Z. Ahunbay, Çeviri). http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr059293100153691 2260.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (2013). Türkiye Mimari Mirası Koruma Bildirgesi. http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr078419200154219 2602.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (2014). Floransa Bildirgesi: İnsani Değer Olarak Miras ve Peyzaj. (A. E. Yıldırım, Çeviri). http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr003480800153691 2096.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (2017a). Delhi Declaration on Heritage and Democracy. https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/GA2017_De lhi-Declaration_20180117_EN.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS (2017b). Ahşap Mimari Mirasın Korunması İçin İlkeler. (A. Zeynep, Çeviri). http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr063331300153691 3605.pdf adresinden edinilmiştir.

ICOMOS-IFLA (1982). The Florence Charter: Historic Gardens. https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/gardens_e.p df adresinden edinilmiştir.

İBB (1994). İstanbul metropolitan bölge nazım planı. https://sehirplanlama.ibb.istanbul/arsiv/ adresinden edinilmiştir.

İBB (1995). İstanbul metropoliten alan alt bölge nazım planı. https://sehirplanlama.ibb.istanbul/arsiv/ adresinden edinilmiştir.

İBB (2006). İstanbul çevre düzeni planı. https://sehirplanlama.ibb.istanbul/arsiv/ adresinden edinilmiştir.

İBB (2009). 1/100.000 ölçekli İstanbul çevre düzeni planı. https://sehirplanlama.ibb.istanbul/arsiv/ adresinden edinilmiştir.

İBB, İstanbul Şehir Haritası. https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/ adresinden edinilmiştir.

İBB İspark Resmi Web Sayfası. https://ispark.istanbul/otoparklarimiz/ adresinden edinilmiştir.

İBB Şehir Planlama Müdürlüğü arşivi, https://sehirplanlama.ibb.istanbul/arsiv/ adresinden edinilmiştir.

İmar ve İskan Bakanlığı (1980). İstanbul Metropolitan alan nazım planı. https://sehirplanlama.ibb.istanbul/arsiv/ adresinden edinilmiştir.

İnanlı, F. (2013). Kentsel Dönüşüm-Transfer Merkezi İlişkisinin Yenikapı Örneğinde İncelenmesi (yüksek lisans tezi). YÖK tez merkezinden edinilmiştir (332932).

İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı (2018). Alan Yönetim Planı.

İstanbul S.O.S. (2011). Neden "Başka Bir Köprü Mümkün!"?. *Mimarist*. 4, 68-72.

İstanbul Şehir Haritası. https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/ adresinden edinilmiştir.

İstanbul Urban Database Web Sayfası. http://www.istanbulurbandatabase.com/ adresinden edinilmiştir.

Jin, X., Wang, J. (2021). Assessing Linear Urban Landscape from dynamic visual perception based on urban morphology. *Frontiers of Architectural Research.* 10, 202-219. https://doi.org/10.1016/j.foar.2021.01.001

Kızıltan, Z. (2015). İstanbul Kazıları Marmaray−Metro Projeleri Ve Arkeolojik Kurtarma K Azılarının Şehir Tarihine Katkıları. *Antik Çağ'dan 21. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi.* 338-373. https://istanbultarihi.ist/15-istanbul-kazilari-marmaray-metro-projeleri-ve-arkeolojik-kurtarma-kazilarinin-sehir-tarihine-katkilari adresinden edinilmiştir.

Kloos, M., Korus, C. Tebart, P., Wachten, K. (2011). Independent assessment of the visual impact of the golden horn metro crossing bridge on the world heritage property 'historic areas of istanbul'. RWTH Aachen University – Faculty of Architecture. http://docplayer.net/29693405-Of-the-golden-horn-metro-crossing-bridge-on-the-world-heritage-property-historic-areas-of-istanbul.html adresinden edinilmiştir.

Kristensen, P. (2004). The DPSIR Framework. *Workshop: Assessment of the vulnerability of water resources to environmental change in Africa using river basin approach.* Kenya: 27-29 September.

Köksal, A. (2012). Yenikapı'da Yitirilen Fırsat. Mimarist, 44, 17-19.

Kuban, D. (1996). *İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion Konstantinopolis İstanbul* (4. bs.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Kumru, B. (2020). 1. Ödül, Theodosius Limanı Arkeolojik Alanı Mimari Proje Yarışması. Arkitera. https://www.arkitera.com/proje/1-odul-theodosius-limani-arkeolojik-alani-mimari-proje-yarismasi/ adresinden edinilmiştir.

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu İle Koruma Kurulları Yönetmeliği. (1989, 30 Ocak). Resmi Gazete (20065). https://teftis.ktb.gov.tr/TR-264568/kultur-ve-tabiat-varliklarini-koruma-yuksek-kurulu-ile-koruma-kurullari-yonetmeligi.html adresinden edinilmiştir.

Kültür ve Turizm Bakanlığı Web Sayfası. https://kvmgm.ktb.gov.tr/TR-43034/tarihce.html adresinden edinilmiştir.

Kültür Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu ve Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulları Yönetmeliği. (2012, 19 Nisan). Resmi Gazete (28269). https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=16073&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5 adresinden edinilmiştir.

Mimarizm. (2011). 'Yenikapı Transfer Noktası ve Arkeo-Park Alanı Yarışması' Süreci Yeniden Başladı https://www.mimarizm.com/yarismalar/yarisma-duyurulari/yenikapi-transfer-noktasi-ve-arkeo-park-alani-yarismasi-sureci-yeniden-basladi_122275 adresinden edinilmiştir.

Mimarizm. (2012). Jüri Yenikapı için Üç Proje Seçti. https://www.mimarizm.com/yarismalar/yarisma-sonuclari/juri-yenikapi-icin-uc-proje-secti_122427 adresinden edinilmiştir.

Mimarizm. (2012). Yenikapı için Seçilen 9 Proje Ödüllendirildi https://www.mimarizm.com/yarismalar/yarisma-sonuclari/yenikapi-icin-secilen-9-proje-odullendirildi_122426 adresinden edinilmiştir.

Nesli, A. (2018). Eski Eserlerin Korunmasının Hukuk Tarihi Yönüyle İncelenmesi. Eski Eserlerin Korunmasının Hukuk Tarihi Yönüyle İncelenmesi. 431-478.

NTV Arşiv (tarihsiz). İstanbul'a metro için şeffaf köprü. http://arsiv.ntv.com.tr/news/138232.asp?0m=-21I adresinden edinilmiştir.

Nuissl, H., Haaseb, D., Lanzendorfc, M., Wittmerd, H. (2009). Environmental Impact assessment of urban land use transitions - A context-sensitive approach. *Land Use Policy.* 26(2), 414-424.

Ocak, M.E. (2013). Marmaray Hakkında Teknik Bilgiler. *TÜBİTAK Bilim ve Teknik Dergisi,* 28-32.

Özcan, A. (2021). (Yapımcı). (2021, Eylül 3). *4K Haliç Metro Köprüsü, Drone by Aslan ÖZCAN.* https://www.youtube.com/watch?v=FB2HXCa1oCI podcast adresinden edinilmiştir.

Rosellı, I., Fıorıtı, V., Bellagamba, I., Mongellı, M., Tatì, A., Barbera, M., Cıanettı, M. M., Canıo, G.D. (2017). Urban transport vibrations and cultural heritage sites in Rome: the cases of the Temple of Minerva Medica and of the Catacomb of Priscilla. *12th International Conference on Urban Regeneration and Sustainability,* DOI:10.2495/SC170291.

SBAP (1877). The SPAB Manifesto: The Principals of the Society for the Protection of Ancient Buildings as Set Forth upon its Foundation.

Serter, G. (2006). Türkiye'de Çevresel Etki Değerlendirmesinin Tarihsel Süreçteki Gelişimi. *Planlama Dergisi*, 1, 43-52.

Silva, A. T., Roders, A. P. (2012). Cultural Herıtage Management And Herıtage (Impact) Assessments. Conference: Joint CIB W070, W092 & TG72 International Conference on Facilities Management, Procurement Systems and Public Private PartnershipAt: Cape Town, South Africa.

Siviero, E., Stocco, A., Culatti, M., Martini, V. (2016). Il Golden Horn Metro Crossıng Brıdge A Istanbul Tra Svıluppo E Valorı Unıversalı. DOI: 10.12917/Stru203.08

Sixth International Congress of Architects (1904). Recommendations of the Madrid Conference. https://www.getty.edu/conservation/publications_resources/research_resources/charters/charter01.html adresinden edinilmiştir.

Sönmez, M. (2017). Mega Projelerin Ekonomi Politiği (Der. Gül Köksal). Mimarist, 58, 32-35.

Sutcliffe, J. B., Cipkar, s. (2017). Citizen Participation in the Public Transportation Policy Process: A Comparison of Detroit, Michigan, and Hamilton, Ontario. *Canadian Journal of Urban Research,* 26 (2), 33-51..

Tekeli, İ. (2009). *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi*. İstanbul; Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tekeli, İ. (2013). *İstanbul'un planlamasının ve gelişmesinin öyküsü.* İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

The Getty Conservation Institute (tarihsiz). 20 Mart 2021 tarihinde https://www.getty.edu/conservation/publications_resources/ adresinden edinilmiştir.

TMMOB Şehir Planlama Mimar ve Mühendisleri Odası (1984). İstanbul Metrosu, Boğaziçi Tüp Demiryolu Tünel Geçişi İle Birlikte Amerikan Firmaları Arasında Proje İhalesine Çıkartıldı. *Haber Bülteni*, 57.

TMMOB (2011). Avrasya Tüneli Projesi Değerlendirme Raporu.

Tuncer, Ö. F. (1996). İstanbul Tarihi Yarımada'sında Yapılanma Biçimleri ve Koruma Önerileri. Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Anabilim Dalı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü Teşkilat, Görev, Yetki ve Sorumluluk Yönergesi.

Ulusan, E. (2023). Kültürel Miras Yönetim Planlaması Kavramsal Çerçevesi ve İlgili Lisansüstü Araştırmalar Üzerine Bir İnceleme. *Planlama*, 33(1):40–57. *doi: 10.14744/planlama.2022.93276*

UNESCO (1956). Recommendation on International Principles Applicable to Archaeological Excavations. https://www.unesco.org/en/legal-affairs/recommendation-international-principles-applicable-archaeological-excavations adresinden edinilmiştir.

UNESCO (1962). Recommendation Concerning the Safeguarding of the Beauty and Character of Landscapes and Sites. https://www.unesco.org/en/legal-affairs/recommendation-concerning-safeguarding-beauty-and-character-landscapes-and-sites adresinden edinilmiştir.

UNESCO (1968). Recommendation Concerning The Preservation Of Cultural Property Endangered By Public or Private Works. https://www.unesco.org/en/legal-affairs/recommendation-concerning-preservation-cultural-property-endangered-public-or-private-works adresinden edinilmiştir.

UNESCO (1972). Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage. https://whc.unesco.org/archive/convention-en.pdf adresinden edinilmiştir.

UNESCO (1976). Recommendation Concerning the Safeguarding and Contemporary Role of Historic Areas. https://www.unesco.org/en/legal-affairs/recommendation-concerning-safeguarding-and-contemporary-role-historic-areas adresinden edinilmiştir.

UNESCO (2001). Kültürel Çeşitlilik Evrensel Bildirgesi. https://www.unesco.org.tr/pages/180/17 adresinden edinilmiştir.

UNESCO (2003). Convention for the Safeguarding of Intangible Cultural Heritage. https://ich.unesco.org/doc/src/00009-TR-PDF.pdf adresinden edinilmiştir.

UNESCO WHC. (tarihsiz). Historic Areas of Istanbul. https://whc.unesco.org/en/list/356 adresinden edinilmiştir.

UNESCO WHC (2003) 27th session of the World Heritage Committee (27 COM). Unıted Natıons Educatıonal, Scıentıfic And Cultural Organızatıon. Conventıon Concernıng The Protectıon Of The World Cultural And Natural Heritage; Paris, UNESCO Headquarters. https://whc.unesco.org/en/decisions/662 adresinden edinilmiştir.

UNESCO WHC (2004) 28th session of the World Heritage Committee (28 COM). Unıted Natıons Educatıonal, Scıentıfic And Cultural Organızatıon. Conventıon Concernıng The Protectıon Of The World Cultural And Natural Heritage; Suzhou, China. https://whc.unesco.org/en/decisions/252 adresinden edinilmiştir.

UNESCO WHC (2007) 31th session of the World Heritage Committee (31 COM). Unıted Natıons Educatıonal, Scıentıfic And Cultural Organızatıon. Conventıon Concernıng The Protectıon Of The World Cultural And Natural Heritage; Christchurch, New Zealand. https://whc.unesco.org/en/decisions/2910 adresinden edinilmiştir.

UNESCO WHC (2008) Decısıons Adopted At The 32nd Session Of The World Heritage Committee (32 COM). Unıted Natıons Educatıonal, Scıentıfic And Cultural Organızatıon. Conventıon Concernıng The Protectıon Of The World Cultural And Natural Heritage; Quebec City, Canada. https://whc.unesco.org/en/decisions/1717 adresinden edinilmiştir.

UNESCO WHC (2009) Decısıons Adopted At The 33nd Session Of The World Heritage Committee (33 COM). Unıted Natıons Educatıonal, Scıentıfic And Cultural Organızatıon. Conventıon Concernıng The Protectıon Of The World Cultural And Natural Heritage; Seville, Spain. https://whc.unesco.org/en/decisions/1916 adresinden edinilmiştir.

UNESCO WHC (2010) 34th session of the World Heritage Committee (34 COM). Unıted Natıons Educatıonal, Scıentıfic And Cultural Organızatıon. Conventıon Concernıng The Protectıon Of The World Cultural And Natural Herıtage; Brasilia, Brazil. https://whc.unesco.org/en/decisions/4210 adresinden edinilmiştir.

UNESCO WHC (2011) 35th session of the World Heritage Committee (35 COM). Unıted Natıons Educatıonal, Scıentıfic And Cultural Organızatıon. Conventıon Concernıng The Protectıon Of The World Cultural And Natural Herıtage; Paris, UNESCO Headquarters. https://whc.unesco.org/en/decisions/4519 adresinden edinilmiştir.

UNESCO WHC (2013) 37th session of the World Heritage Committee (37 COM). United Nations Educational, Scientific And Cultural Organization. Convention Concerning The Protection Of The World Cultural And Natural Heritage; Phnom Penh, Cambodia. https://whc.unesco.org/en/decisions/5101 adresinden edinilmiştir.

UNESCO WHC (2015) 39th session of the World Heritage Committee (39 COM). United Nations Educational, Scientific And Cultural Organization. Convention Concerning The Protection Of The World Cultural And Natural Heritage; Bonn, Germany.

https://whc.unesco.org/en/decisions/6338 E.T. 30.09.2023. adresinden edinilmiştir.

UNESCO WHC (2017) 41th session of the World Heritage Committee (39 COM). United Nations Educational, Scientific And Cultural Organization. Convention Concerning The Protection Of The World Cultural And Natural Heritage; Krakow, Poland. https://whc.unesco.org/en/decisions/7053 adresinden edinilmiştir.

Urbaine architectural (2021). Visual Impact Assessment. Gosford, NSW.

Vardar, N. (2014). Tüm İtirazların Ardından Haliç Köprüsü. Bianet. https://bianet.org/haber/tum-itirazlarin-ardindan-halic-koprusu-153027 adresinden edinilmiştir.

Yapı (2013). İşte Marmaray'dan Çıkan Tarih! www.yapi.com.tr/haberler/iste-marmaraydan-cikan-tarih_113543.html adresinden edinilmiştir.

Yapı (2015). Yenikapı Limanının Devamı Bulundu. http://www.yapi.com.tr/haberler/yenikapi-limaninin-devami-bulundu_141008.html adresinden edinilmiştir.

Yapı (2016). Theodosius Limanı'nın Devamı olan Mendirekler Bulundu. http://www.yapi.com.tr/haberler/theodosius-limaninin-devami-olan-mendirekler-bulundu_147977.html adresinden edinilmiştir.

Yazman, D. (2011). "UNESCO'yu bir haftada ikna ettik". Arkitera. https://www.arkitera.com/haber/unescoyu-bir-haftada-ikna-ettik/ adresinden edinilmiştir.

Yıkıcı, A. (2010). Kentsel Arkeolojik Alanların Korunmasına Yönelik Planlama Yaklaşımları. (yüksek lisans tezi). YÖK tez merkezinden edinilmiştir (276721).

Yılmaz, G. (2020). Tarihi Kent Mekânlarını Kullanıcısıyla Birlikte Korumak: Yenikapı Yalı Mahallesi Örneği. (yüksek lisans tezi). YÖK tez merkezinden edinilmiştir (633217).

Tablo A. 1 Arkeolojik Kazılara Uygulanabilir Uluslararası Prensipler Hakkında Tavsiye Kararı (UNESCO, 1956)

SÖZLEŞME	KAVRAMLAR	TOPLUMSAL	EKONOMİK	FİZİKSEL	YASAL - KANUN	YÖNETSEL		PLANLAMA		
						Merkezi ve Yerel	Disiplin ve Diğer Kuruluşlar	İnceleme-araştırma – belgeleme, sergi	Plan, politika, müdahale, uygulama	Bakım-Onarım, izleme Geri dönüş, denetleme, devamlılık
1956 UNESCO Arkeolojik Kazılara Uygulanabilir Uluslararası Prensipler Hakkında Tavsiye Kararı	Arkeolojik Miras	● Tarihin öğretilmesi ve bağlılığı artırmak adına öğrencilerin katılımı, kazı bilgilerinin basılması ve yayılması, kılavuzlu turların organizasyonları gibi eğitimsel faaliyetler yapılmalı,		● Daha ileri arkeolojik bilgiden faydalanabilmek adına alanın bir kısmı kazılmadan bırakılmalı, ● Önemli arkeolojik alanlarda eğitim açısından müze gibi yerler açılarak kalıntılar sergilenmeli,	● Arkeolojik toprağın altının yasal statü olarak tanımlanmalı, ● Herhangi acil bir durumda izlenecek yol ve organizasyon kanunda tanımlı olmalı,	● Her devlet kazıda çıkabilecek sorunlar ile bu tavsiyeye uyum için her türlü sorumluluğu almak zorunda, ● Kendinden önceki yetkililerin görevini devam ettirmeli, ● Arkeolojik bulan kişileri zorunlu olarak en yakın zamanda yetkili kuruma bıraktırmalı, ● İlgili düzenleme ihlali için ceza yüklemeli, ● Arkeolojik hizmet mümkün olduğunca merkezi yönetimde olmalı, ● Yerinde korunması planlanan anıt için yetkili kurumdan izin alınmalı, ● Kazıya yönelik organizasyonu tanımlayan ve yönlendiren genel kuralları belirlemeli,			● Bütün arkeolojik alanlara belirli ortak prensipler uygulanmsalı,	● Arkeolojik kalıntıların ve keşfedilen objelerin restorasyonu konusunda dikkatli bir denetim uygulanmalı.

Tablo A. 2 Peyzajların ve Sitlerin Güzelliğinin ve Karakterinin Korunmasına İlişkin Tavsiye Kararı (UNESCO, 1962)

SÖZLEŞME	KAVRAMLAR	TOPLUMSAL	EKONOMİK	FİZİKSEL	YASAL - KANUN	YÖNETSEL		PLANLAMA		
						Merkezi ve Yerel	Disiplin ve Diğer Kuruluşlar	İnceleme-araştırma – belgeleme, sergi	Plan, politika, müdahale, uygulama	Bakım-Onarım, izleme Geri dönüş, denetleme, devamlılık
1962 UNESCO Peyzajların ve Sitlerin Güzelliğinin ve Karakterinin Korunmasına İlişkin Tavsiye Kararı	Kırsal Peyzaj, Kentsel Peyzaj ve Sitler	● Okulda ve okul dışında eğitim çalışmaları yapılmalı,			● Temel norm ve ilkeler kanun hükmünde olmalı,	● Sorumlu makamlar tarafından genel denetim yapılmalı, ● Topluluklar tarafından edinilmesini teşvik etmeli, gerektiğinde kamulaştırma yolunu açmalı, ● İdari veya danışma niteliğinde uzman organlar kurmalı,		● Bölgesel süreli yayınlar aracılığıyla geniş bir tanıtım sağlanabilir, ● Ulusal ve uluslararası 'günler', yarışmalar ve benzeri etkinlikler yapılmalı,	● Bölgesel, kırsal ve kentsel her ölçekteki kentsel gelişim planlarına yükümlülükler eklenmeli, ● Kapsamlı peyzajlar bölgelere göre planlanmalı, ● Soyutlanmış bölgeler programlanmalı, ● Kentsel ve kırsal planlar, hızlı gelişme sürecindeki kasaba veya bölgeler için aciliyet sırasına göre oluşturulmalı ve etkilenen bölgeler için de hükümlere yer vermeli, ● Alınan tedbirler hem önleyici hem de düzeltici olmalı,	● Peyzajlara ve alanlara zarar vermesi muhtemel işler ve faaliyetler üzerinde genel denetim uygulanmalı

Tablo A. 3 Avrupa Mimari Miras Tüzüğü (CE, 1975)

SÖZLEŞME	KAVRAMLAR	TOPLUMSAL	EKONOMİK	FİZİKSEL	YASAL - KANUN	YÖNETSEL		PLANLAMA		
						Merkezi ve Yerel	Disiplin ve Diğer Kuruluşlar	İnceleme-araştırma – belgeleme, sergi	Plan, politika, müdahale, uygulama	Bakım-Onarım, izleme Geri dönüş, denetleme, devamlılık
1975 Avrupa Konseyi Avrupa Mimari Miras Tüzüğü	Mimari Miras	● Mimari miras, insan ırkının hafızasının önemli bir parçası olarak, özgün haliyle ve tüm çeşitliliğiyle gelecek nesillere aktarılmalı, ● Tarihi merkezlerin ve sit alanlarının sosyal bütünleşmesinin zenginleştirilmeli, ● Mimari miras, formları ve stilleri ve bunların uygulamalarını açıklayarak ve karşılaştırarak eğitimsel olarak değerlendirilmeli, ● Halk uygun şekilde bilgilendirilmeli,	● Mimari miras toplum kaynaklarını korumak adına ekonomik olarak kullanılmalı, ● Mimari mirasın ve bireysel bölümlerinin bakımı ve restorasyonu, vergi önlemleri de dahil olmak üzere uygun mali yardım ve teşvik biçimleriyle teşvik edilmeli,		● Bütünleşik koruma içerik olarak ulusal, bölgesel ve yerel düzeylerde uygun yasal belgelerle desteklenmeli ve eksiklikler giderilmeli,	● Bütünleşik bir koruma politikası yürütmek için uygun personele sahip idari hizmetler oluşturulmalı,	● İlgili yönetsel, teknik ve el becerileri için eğitim tesisleri geliştirilmeli ve istihdam beklentileri artırılmalı,		● Bütünleşik koruma ile her türlü bozulma ve ihmal tehdidinin önüne geçilmesi, ● Bütünleşik koruma için yasal, idari, mali ve teknik destek sağlanmalı,	

Tablo A. 4 Tarihi Alanların Korunması ve Çağdaş Rolüne İlişkin Tavsiyeler (UNESCO, 1976)

<table>
<tr><th rowspan="2">SÖZLEŞME</th><th rowspan="2">KAVRAMLAR</th><th rowspan="2">TOPLUMSAL</th><th rowspan="2">EKONOMİK</th><th rowspan="2">FİZİKSEL</th><th rowspan="2">YASAL - KANUN</th><th colspan="2">YÖNETSEL</th><th colspan="3">PLANLAMA</th></tr>
<tr><th>Merkezi ve Yerel</th><th>Disiplin ve Diğer Kuruluşlar</th><th>İnceleme-araştırma – belgeleme, sergi</th><th>Plan, politika, müdahale, uygulama</th><th>Bakım-Onarım, izleme Geri dönüş, denetleme, devamlılık</th></tr>
<tr><td rowspan="2">1976 UNESCO Tarihi Alanların Korunması ve Çağdaş Rolüne İlişkin Tavsiyeler</td><td rowspan="2">Tarihi Alan</td><td>● Koruma tedbirleri sosyal dokuda bir kırılmaya yol açmamalı,
● Koruma ihtiyacına ilişkin farkındalık, okulda, okul dışında ve üniversitede verilen eğitimle ve kitaplar, basın, televizyon, radyo, sinema ve gezici sergiler gibi bilgilendirici medya araçları kullanılarak teşvik edilmeli,</td><td>● Koruma alanında önceliklerin belirlenmesi,
● Uygun mevcut fonksiyonlar devam etmeli, bölgenin ekonomik ve sosyal bağlamıyla uyumlu olması gereken yeni işlevler oluşturulmalı,
● Planlarda öngörülen kamu yatırımlarının düzeyi için gerekli fonların mevcudiyeti sağlanmalı,
● Ziyarete, erişime izin verilmesi gibi kamu yararı için sözleşmelere bağlı olarak vergi gibi mali imtiyazı sağlanmalı,
● Büyük ölçekli bayındırlık işleri, doğal afet hasarları gibi durumlar için özel fonlar ayrılmalı,
● Bayındırlık alanında faaliyet gösteren tüm kurumlar, program ve bütçelerini hem kendi hem de koruma planı amaçlarına göre finanse etmeli,
● Tarihi alan ve çevresinin korunması için kamu ve özel kuruluşların kurulmasına teşvik; bağış yapanlara özel vergi imtiyazı,</td><td>● Gecekondu ve bloklar ile sübvansiyonlu konut inşaatına ilişkin hükümler, hem koruma politikasına uyacak hem de ona katkıda bulunacak şekilde planlanmalı veya değiştirilmeli,
● Alanın bütünlüğünü bozan yakın tarihli yapılara ancak plana uygun olarak izin verilmeli,
● Kentsel gelişim ya da gecekondu temizleme programlarında tarihi binalar korunmalı, gerekirse yıkımdan önce koruma planı yapılmalı,
● Kültürel mirası bozmadan yangın ve doğal afet gibi olağanüstü durumlar için çözümler aranmalı,
● Mekânsal organizasyonu bozmamak adına, yeni binalara ilişkin düzenlemeler ve kontrollere özen gösterilmeli,
● Bir anıt çevresinin yıkılması yoluyla tecrit edilmemeli ve taşınmamalı,
● Direk, telefon kabloları, antenler ve reklam panolarının vb. tahribatı önlenmeli, mevcutları ise kaldırılmalı,
● Tarihi alanların çevresinde kirlilik yaratan endüstriler yasaklanmalı,
● Yaya trafiğini teşvik etmek için yaya trafiğini, hizmet erişimini ve toplu taşımayı kolaylaştıracak çevre ve hatta merkezi otoparkların ve yönlendirme sistemlerinin yerleştirilmesine ve bunlara erişime özen gösterilmeli,</td><td rowspan="2">● Mevcut hükümler uygulanmalı, gerekirse yeni kanun ve yönetmelikler çıkarılmalı,
● Şehir ve bölge planlama ve konut politikasına ilişkin kanunlar da, mimari mirasın korunmasına ilişkin kanunlarla uyumlu hale getirilmek ve koordine edilmek üzere gözden geçirilmeli (Kanunlar arası koordine),
● İlgili yasalar prensipte, koruma yasalarının herhangi bir ihlalini ve korunan alanlardaki mülkiyet değerlerinde, bir bütün olarak toplumun çıkarları için planlanan koruma ve restorasyonu tehlikeye atabilecek herhangi bir spekülatif artışı önlemek için tasarlanmış hükümler içermeli,
● Binalar ve araziler ile ilgili koruma önlemlerinin yasal sonuçları kamuya açıklanmalı,
● Turizm tarafından aşırı sömürüden kaynaklanan zarara karşı önlemler için ayrıca hükümler konulmalı,</td><td>● Kamu makamları ve bireyler, koruma tedbirlerine uymakla yükümlü olmalı,
● Koruma planları ve belgeleri, kanunla belirlenen kuruluş tarafından onaylanmalı,
● Sorumlu kamu makamlarına gerekli personel ve yeterli teknik, idari ve mali kaynaklar sağlanmalı,
● Tarihi binaları satın alma işlemlerinden sorumlu kar amacı gütmeyen derneklerin oluşturulmasını kolaylaştırma,
● Yerel kalkınma ihtiyaçları için idari personel eğitilmeli,</td><td>● Koruma planları ve belgeleri, alanında uzmanlaşmış disiplinler tarafından yapılmalı,
● Koruma planı ve şartnameler, yayıncı tarafından yürütülmeli,
● Gönüllü koruma grupları ve kar amacı gütmeyen derneklerin oluşturulması ve fahri veya mali ödüllerin oluşturulması teşvik edilmeli,
● Vasıflı işçi ve zanaatkarların eğitiminin teşvik edilmesi,</td><td>● Tarihi alanların ve çevrelerinin bir listesi ulusal, bölgesel veya yerel düzeyde hazırlanmalı,
● Hangi binaların veya bina gruplarının büyük bir özenle korunacağını, belirli koşullar altında muhafaza edileceğini veya oldukça istisnai ve kapsamlı bir şekilde belgelenmiş durumlarda yıkılacağını belirlemek için analitik bir belge düzenlenmeli ve kamu ve özel açık alanların ve bitki örtüsünün bir envanteri çıkarılmalı</td><td>● Politikalar ülkenin tamamı için geçerli olan ilkelere dayanmalı,
● Keyfi veya haksız kararlara karşı temyiz mekanizması sağlanmalı (müdahale)</td><td>● Planın amaçlarına aykırı başka amaçlara hizmet etmemesini sağlamak için sürekli denetim yapılmalı,</td></tr>
<tr><td colspan="3">● Birden çok katman içeren alanlarda, bu dönemler dikkate alınmalı,
● Kırsal alanlarda tarihi kırsal toplulukların bütünlüğünü doğal ortamlarında korumak için, rahatsızlıklara ve ekonomik ve sosyal yapıdaki tüm değişikliklere neden olan tüm çalışmalar dikkatli bir şekilde kontrol edilmeli</td><td>● Koordinasyonu sağlayan ilgili sorumlu makam oluşturulmalı,
● Yetkililer, halkın katılımıyla, halkın görüşlerini almalı,</td><td colspan="3">● Acil olarak alınması gereken her türlü koruma tedbiri, koruma plan ve belgelerinin hazırlanması beklenmeden alınmalı,
● Her düzeyde koruma ve planlama arasındaki bağlantılar: tarihi alanlara uygulanabilir koruma yöntemleri; malzemelerin değiştirilmesi; modern tekniklerin koruma çalışmalarına uygulanması; korumak için vazgeçilmez el sanatları teknikleri teşvik edilmeli,</td></tr>
</table>

Tablo A. 5 Arkeolojik Mirasın Korunması ve Yönetimi Tüzüğü (ICOMOS, 1990a; ICOMOS, 1990b)

SÖZLEŞME	KAVRAMLAR	TOPLUMSAL	EKONOMİK	FİZİKSEL	YASAL - KANUN	YÖNETSEL		PLANLAMA		
						Merkezi ve Yerel	Disiplin ve Diğer Kuruluşlar	İnceleme-araştırma – belgeleme, sergi	Plan, politika, müdahale, uygulama	Bakım-Onarım, izleme Geri dönüş, denetleme, devamlılık
1990 ICOMOS Arkeolojik Mirasın Korunması ve Yönetimi Tüzüğü	Arkeolojik Miras	● Halka bilgi verilmeli ve halkın katılımı sağlanmalı, ● Korunmanın teşvik için yerel ilgi ve katılım etkin olarak araştırılmalı ve desteklenmeli,	● Mirasın yönetimi için gerekli maddi kaynaklar sağlanmalı	● Arazi kullanımları denetlenmeli ve geliştirilmeli, ● Kazılar kentsel büyüme, arazi kullanımı değişimi, soygun ve doğal bozulma gibi etkenlerden zarar gören anıt ve sitlerde yapılmalı, ● Yeniden yapım esnasında mevcut bilgilerden yararlanılmalı ve doğrudan arkeolojik kalıntının üstüne yapılmamalı, ● Kazıdan çok yerinde koruma önemli,	● Arkeolojik mirasın korunmasına yönelik toplumsal sorumluluk yasada tanımlanmalı, ● Ülkenin tarihine ve gerekliliklerine uygun olarak mirasın yerinde koruma ve araştırılma olanağı sağlamalı, ● Yasalar ilgili yetkili kurumun kararı olmadan anıt ve sitlerle çevrelerinin değişiklik yapılarak yok edilmesini, zedelenmesini veya bozulmasını engellenmeli, ● Yasalar arkeolojik mirasın bakım yönetim ve korunmasını istemeli ve kaynak sunmalı, ● Arkeolojik miras yasalarının çiğnenmesi durumunda, yapılacak yasal işlemler tanımlanmalı, ● Yasalar arkeolojik mirasın yalnız tescil edilmiş bölümlerini koruyorsa, henüz tescil edilmemiş veya yeni bulunmuş anıt ve sitlere , arkeolojik değerlendirilmeleri yapılıncaya kadar geçici koruma sağlayacak olanak sağlanmalı, ● Bayındırlık uygulama projelerine geçilmeden önce arkeolojik etkilenme araştırmalarının yapılması zorunluluğu getirilmeli,		● Birçok disiplinden yüksek akademik standartlara sahip kişiler yer almalı,	● Arkeolojik mirasın yok edilmesine izin verildiği durumlarda, yasalar tam bir ● Arkeolojik araştırma ve belgeleme istemeli, arkeolojik mirasın korunması ve yönetiminde temel görev arkeolojik araştırma olmalı, ● Envanter hazırlanmalı, ● Alanın tümünü kazmak yerine, mümkün olabildiğince zarar vermeyen tekniklerle araştırma, yerden ve havadan belgeleme ve örnek alma yöntemleri teşvik edilmeli, ● Yerel halkın tarihi de araştırılmalı,	● İlgili politikalar sürekli olarak gözden geçirilmeli, güncel tutulmalı, ● Koruma uluslararası, ulusal, bölgesel ve yerel düzeydeki planlama politikalarıyla bütünleştirilmeli, ● Nitelikli uzman yetiştirmek eğitim politikalarının hedefi olmalı,	● Genel hedef bütün ilgili belge ve koleksiyonların da uzun vadeli koruma ve bakımını sağlayarak, anıt ve sitleri yerinde korumak olmalı, ● Kazıdan sonra gerekli bakım ve yönetim sağlanamayacaksa, arkeolojik miras kazılarak ortaya çıkarılmamalı ve çıkarıldıktan sonra her türlü etkene açık bırakılmamalı, ● Güncel yorumlar katılarak halka sunumu yapılmalı.

Tablo A. 6 Taşınmaz ve Taşınır Mülklerden Oluşan Tarihi Komplekslerin Bütünleşik Olarak Korunmasını Teşvik Etmeye Yönelik Önlemler Hakkında Tavsiye Kararı (CE, 1998)

SÖZLEŞME	KAVRAMLAR	TOPLUMSAL	EKONOMİK	FİZİKSEL	YASAL - KANUN	YÖNETSEL		PLANLAMA		
						Merkezi ve Yerel	Disiplin ve Diğer Kuruluşlar	İnceleme-araştırma – belgeleme, sergi	Plan, politika, müdahale, uygulama	Bakım-Onarım, izleme Geri dönüş, denetleme, devamlılık
1998 AVRUPA KONSEYİ Taşınmaz ve Taşınır Mülklerden Oluşan Tarihi Komplekslerin Bütünleşik Olarak Korunmasını Teşvik Etmeye Yönelik Önlemler Hakkında Tavsiye Kararı	Tarihi Kompleksler	● Tarihi bir kompleksin sahibi, koruma prosedürüne dahil olmalı ve önerilen listeleme veya sınıflandırma hakkında yorum yapma veya itiraz etme fırsatına sahip olmalı, ● Mülkün devri ile koruma yükümlülüğü yeni sahibine devredilmeli, ● Koruma için teşvik (vergi indirimi, ücretsiz ekipman vs.) sağlanmalı, ● Korunan tarihi kompleksler halkın erişimine açık olmalı			● Tarihi komplekslerin kaldırılmasına veya dağıtılmasına karşı korunmasını sağlayan mevzuat konmalı, ● Mülkte yasa dışı ve kasıtlı olarak yapılan eylemlere yaptırım uygulanmalı, ● Mülkün korunması için mali tedbirler alınmalı,	● Korunan bir tarihi kompleksi tamamen veya kısmen değiştirme etkisine sahip olan herhangi bir önerilen değişiklik veya ayırma, yetkili bir makamın onayına tabi olmalı, ● Devletler, yasa dışı olarak değiştirilmiş korunan tarihi kompleksler hakkında bilgi alışverişi için diğer devletlerle ikili ve çok taraflı anlaşmalar yapmayı düşünmeli, ● Tarihi bir kompleksten yasa dışı olarak ayrılmış bir nesnenin iade edilmesini ve değiştirilmesini mümkün olduğunca sağlamak için bir sistem oluşturmalı, ● İlgili idareler mirastan sorumlu makamları koordine etmek için sorumlu bir organ atamalı, ● Sorumlu makam denetleme hakkına sahip olmalı,		● Listeleme veya sınıflandırma sistemi uygulanmalı, ● Tarihi komplekslerle ilgili koruma ve restorasyon meslekleri ve el sanatlarında eğitimi teşvik edilmeli,		

Tablo A. 7 Burra Tüzüğü: Kültürel Öneme Sahip Yerlerin Korunması için Avustralya ICOMOS Tüzüğü (ICOMOS, 1999)

SÖZLEŞME	KAVRAMLAR	TOPLUMSAL	EKONOMİK	FİZİKSEL	YASAL - KANUN	YÖNETSEL		PLANLAMA		
						Merkezi ve Yerel	Disiplin ve Diğer Kuruluşlar	İnceleme-araştırma – belgeleme, sergi	Plan, politika, müdahale, uygulama	Bakım-Onarım, izleme Geri dönüş, denetleme, devamlılık
1999 ICOMOS Burra Tüzüğü: Kültürel Öneme Sahip Yerlerin Korunması için Avustralya ICOMOS Tüzüğü	Kültürel Önem	● Kültürel sorumlulukları olan kişilerin katılımını sağlanmalı, ● Kültürel değerlerin bir arada yaşamasına saygı duyulmalı ve teşvik edilmeli, ● İnsanlar ve bir yer arasındaki önemli ilişkilere saygı gösterilmeli, korunmalı ve gizlenmemeli, ● Kültürel önemin ortaya çıkarılması için yorumlanarak açıklanmalı,	● Yeterli kaynak sağlanmalı,	● Geleneksel teknik ve malzemeler tercih edilmeli, ● Mekana uygun kullanım olmalı, ● Ortamı veya ilişkileri olumsuz yönde etkileyecek yeni inşaat, yıkım, izinsiz girişler veya diğer değişiklikler olmamalı, ● Zorunlu olmadığı sürece yerinde korunmalı, ● Zorunlu olmadığı sürece içerik ve demirbaşlar yerinde muhafaza edilmeli, ● Gerektiği durumlarda kültürel önemine göre uygun yorumla değişiklik yapılmalı, ● Restorasyon ve yeniden yapılanma, yerin kültürel açıdan önemli yönlerini ortaya çıkarmalı,				● Yeterli kanıt yoksa bile korunmalı, ● Fiziksel, belgesel, sözlü ve diğer kanıtların analizini içermesi gereken yeri anlamaya yönelik çalışmalar yapılmalı, ● Değişiklik yapılmadan önce ve sonra mevcut doku, kullanım, çağrışımlar ve anlamlar yeterince kaydedilmeli, ● İlgili kayıtlar uygun olduğu durumda kamuya açık hale getirilmeli, ● Kaldırılan önemli dokular kültürel öneme göre kataloglanmalı ve korunmalı,	● Kültürel öneme sahip yerler riske atılmamalı veya savunmasız bırakılmamalı, ● Yapılan değişiklikler, sağladığı fiziksel veya diğer kanıtları bozmamalı ve varsayımlara dayanmamalı, ● Bir yerin kültürel ve doğal önemi tüm yönleriyle belirlenmeli ve dikkate alınmalı, ● Restorasyon veya yeniden inşa eğer yeterli kanıt varsa yapılmalı, ● Ekleme ve diğer değişiklikler kültürel önemini azaltıyorsa izin verilmemeli, ● Yer için hazırlanan önemli beyanlar ve politika, yönetim planına dahil edilmeli,	● Gerekli zamanlarda bakımı yapılmalı, ● Her türlü değişiklik uygun bilgi ve beceriye sahip kişiler tarafından uygulanmalı, ● Yeni kanıtların ve ek kararların bir kaydı tutulmalı,
								● Mekânın araştırılmasına ve bakımına katkıda bulunabilecek tüm bilgi, beceri ve disiplinlerden yararlanmalı,		

Tablo A. 8 Geleneksel Mimari Miras Tüzüğü (ICOMOS, 1999b)

SÖZLEŞME	KAVRAMLAR	TOPLUMSAL	EKONOMİK	FİZİKSEL	YASAL - KANUN	YÖNETSEL		PLANLAMA		
						Merkezi ve Yerel	Disiplin ve Diğer Kuruluşlar	İnceleme-araştırma – belgeleme, sergi	Plan, politika, müdahale, uygulama	Bakım-Onarım, izleme Geri dönüş, denetleme, devamlılık
1999 ICOMOS Geleneksel Mimari Miras Tüzüğü	Geleneksel Mimari Miras	● Toplumun kültürel kimliğine saygı gösterilmeli, ● Yöre halkına geleneksel yapım tekniklerini, malzeme ve zenaatleri korumalarına yardım edecek eğitim programları sunulması,		● Çağdaş müdahaleler geleneksel mirason kültürel değerlerine ve geleneksel karakterlerine saygı göstermeli, ● Müdahale esnasında konum, fiziksel ve kültürel çevreyle ilişkileri korunmalı, ● Geleneksel yapım sistemleri ve zenaatları sürdürülmeli, ● Yapı malzemelerin birbiriyle uyumuna özen gösterilmeli, ● Fonksiyon değişikliği durumunda yapının bütünlüğü, karakteri ve biçimi saygı görmeli,			● Çok disiplinli bir uzman ekip tarafından yapılmalı,	● Müdahale öncesi, yapının biçimi ve strüktürü ayrıntılı incelenmeli, ● Hazırlanan rapor ve belgeler halkın erişebileceği arşivlerde saklanmalı,		● Bakım ve onarım ile korunmalı,

Tablo A. 9 Toplum için Kültürel Mirasın Değerine İlişkin Çerçeve Sözleşmesi (Faro Sözleşmesi) (CE, 2005)

SÖZLEŞME	KAVRAMLAR	TOPLUMSAL	EKONOMİK	FİZİKSEL	YASAL - KANUN	YÖNETSEL		PLANLAMA		
						Merkezi ve Yerel	Disiplin ve Diğer Kuruluşlar	İnceleme-araştırma – belgeleme, sergi	Plan, politika, müdahale, uygulama	Bakım-Onarım, izleme Geri dönüş, denetleme, devamlılık
2005 Avrupa Konseyi Toplum için Kültürel Mirasın Değerine İlişkin Çerçeve Sözleşmesi (Faro Sözleşmesi)	Kültürel Miras, Miras Topluluğu	● Çatışmaların çözülmesi ve önlenmesi amacıyla karşılıklı anlayış ve güvenin artırılması için kültürel miras değerlendirilmeli, ● Sorumluluk duygusu uyandırarak toplumsal birliği güçlendirmeli, ● Her bir miras topluluğu tarafından kültürel mirasa, tanımladığı şekilde, atfedilen değeri dikkate alınmalı, ● Özellikle gençler ve özürlüler tarafından erişimi kolaylaştıran önlemler alınmalı, ● Bütün eğitim kademelerine dahil edilmeli, ● Dil ve kültür çeşitliliğini güvenceye almak için çaba harcayan girişimleri özendirilmeli,	● Sürdürülebilir kalkınma tanımlanmalı ve ilkeleri belirlenmeli ve idamesi teşvik edilmeli, ● Kültürel mirasın ekonomik potansiyeline ilişkin farkındalık artırılmalı ve uygulanmalı, ● Ekonomik politikalarda kültürel mirasın özel karakteri ve menfaatleri dikkate alınmalı,	● Kültürel, biyolojik, jeolojik ve peyzajla ilgili tümleşik bir yaklaşım geliştirilmeli,	● Kültürel miras hakkının kullanılmasını düzenleyen yasal hükümlerin var olması sağlanmalı, ● Bütün genel teknik yönetmeliklerin, kültürel mirasın özel korunma gereklilikleri dikkate alınmalı,	● Kamu otoritelerinin diğer aktörlerle iş birliği yapması için yenilikçi yollar geliştirilmeli,	● Mirasın korunması ile ilgili sivil toplum örgütlerini kamu yararı yönünde hareket etmeye özendirilmeli, ● Gönüllü örgütlerin miras üzerindeki rolünün kabul edilmesi, ● Disiplinler arası araştırma özendirilmeli, ● Mesleki deneyimler paylaşılmalı,	● Farklı yorumlara saygı gösterilmeli, ● Tanıtımı, yöntemleri ve etik ilkelere dayanmaya teşvik edilmeli, ● Sayısal içeriğin artırılması,	● Gereken yerde kültürel miras etki değerlendirmesine başvurarak iyileştirme stratejileri uygulanmalı,	● Geleneksel materyal, teknik ve becerilerin kullanımı artırılmalı,
		● Kültürel miras etkinliklerine katılımı destekleyen bir ekonomik ve toplumsal iklim teşvik edilmeli, ● Sürdürülebilir kalkınma, kültürel çeşitlilik ve çağdaş yaratıcılık hedefleri karşılıklı desteklenmeli,			● Kamu otoriteleri, uzmanlar, iş sahipleri, yatırımcılar, işletmeler, sivil toplum örgütleri ve sivil toplum arasında ortak eylemi mümkün kılacak yasal, mali ve profesyonel çerçeveler hazırlanmalı,					

Tablo A. 10 Mekânın Ruhunun Korunması Hakkında Quebec Bildirgesi (ICOMOS, 2008)

SÖZLEŞME	KAVRAMLAR	TOPLUMSAL	EKONOMİK	FİZİKSEL	YASAL - KANUN	YÖNETSEL		PLANLAMA		
						Merkezi ve Yerel	Disiplin ve Diğer Kuruluşlar	İnceleme-araştırma – belgeleme, sergi	Plan, politika, müdahale, uygulama	Bakım-Onarım, izleme Geri dönüş, denetleme, devamlılık
2008 ICOMOS Yerin Ruhunun Korunması Hakkında Quebec Bildirgesi	Yerin Ruhu	● Bir yerin birkaç ruha sahip olabileceğinin ve farklı gruplar tarafından paylaşılabileceğinin farkında olunmalı, ● Sakinler, değişen dünyanın tehditleriyle başa çıkmak için bilgilendirilmeli, ● Mekanın ruhunu canlı tutmak için iletişim sürdürülmeli, ● Yerel topluluklar yerin ruhunu korumak ve iletmek için tüm çabalarda yakından ilişkili olmalı,			● Kültürel mirasla ilgili tüm mevzuatta anıtlar, sitler, peyzajlar, güzergahlar ve nesne koleksiyonları için tüm koruma ve restorasyon projeleri dikkate alınmalı,	● Yönetim ve diğer paydaşlar, çok disiplinli araştırma ekiplerinin ve geleneksel uygulayıcıların uzmanlığına başvurmalı, ● Yerel yetkililer, değişen dünyanın tehditleriyle başa çıkmak için bilgilendirilmeli,		● Modern dijital teknoloji yaygın olarak kullanılmalı,	● Uzun vadeli stratejik planlar geliştirmeli, ● Modern çok kültürlü toplumların çoğulcu bağlamına uyarlanmış özel yönetim planları ve stratejiler geliştirilmeli,	

Tablo A. 11 Tarihi Kentlerin ve Kentsel Alanların Korunması ve Yönetimiyle İlgili Valetta İlkeleri (ICOMOS, 2011)

SÖZLEŞME	KAVRAMLAR	TOPLUMSAL	EKONOMİK	FİZİKSEL-ÇEVRESEL	YASAL - KANUN	YÖNETSEL		PLANLAMA		
						Merkezi ve Yerel	Disiplin ve Diğer Kuruluşlar	İnceleme - araştırma – belgeleme, sergi	Plan, politika, müdahale, uygulama	Bakım-Onarım, izleme Geri dönüş, denetleme, devamlılık
2011 ICOMOS Tarihi Kentlerin ve Kentsel Alanların Korunması ve Yönetimiyle İlgili Valetta İlkeleri	**Tarihi Kentler ve Kentsel Alanlar**	● Yerel toplumların özel yaşam biçimleri, geleneksel kullanım ve işlevlerin değişmemeli ve terk edilmemeli, ● Geleneksel sanatlar sürdürülmeli, ● Yerin kimliğini ve ruhunu oluşturan soyut ögeler belirlenmeli ve korunmalı, ● Sosyal doku ve kültürel çeşitlilik korunmalı, ● Turizm etkinliği, yerel halkın günlük yaşamına saygı göstermeli, ● Katılım ve ilgiyi artırmak için, okul çocuklarından başlayarak, tüm yerel halka yönelik bir genel bilgilendirme programı oluşturulmalı,	●Soylulaştırmanın engellenmesi için kira artışları denetlenmeli, ● Geleneksel ekonomik çeşitlilik korunmalı, ● Kitlesel turizme karşı önlem alınmalı, ● Yenilenemez kaynakların korunması, yeniden kullanım ve dönüşüm teşvik edilmeli, ● Yeni etkinlikler geleneksel faaliyetlerin ve yerel halkın geçimini sağlayan işleri engellememeli, ● Yeni bir etkinlik getirilmeden önce geleneksel yerel faaliyetlere etkisinin ne olacağının değerlendirilmeli, ● Yönetim ve gelişim planlarının başarılı olması için parasal olanaklar oluşturulmalı,	● Değişim doğal denge gözetilerek yapılmalı, ● Değişim tarihi kent ve kentsel alanlardaki ekolojik bağlamı geliştirmek; hava, su ve toprak kalitesini iyileştirmek; yeşil alanları genişletmek ve ulaşılabilirliğini artırmak, doğal kaynaklara gereksiz baskıları önlemek için kullanılmalı, ● Tarihi kentler ve çevreleri iklim değişikliği ve sayıları artan doğal felaketlerin etkilerinden korunmalı, ● İklim değişikliğine karşı tüm dünyada geliştirilen stratejilerden yararlanılmalı, ● Yeni eklenen mimari öğeler alanın değerlerine ve ortama saygılı olmalı, ● Yeni etkinlikler, ulaşım/taşıma sorunları veya trafik sıkışıklığı gibi ikincil olumsuz etkileri engelleyecek biçimde, dikkatle yönetilmeli, ● Sit bütünü ile onu oluşturan bileşenler, sitin bağlamı ve bu bağlamı oluşturan parçalar arasındaki ilişkiler korunmalı, ● Yeni binalar ve eskiden uyarlananlar tarihi kentin mevcut mekansal oluşumu ile ahenk içinde olmalı, ● Perspektifler, görünüşler, odak noktaları ve görsel koridorlar yeni müdahalede göz önünde bulundurulmalı, ● Yeni müdahalelerde açık kamusal alanla yoğun yapılı çevre arasındaki denge, dikkatle analiz edilmeli ve denetlenmeli, ● Ulaşım altyapısı, tarihi dokuyu veya çevresini zedelemeyecek şekilde planlanmalı, ● Yaya dolaşımı desteklenmeli, araç trafiği ve park olanakları kısıtlanmalı, ● Korunan alanlar ve tampon bölgelerden otoyollar geçirilmemeli, ● Yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı geliştirilmeli ve yapılacak yeni binalar enerji tasarruflu olmalı,		● Yetkililerin ilgileri tarihi kentlerin ve kentsel alanların korunmasına konusuna çekilmeli,		● Müdahale öncesinde mevcut durum ayrıntılı olarak belgelenmeli,	Koruma ve yönetim planı turizmin beklenen etkisini dikkate almalı, ● Koruma planı, risklere hazırlık konusunda kapasite gelişimine, çevre yönetimi ile sürdürülebilirlik ilkelerinin uygulanmasına karşı hazırlanmalı, ● Planlama, tüm paydaşları içine alan, katılımcı bir süreç olmalı, ● Koruma planı tüm kenti kapsamalı ve bir koruma projesi tanımlanmalı, ● Eğer bir koruma planı yoksa tüm koruma ve imar etkinlikleri koruma ve geliştirme ilke ve hedeflerine uygun bir şekilde yapılmalı, ● Bir yönetim planı: kültürel değerleri belirlemeli; paydaşları ve onların değerlerini saptamalı; olası çatışmaları saptamalı; koruma hedeflerini belirlemeli; yasal, finansal, idari ve teknik yöntem ve araçları belirlemeli; güçlü yönleri, zayıflıkları, fırsat ve tehditleri anlamalı; uygun stratejileri, işin bitirilme tarihini ve belli başlı eylemleri tanımlamalı; yerel yönetimler, görevliler, alan çalışması ve ayrıntılı belgelemeyle sağlanan bilgilere ek olarak, Yönetim Planının ekinde paydaşlarla yapılan toplantıların sonuçları ve tartışmaların analizi yer almalı	

Tablo A. 12 Türkiye Mimari Mirası Koruma Bildirgesi (ICOMOS, 2013)

SÖZLEŞME	KAVRAMLAR	TOPLUMSAL	EKONOMİK	FİZİKSEL	YASAL - KANUN	YÖNETSEL		PLANLAMA		
						Merkezi ve Yerel	Disiplin ve Diğer Kuruluşlar	İnceleme-araştırma – belgeleme, sergi	Plan, politika, müdahale, uygulama	Bakım-Onarım, izleme Geri dönüş, denetleme, devamlılık
2013 ICOMOS Türkiye Mimari Mirası Koruma Bildirgesi	Mimari Miras	● Mimari mirasın kültürel bağlam ile birlikte ele alınması (bütüncül), ● Toplum yararına projelendirme süreci, ● Kültürel veya dönemsel veriler birbirini baskılamamalı, ● Kamu bilincinin sağlanması için her aşamada eğitim verilmeli ve mutabakat modeli geliştirilmeli,	● Mimari miras sadece ekonomiye bağlı bir meta olarak görülmemeli,	● Yapının özgünlüğünün tüm boyutlarının korunması, ● Müdahalelere karşı yapının bütünlüğünü korumak, ● Özgün malzeme ve teknikler kullanılmalı, ● En az müdahale, ● Dağınık mimari parçaların birleştirilmeli, ● Yapının güçlendirilmesi,	● Proje hazırlama, uygulama ve denetleme süreci için yasal çerçeve oluşturulması, ● Yeni kavram ve yaklaşımlarla güncellenebilir olmalı, ● Taşınmaz sahiplerini özendirici ve destekleyici bir anlayış içermeli, ● Yetki ve sorumluluklarda sorunlar giderilerek dil ve eylem bütünlüğü sağlanmalı, ● Mevzuattaki çelişkiler mimari mirasın lehine kullanılmalı, ● Mimari mirasa özgü düzenlemeler üretilmeli,	● Kurumlar farklı disiplinlerden koruma uzmanları barındırmalı, ● Geliştirilen strateji ve ilkeler, ilgili uzmanlar, akademik kuruluşlar vd. ile paylaşmalıdır (şeffaflık), ● Özel bir başvuru yapmaya gerek kalmadan kamuoyu bilgilendirilmeli,	● Mimari mirasın korunmasında yeterli bilgi ve deneyime sahip kişilerce gerçekleştirilmeli (yetkinlik), ● Konuda uzmanlaşmış mimar ve farklı disiplinler yer almalı,	● Süreçte belgeleme, araştırma, çözümleme, yorumlama, teşhis ve koruma yaklaşımının belirlenmesi,	● Politikalar korumayı, güncel, kültürel, sosyal ve ekonomik boyutlarıyla ele alınmalı,	● Uygulama ve izleme faaliyetleri, ● Düzenli ölçüm ve izleme,
						● Koruma kararı, geniş katılım ile alınmalı, ● Çözüme yönelik ortak kararlar alınmalı, ● Yeni durumlara yönelik ortak kararlar alınmalı, ● Yetki, görev ve sorumluluklar ana hatlarıyla tanımlanmalı,				

Tablo A. 13 Floransa Bildirgesi: İnsani Değer Olarak Miras ve Peyzaj (ICOMOS, 2014)

SÖZLEŞME	KAVRAMLAR	TOPLUMSAL	EKONOMİK	FİZİKSEL	YASAL - KANUN	YÖNETSEL		PLANLAMA		
						Merkezi ve Yerel	Disiplin ve Diğer Kuruluşlar	İnceleme-araştırma – belgeleme, sergi	Plan, politika, müdahale, uygulama	Bakım-Onarım, izleme Geri dönüş, denetleme, devamlılık
2014 ICOMOS Floransa Bildirgesi İnsani Değer Olarak Miras ve Peyzaj		● Somut Olmayan Kültürel Mirasın korunmasında farkındalık artırılmalı, ● Toplum odaklı turizm gelişimi: ev sahibi ve ziyaretçiler arasında diyalog kurabilecek vasıtalar geliştirme, ● Ulusal ve Uluslararası taahhütler için kamunun bilinçlendirilmesi, ● Toplulukların sağlık, beslenme ve yaşam tarzı ile ilgili sahip olduğu geleneksel sistemler tespit edilmeli, ● Formal planlama / yönetim sistemlerinde toplumun katılımını sağlama, ● İnsan ölçeği yeniden öne çıkarılmalı,	● Miras koruma sürdürülebilir gelişme hedeflerine katkıda bulunmalı,	● Kullanıcıların mekanla ilişkisini güçlendirecek iyi bir fiziksel planlama, ● Hatıraları korumak adına yaratıcı mekanların oluşturulması,			● Peyzaj planlaması, yönetimi ve korumasında yeni araçlar geliştirmek üzere disiplinler arası geniş iş birliği,	● Geleneksel bilgi sistemlerinin kalkınmadaki rolü hakkında araştırma ve bilinçlenmenin desteklenmesi, ● Geleneksel sisteme yönelik bilgi artırılmalı, veri tabanı oluşturulmalı, ● Bireyler, topluluklar, yayıncılar ve geleneksel teknik geliştiricileri tarafından geleneksel bilgi korunmalı, ● Yenilikçi yaklaşımlar ve araçlar topluluk ağları için proaktif bir rol geliştirmek için kullanılmalı, ● Bilginin yayılmasına yönelik platform ve araçlar oluşturulmalı,	● Bütünleşik plan, politika, yönetmelik ve uygulamaların oluşturduğu bütünsel bir sistem, ● Doğa ve insan kaynaklı risklere yönelik katılımcı eylemlerin teşviki, ● Özgünlüğün korunmasına yönelik rehber ilkeler oluşturulmalı, ● Disiplinlerarası çalışma için rehber ilkeler oluşturulmalı,	
						● Çok sayıda paydaş arasında farklı düzeylerde iş birliği ağları oluşturma, ● Hükumet dışı kuruluşların stratejik ortaklıklardaki kilit rolü tanınmalı,		● Belgeleme, koruma ve izleme işlerinde kullanılacak araçların, kullanıcı dostu ve düşük maliyetli olmasına öncelik verilmeli		

Tablo A. 14 Miras ve Demokrasi Hakkında Delhi Bildirgesi (ICOMOS, 2017a)

SÖZLEŞME	KAVRAMLAR	TOPLUMSAL	EKONOMİK	FİZİKSEL	YASAL - KANUN	YÖNETSEL		PLANLAMA		
						Merkezi ve Yerel	Disiplin ve Diğer Kuruluşlar	İnceleme-araştırma – belgeleme, sergi	Plan, politika, müdahale, uygulama	Bakım-Onarım, izleme Geri dönüş, denetleme, devamlılık
2017 ICOMOS Miras ve Demokrasi Hakkında Delhi Bildirgesi		● Topluluklar ve yer arasındaki bağlantıya saygı gösterilmeli, ● Kültürel çeşitliliğin anlaşılması için yetişkinler ve çocuklar olmak üzere her düzeyde eğitim programları, ● Planlamaya toplumun katılımının sağlanması, ● Yaşayan mirasın doğru aktarılması için nesiller arası aktarım sağlanmalı, ● İhtiyacı olan tüm kültürlere dayanışma ve destek sağlanmalı, ● Yaşayan mirasın devamı için kültürel bilgi ve becerileri somutlaştıran kişi ve topluluklara tanınma ve destek verilmeli,	● Kalkınma girişimlerine koruma hedefleri dahil edilmeli,	● İşlevsel sürekliliğe saygı gösterilmeli,	● Yasalar, topluluklar ve yer arasındaki bağlantıya saygı göstermeli, ● Paydaşları bilgilendirmek, potansiyel olarak çatışan görüş ve çıkarları değerlendirmek ve dengelemek için şeffaf sistemleri zorunlu tutmalı,	● Yasaların korunması hükümetin tüm düzeylerinin sorumluluğu olmalı, ● Hükümet düzeyleri, miras yerlerini belirleme, değerlendirme ve belgeleme ve bunların önemi konusunda farkındalığı artırma sorumluluğuna sahip olmalı, ● Veri toplamak, paylaşmak, yorumlamak ve yaymak için hükümetler, kurumlar ve ilgili topluluklar tarafından çok çeşitli iletişim teknolojileri ve medya kullanılmalı,		● Çağdaş müdahalelerin uyumlu bir şekilde yerleştirilmesini sağlamak için özel rehberliğin oluşturulması,	● Mirasın korunması ve yönetimine rehberlik edecek etik ilkeler oluşturulmalı ve uygulanmalı,	

TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR

Konferans Bildirileri

1. Özcan, S. ve Örnek, E. (2023) Ulaşım Projelerinin Tarihi Kentsel Mekâna Etkisi: Tarihi Yarımada Örneği, 1. Uluslararası Boğaziçi Bilimsel Çalışmalar Kongresi, Kongre Kitabı, S: 232-233.