

İSTANBUL'DA ŞEHİR PLANLAMA ÇALIŞMALARI VE PLANLAR

Arif Nuri TUÇ*

İLK DÖNEMLER

"İstanbul çevresinde ilk yerleşmenin, Kadıköy'de Kurbağahdere kenarında Truva'nın erken katlarıyla eş zamanlı bir kültüre mensup olduğu bazı kalıntılardan anlaşılıyor. İstanbul yarımadasının burnunda Trakya'lı kavimler tarafından Lygos olduğu yazılan bir yerleşmeye ait duvar kalıntılarına Sarayburnu'ndaki ilk demiryo-lu inşaatı ve daha sonra yapılan sondajlarda rastlanmıştır. Yine Kadıköy'de bir Feni-ke "Comptoir" i olduğu biliniyor" ¹. Ege yarımadalarından başlayıp, Marmara kıyı-larından Karadeniz'e uzanan deniz ticaret yolları için önemli bir uğrak, Balkan'lar-la Önyasya arasında bir köprü olan boğaz kıyılarına, daha sonraları Grek boyları gelir-ler ve kolonizasyon yolları üzerinde önce Chalcedon (Kadıköy) sonra da Byzantion koloni şekillerini kurarlar. Tarıma uygun topraklara dayalı Kadıköy çevresinde ku-rulan Chalcedon kentinin tarımsal amaçlarla gelenler tarafından kurulduğu kanısı hakimdir. Buna karşın Marmara Denizine ve Haliç'e hakim bir tepe üzerine, Saray-burnu'nda kurulan Byzantion kentinin ticari hayata dönük olarak kurulduğu düşü-nülmektedir. Ticaretin büyük önem taşıdığı koloni hayatında, bulunduğu mevkünde sağ-ladığı olanaklar ile Byzantion kentinin Chalcedon'dan daha fazla gelişmesi ola-ğan karşılanmalıdır. İran ile Grek kentleri arasındaki ticaretin hakim olduğu dönem-de Byzantion'un da önemi fazla olmamıştır. Kuban'a göre bu kentin daha fazla önem kazanması Ege ve Balkanlar ile Küçükasya arasındaki ilişkilerde politik ağırlık merkezinin daha kuzeye çıkması, Makedonya'lıların Yunan dünyasına hakim olması ile başlamıştır. İskender sonrası ortaya çıkan devletler ve bunların Roma ile olan ilişkileri Byzantion'u etkilemiştir. Romalı'ların Önyasya'yı da kontrol etme politikası içinde Byzantion stratejik önemi ile Septimus Severus'u rahatsız eden bir şehir ola-rak M.S. 196 önce tahrip edilmiş, daha sonra surları biraz daha büyültülerek yeniden imar edilmiştir ². M.S. 326'da Byzantion'u Doğu Roma'nın başkenti yapan Kons-tantin'in bu kenti başkent seçmesinin nedeni o dönemin politik durumu içinde şeh-

* Dr., Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

1 Doğan Kuban, "İstanbul'un Tarihi Yapısı" Mimarlık, Mayıs 1970 sayı 79, s. 26'dan Janin, R., Constantinople Byzantine, Development urbain et repor-toire topographique, Paris 1950, s. 15.

2 Selman Ergüden, İstanbul'un Gelişimi Geçirdiği İmar ve Planlama Aşamaları Üzerine Bir Araştırma (Basılmamış Tez) 1974, s. 2.

rin stratejik önemi idi. İmparator Kostantin şehri eski bir Grek sitesinden bir Roma şehrine çevirmiştir. Bu dönemde şehir çok büyük değişiklikler göstermiş, bir imparatorluk şehri haline gelmiştir. "Konstantin'in İstanbul'u eski Grek şehri Byzantion'un doğan bir devamı değil, baştan sona bir hamlede gerçekleştirilmiş ve geç Roma dünyasının mimari esprisıyla donanmış yeni bir kuruluşu idi ³.

Bugünkü İstanbul'un kapladığı alanlar içinde kurulan Grek koloni şehirleri sadece Chalcedon ve Byzantion değildir. Farklı zamanlarda ortaya çıkmış başka yerleşmelerde bulunmaktadır. Bunlar yeri kesin olarak bilinmeyen bugünkü Üsküdar civarında kurulmuş olan Chrysopolis ve bugünkü Galata'nın ilk çekirdeğini oluşturan Sykae yerleşmeleridir. Bu yerleşmelerin hepsi sonradan Konstantinopolis adını alan Byzantion'un gelişmesi ile önemlerini yitirmişlerdir.

Bizans döneminde Konstantinopolis bir sur içi şehri olarak gelişmiştir. Kadıköy tarafında yer alan Chalcedon en eski yerleşme olmasına rağmen önemli bir gelişme göstermemiş küçük bir yerleşme olarak kalmıştır. Sykae Konstantin döneminde bir duvarla çevrilmiş, daha sonraları özellikle Cenova'lılara verildikten sonra kendi başına gelişerek bir ticaret merkezi haline gelmiştir.

1453 de Fatih Sultan Mehmet şehri fethettikten sonra önemli imar faaliyetine girişmiş, Anadolu ve Rumeli'den getirilen büyük topluluklar şehre yerleştirilmiştir.

19. yüzyıl Osmanlı devletinin batı ile iktisadi ve ticari ilişkilerinin arttığı bir dönemdir. Liman kentleri, özellikle en büyük liman durumunda olan İstanbul, bu ilişki düzenini sağlayan merkezlerin başında gelmekteydi. Bu ilişki, kentlerin de yapılarını etkiliyor, dış koşulların artan baskısı geleneksel yapıyı zorluyor, köklü değişiklikler gerektiriyordu. Tanzimatla beraber şehirlerin batı anlamında düzenlenebileceği düşüncesi de uygulama alanına konuyordu.

Osmanlılar döneminde önemli imar faaliyetlerine konu olan şehrin ilk imar planı anlamındaki genel planı Sultan II. Mahmut zamanında Alman general Moltke tarafından yapılmış 1837 tarihli haritadır. General Moltke tarafından hazırlanan imar planında teklif edilenler arasında başlıca; geniş yolların ve meydanların açılması, şehrin çevresine büyük kışlaların yerleştirilmesi gibi öneriler yer almaktaydı. Bu dönemde bile İstanbul atlı arabanın taşıt olarak az kullanıldığı, taşınacılığın arabadan çok hayvan sırtında yapıldığı bir şehir görünümünde idi. Bu açıdan da ana arterlerin açılması, yol strüktürünün iyileştirilmesi, İstanbul'un gelişmesi, çağdaşlaşması açısından büyük önem arz ediyordu. Moltke'nin önerileri arasından gerçekleştirilen başlıca tesisler şehrin silüetini de büyük ölçüde etkileyen büyük askeri kışlalar olmuştur. II. Mahmut tarafından 1838 de açılan ve şehrin iki yakasını, Unkapanı ile Azapkapı'yı, birleştiren yaya köprüsünün de Moltke tarafından hazırlanan imar planında yer aldığı düşünülmektedir ⁴.

Tanzimat dönemine kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda mahalli yönetim islami esaslar dahilinde kadı ve yardımcılar tarafından yürütülürdü. Kadı, idari, adli ve beledi yetkilere sahip merkezi idare tarafından atama ile işbaşına getirilen bir devlet

3 Doğan Kuban, "İstanbul'un Tarihi Yapısı" Mimarlık, Mayıs 1970, sayı 79, s. 29.

4 a.g.e. s. 41.

memuru idi. Ancak yargıç sıfatı ile baktığı davalardan aldığı harçlar ile geçinir ayrıca devletten maaş almazdı. Kadılar tüm bu hizmetleri görürken *iktisab ağası, muh-surbası, subaşı, böcekbaşı, çöplük subaşı ve mimarbaşı* gibi görevlilerden de yararlanırdı. Kadının kentin muhtelif semtlerindeki görevleri tek başına yürütemeyeceği için semtlerde kadıyı temsil eden *ayak naibi* denilen vekilleri bulunurdu. Mahallelerde kadınların görevlerini ise mahalle imamları yürütürdü. Kadının yardımcılarından böcekbaşı, çöplük subaşı, temizlik hizmetleri; mimarbaşı yol, kanal ve resmi binaların bakımı ile ilgilenirdi. "Bu dönemde İstanbul dört kadılığa bölün-müştü: İstanbul, Eyüp, Galata, Üsküdar. Bunlardan İstanbul kadılığı kentin merke-zinde bulunması dolayısıyla hepsinin büyüğü ve önemlisi sayılır ve başında bulunan kadıya da İstanbul Efendisi denilirdi" ⁵. Ancak mevcut örgütlenme biçimi içinde şehrin su, kanalizasyon, yol, imar gibi sorunları gerektiği gibi çözümlenemiyordu. Bu dönemde mahalli idarenin görevi işleri fiilen yapmaktan çok bu tür hizmetlerin yapılması için halka yol göstermek ve denetlemek biçiminde ortaya çıkmaktaydı.

19. yüzyıla kadar Osmanlı Devleti'nde hem mahalli hizmetleri hem de yargı hizmeti gören kadınların dayandıkları önemli bir güç olan loncaların giderek etkinliklerini kaybetmeleri, diğer yandan da II. Mahmut döneminde kadılığın hizmetleri-nin yürütülmesinde yararlanan yeniçeri ocaklarının kaldırılması sonucu görevlerini sürdürme gücü büyük ölçüde ortadan kalktığından yeni bir düzenlemeye gidilmiştir. 1826 yılında düzenlenen İktisap Nizamnamesi ile İstanbul'da İktisap Nazırlığı, eya-letlerde İktisap müdürlükleri kurulmuştur. Kentlerde vergi tahsilatıyla, kolluk ve be-lediye hizmetlerinin yürütülmesi bu nazırlığa bırakılmıştır. Ancak zamanla İktisap Nazırlığı ve müdürlükleri sadece vergi tahsilatıyla uğraşan bir kurum haline gelmiş-ler, belediye hizmetleri ile ilgileri kalmamıştır.

Abdülaziz devri, İstanbul'da modern batı kentlerinde rastlanan altyapı tesisle-rinin kurulmaya başladığı dönem olmuştur. Şehirlerdeki Avrupa kentlerine benzer değişikliklerin gerçekleştirilmesi bunları başaracak örgütlerin varlığına bağlı oldu-ğundan şehir sorunlarına çözüm bulmak amacı ile 16 Ağustos 1954 tarihli resmi tebliğ ile İktisap Nezareti kaldırılmış ve yerine İstanbul Şehremaneti idaresi kurul-muştur.

"Belediye idaresi konusunda yeterli bilgi ve beceri sahibi olmayan kimseler-den oluşan şehremaneti başarılı olamamıştır. Bu durumda 9 Mayıs 1955 tarihinde görevleri arasında Şehremaneti için yeni bir kuruluş tasarısı da hazırlamak olan İn-tizam-ı Şehir komisyonu kurulmuştur. Bu komisyona Osmanlı tebasından dil bilen ve Avrupa görmüş müslim ve gayrimüslim kimselerle İstanbul'daki yabancılardan tanınmış kimseler üye olarak atanmışlardır" ⁶. "Tıbbiye mektebinin ilk mezunların-dan Hekimbaşı Salih Bey de bu komisyon için görevlendirilmiştir" ⁷. Komisyon 1857 yılında dağılıncaya kadar, mekandaki toplum ihtiyaçlarının sağlanmasına yö-nelik alınmasını gerekli önemli önlemleri tesbit etmiştir. Komisyonun önerileri ara-sında kentsel altyapının düzenlenmesi (sokakların temizlenmesi, aydınlatılması, ka-

5 Halil Nadaroğlu, Mahalli İdareler, İstanbul 1978, s. 317.

6 Nadaroğlu, s. 319.

7 Selman Ergüden, İstanbul'un Gelişimi Geçirdiği İmar ve Planlama Aşamaları Üzerine Bir Araştırma (Basılmamış tez) s. 38.

nalların, su yollarının ve kaldırımların yapılması, sokakların genişletilmesi), bu işleri görmek için bir örgütün görevlendirilmesi ve bu hizmetlerin finanse edilmesi için halktan vergi alınması bulunmaktadır. Bu komisyon ayrıca İstanbul'da Belediye İdaresi'nin nasıl olması gerektiği konusunda bir Nizamname-i Umumi hazırlayarak Babıaliye sunmuştur.

Bu yönetmeliğin uygulanması ile 1868 yılında İstanbul, 14 Belediye daire-sine ayrılmıştır. Bu ondört dairenin büyük kısmı surlar dışındaki bölgeleri kapsar-ken, merkezdeki daire sayısı beş idi. Bu belediye dairelerinin en ünlüsü bir anlamda örnek daire olarak görev yapacak olan Altıncı Daire idi. Bu örnek dairenin Beyoğlu-Galata bölgesinde kurulmasının nedeni bu bölgenin o zamanlar şehrin en uygar semti sayılması ve azımlıklar ile yabancıların büyük ölçüde burada oturmaları idi. Bağımsız olarak kurulan yeni Şehremaneti'ne değil, doğrudan Babıaliye bağlı bulunan bu dairenin görevleri arasında kadastro yapılması, sokak ve caddelerin genişletilme-si, bina inşaatlarının kontrol etmek gibi görevler vardı. Şehir meydanlarının teşekkü-lü ile yolların genişletilmesi de o yıllarda başlar.

Altıncı daire, mezarlıkların düzenlenmesi, bazılarının kaldırılması ve yerlerine parkların yerleştirilmesi, yolların açılması düzenlenmesi, sokaklarına parke döşen-mesi, o sıralarda Galata ile İstanbul arasında yoğunlaşmış bulunan ulaşımın rahat-laması için Karaköy köprü başının genişletilmesi, Kadastro haritalarının hazırlan-ması gibi o zaman için oldukça önemli imar faaliyetlerinde bulundu⁸. Daha son-raki yıllarda Şehremaneti'nin yapısında bazı idari değişiklikler ortaya çıkmışsa da II. Abdülhamit dönemine kadar imar planları açısından önemli bir gelişme, yangın yerleri hariç, görülmemiştir. Bu tarihlerde İstanbul'da çok sık büyük yangınlar çıkı-yor, oldukça önemli hasara neden oluyordu. Yangınlardan sonra yangın arazisinin planlı bir şekilde yeniden imarını yapmak için Nafia Nezareti'ne bağlı Ebniye İdaresi kurulmuştur. Nizamnameye göre en az 20 evin yandığı yangınlardan sonra idare ta-rafından yangın yerinin kadastro haritası yapılır, alt yapı tesisleri ile birlikte yen-den inşaat teşvik edilirdi. "Bu komisyonun ilk defa harita yaptırdığı ve imar ettir-diği yangın yeri Aksaray'dadır. 1854 yılında yer alan bu olaydan sonra yangın yer-i nin haritası "İstora" isimli bir İtalyan mühendis tarafından yapılmıştır"⁹.

II. Abdülhamit saltanatı devletin bütün alanlarda batı ile ilişkilerinin yoğun-laştığı, bir anlamda batıya bağlandığı ve yenileşme çabasının da o oranda güçlen-diği bir devirdir. Devrin en büyük imar başarılarını gösteren şehir Paris olduğundan Abdülhamit Paris sefiri Salih Münür Çorlu'yu İstanbul'un planlaması ile görevlendir-miştir. Salih Bey Paris belediyesi başmühendisi Buvar ile anlaşmış, ancak Buvar İstanbul'a gelmediğinden İstanbul'dan çekilen fotoğraflar üzerinde Paris'te resmet-tiği önerilerini İstanbul'a göndermiştir. Padişah bunları çok beğenmiş ve uygula-maya geçilmesini istemiştir. Yolların açılması, altyapı tesislerinin tamamlanması gibi işlerin kimler tarafından yapılacağı tartışması bir sonuca bağlanamadığından çalışmalar bir süre sonra unutulmuştur. 1908 İkinci Meşrutiyet döneminde Fransız

8 Osman Ergin, Türkiye'de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı, İstanbul Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1936, s. 126.

9 Ergüden s. 40'dan Osman Ergin, İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri, İstan-bul, 1938, s. 140.

Buvar tekrar İstanbul'a davet edilmiştir. Ancak Buvar şehrin umumi haritası olmadan çalışılamıyacağı gerekçesi ile bir süre sonra geri dönmüştür ¹⁰. Şehrin genel haritasının hazırlanması için önce bir Fransız sonra da bir Alman uzman görevlendirilmiştir. Ayrıca belediye fen işlerinin başına üç sene için Lyon Belediyesi Başmühendisi Orik getirilmiştir. Yardımcılarını da Fransa'dan getiren Orik döneminde yangın yerlerinin düzenlenmesi, yol açımı çalışmaları nispeten hızlanmıştır.

"Cumhuriyet öncesi İstanbul ile ilgili son planlama projesi bahriye nazırı Nazım Cemal Paşa'ya aittir. Cemal Paşa Suriye'de iken Kudüs ve Şam'ın planlarını yapan Alman şehirci Culder'i tanımış ve İstanbul'a çağırarak bir plan hazırlattır-
mıştır. Cemal Paşa'nın da baskısı ile planın uygulanması için büronun kurulması konusunda belediye ile bir anlaşmaya varılıp, çalışmalara başlanacağı sırada hükümet devrilmiş ve İstanbul işgal edilmiştir" ¹¹.

CUMHURİYET DÖNEMİ

Cumhuriyet döneminden 1932 yılına kadar kent için bir imar planı hazırlanmasına yönelik bir çalışma olmamış, imar faaliyetleri yol istikâmet çizgileri olarak kadastro memurları tarafından yapılmıştır. 1930 tarihli 1580 sayılı Belediye Kanunu bütün belediyelere imar planı yaptırma görevi vermiştir. İstanbul'da çağdaş şehircilik anlayışı içinde yeniden planlanması çabaları ise 1933 yılından itibaren başlamıştır. O sıralarda yabancı teknik elemanlar ile imar sorunları çözümleme eğilimine paralel olarak kendi ülkesinde isim yapmış şehirciler arasından üçü bir fikir yarışması için İstanbul'a davet edilmişlerdir. Bu üç yabancı uzman Ageche, Lambert ve Elgötz'dür. Belediyece kendilerine planlama ilkeleriyle ilgili herhangi bir uyarıda bulunulmamış, İstanbul'un o günkü durumunu gösterir genel plandan başka bir belge de verilmemiştir. Ageche, Elgötz ve Lambert İstanbul'a ayrı ayrı gelerek birer aylık bir süre ile incelemelerde bulunmuşlar ve yarışmaya konu olacak raporlarını hazırlamışlardır. Bu üç mütehassisin İstanbul'da bir ay süre ile hiçbir etki altında kalmadan yaptıkları inceleme ve araştırma sonuçları belediyece teşkil edilen bir jüri tarafından seçime tabi tutulmuş ve sonuçta Alman şehircilik uzmanı Elgötz'ün proje ve raporu esas hatları itibariyle kabul edilmiştir. Jüri tarafından seçilen yedi kişilik bir komisyon yarışmaya katılanların görüşlerini ve kendi karşılaştırmalı eleştirilerini kapsayan bir açıklama raporunda hazırlamıştır.

Yabancı uzmanlardan Ageshe o dönemde Fransız Şehircilik Örgütü'nün ikinci başkanıdır. Ününü Rio'nun imar planlamasını yaparak sağlamıştır. Lambert'i Türkiye'ye Fransız İçişleri Bakanlığı tavsiye etmiştir. Kendisi New York, Şikago, Paris şehir planlama çalışmalarına katılmıştır. Elgötz ise Essen şehrinin düzenlenmesi ile ilgili çalışmaları ile tanınmaktadır. Berlin Technische Hochschule de şehircilik bölümü başkanı da yapmıştır.

Ageshe'nin çalışmalarında İstanbul'un sorunları ve önerileri belirli başlıklar altında toplanmıştır. Ageshe bu konuda "Araştırmalarımızın sonucu bizi yeni şehir-

10 Osman Ergin, s. 46-49.

11 Selman Ergüden, s. 42.

ciliğin uygulama çabası, tertip ve düzenleme ve şehrin genişleme sorunlarını kapsayan temel esasları on iki bölüm altında toplamaya mecbur etti" demektedir ¹².

Çalışmaların toplandığı konular şunlardır:

1. İstanbul'da kat bütünlüğünün sağlanması,
2. Mahallelerin ayrılması (zorlama),
3. Yeni plandaki yol şebekesi,
4. Rasyonel yol tesisi ile ulaşımın sağlanması,
5. Umumi nakliyat,
6. Garlar,
7. Limanlar,
8. Tayyare Parkları,
9. Satalit yerleşme ve merkezle ilişkiler,
10. Şehrin sıhhileşmesi,
11. Açık serbest sahalalar,
12. Tarihi değerlerin korunması.

Agеше bu başlıklar altında İstanbul ve geleceği hakkında düşünceleri açıkladıktan sonra, planlama çalışmasının uygulamaya üç etapda dönüştürülebileceğini belirtmiştir. Bunlar tanzim ve tevsir programı, çeşitli evraklarla tamamlanarak, bir raporla açıklanacak ve bunların bütünü "plan directeur" n teşkil edecektir. Bu haritalarla bunları açıklayan ve tamamlayan rapor şehrin imar "chartre regularice" ni teşkil edecektir" ¹³. Agеше'nin önerilerinin çok tutarlı bir yapıya sahip olduğu söylenemez. Çalışmanın yerleşmenin sosyo-ekonomik yapının bir parçası olduğu görüşünden uzak kaldığı, planlama çalışmasını salt şehrin estetik güzelliğinin sağlanması yönünde düzenlendiği görülmektedir. Şehrin fiziki koşulları yanında, İstanbul'un Türkiye içindeki yeri ve mekânda yer alacak faaliyetlerinin özellikleri gibi konulara değinmediği görülmektedir. Agеше'ye göre tarihi geçmiş olan büyük şehirlerin çoğunda tatbik edilen kurallara İstanbul'da da uyularak eski eserlere sahip bölgelerin saptanması gerekir. Ayrıca bu tarihi anıtlar kuru çıplaklığı ile gösterilmeli etrafı güzel bahçe ve manzaralarla çevrilmelidir. Herhangi bir yapının bu sanat eserlerini kapatmaması ve ahengini bozmaması için bu bölgelerde yapılacak yapıların yükseklik ve yönlerini tayin eden nizamlar konmalıdır. Tarihi anıtları taşıt ulaşımından ayırarak bahçelerle çevrilmeli, gezilere uygun biçimde düzenlenmelidir. Agеше'nin çalışmasına göre eski ve yeni şehir yanyana birbirine girmeden yaşayabilmelidir.

Agеше'ye göre şehir büyük ve küçük sanayi ticaret, ortak ve özel meslekler bölgelerine ayrılmalıdır. Bölge bölümlendirilmesi şu şekilde düşünülmektedir: Serbest liman Yenikapı'da, ticaret limanında Haliç'de kurulduğuna göre bu iki liman arası biri Gazi Bulvarı boyunca öteki de Eminönü, Kapalıçarşı ve Laleli'den geçmek üzere iki koldan ticaret bölgeleri şeklinde birleşmelidir. Üsküdar tarafında Paşalimanı'nda küçük bir sanayi bölgesi kurulmalıdır. Bunun çevresinde Paşalimanı ve Şem-

12 Niyazi Duranay, Ersen Gürsel, Somer Ural, "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması" Mimarlık, Mayıs 1970, s. 68'den Agache, Alfred Grand-İstanbul un Progromme d'Urbanisation Imprimerie Selamet İstanbul, 1934.

13 Niyazi Duranay, Ersen Gürsel, Somer Ural, s. 71.

sipaşa dahil bir ticaret bölgesi geliştirilmelidir. Haliç'te kurulmak istenen limandan başlamak üzere mezbahanın sonuna kadar Marmara sahilinde sur dışından beş-yüz metre mesafede Bakırköy'e kadar Yeşilköy tarafında demiryolunun kuzey kısmında sanayi bölgeleri kurulmalıdır. Mühürdar'dan Kadıköy iskele meydanını da içine alacak şekilde Harem iskelesine kadar bir sanayi bölgesi, Haydarpaşa'da eski tıbbiye mektebinin önünde de bir ticaret bölgesi kurulmalıdır. Ageshe İstanbul için uğrama, ticaret, serbest, küçük gemiler yelkenliler ve kotralar için olmak üzere beş liman düşünülmektedir. Uğrama limanı Karaköy köprüsü ile Tophane ve Sarayburnu arasında kalacaktır. Ticaret limanı, Unkapanı köprüsünün Cibali-Kasımpaşa arasına götürülmesi ile iki köprü arasında kurulabilir. Bu limana girecek gemiler için Galata köprüsünün sürekli açılıp kapanma zorunluluğu bir sakınca ise de Atatürk köprüsü ve Eminönü-Karaköy arasında metronun yapılmasıyla Galata köprüsünün yükü önemli ölçüde azalacaktır. Sirkeci'de kalan demiryolu hattı liman boyunca Cibali'ye kadar götürülmelidir. Serbest liman ise eskiden olduğu gibi Yenikapı'da bırakılmalıdır. Boğaziçi'nin korunmasına önem verilmeli, Boğaziçi'nde mevcut sanayi kuruluşlarından İstinye depoları, Çubuklu gaz depoları, Kuruçeşme kömür depoları kalmalı fakat yeni sanayi merkezlerinin kurulması engellenmelidir.

Ageshe'nin İstanbul için planladığı yol şebekesi ve terminaller ise şöylece özetlenebilir: Yenikapı'daki serbest liman ve ticaret merkezini şehre bağlayan Gazi Bulvarı Cibali üzerinden Kasımpaşa'ya geçerek Şişli'ye kadar uzanacak ve bu yoldan ayrılan bir yol Galatasaray'a çıkacaktır. Unkapanı'ndan — Azapkapı'ya köprü Cibali'ye kaydırıldığı için feribotla geçilecektir. Önemli merkezler arasında ulaşım kolaylığı için otoyollar yapılacaktır. Kasımpaşa'da Gazi Bulvarı üzerinde otogar kurulacaktır. Otogarı İstanbul banliyösine bağlayan otobüsler için feribot olanakları sağlanacaktır. Sirkeci tren istasyonu eşya ve liman için bırakılacaktır. Yolcu istasyonu Yenikapı'ya götürülecektir. Avrupa ve Asya'nın demiryolu ile bağlanması için Yeşilköy'den bir hat ayrılacak Çifteburgaz Alibeyköy, Kağıthane üzerinden Bebek'e götürülecek Arnavutköy, Vaniköy arasında yapılacak köprü ile geçiş sağlanacaktır. Yenikapı yolcu istasyonu ile Haydarpaşa istasyonu arasında feribot ile ulaşım imkânı gerçekleştirilecektir. Mevcut Büyükdere ve Yeşilköy hava ulaşım merkezleri yenilenmeli, şehre seri özel yollarla bağlanmalıdır.

Lambert İstanbul'u analiz ederken büyük ölçüde başka kentlerin yapıları ile kıyaslamış İstanbul için ürettiği kararlarında genelleştirmelerin önemli etkisi olmuştur. Lambert'in "İstanbul'un doğunun en önemli transit, sanayi, kültür, spor ve turizm merkezi olduğu esas kabul edilip, şehrin imar planı ona göre değerlendirilmeli" dir ¹⁴, görüşü içinde ele aldığı İstanbul'un planlamasına sistematik bir yaklaşım getirmekten uzak kalmıştır. Çoğunlukla genel hatları ile yapılan çalışmaların yanında, bazen de belirli bir alan için çok detaylı kararlar getirmiştir. Önerilerinde İstanbul'un bir liman şehri olması hususu büyük bir yer tutmuş, önerilerinin temelini İstanbul ve güneyinde Marmara sahilinde büyük bir liman ve bunun hemen gerisinde yer alacak büyük bir sanayi bölgesi oluşturmuştur. Lambert'in önerileri bu fikir etrafında gelişmiş, önerilen ana ulaşım bağlantıları, meydanlar hep bu çerçevede içinde ele alınmıştır.

Lambert'e göre İstanbul limanı için dört farklı çözüm üzerinde durulabilir. Birincisi; mevcut liman Gazi köprüsüne kadar genişletilmeli ve Haliç'in üzerine asma köprü yapılmalı, ikincisi; eski havuzları da içine alacak şekilde Hasköy'e doğru uzatılmalı, üçüncüsü; Boğaziçi'ne doğru uzatılmalı, dördüncüsü ise Haydarpaşa'da yeni bir liman tesis edilmelidir. Bu alternatiflerinin hepsinin de sakıncaları vardır. Bu nedenle İstanbul limanı Kumkapı'dan Bakırköy'ün batısına kadar uzanan alanda yapılmalıdır. Kumkapı'nın batısında üç kilometre boyunda anıtsal ve tarihi bir liman kısmı, bunun Gazi Bulvarı'na ulaştığı yerde "Türkiye Kapısı" adıyla geniş bir rıhtım ve şeref merdiveni kurulmalıdır. Bunun yanından başlayarak Yedikule gazhanesinin iskelelerinden geçip Bakırköy'ün batısına kadar asıl sanayi limanı yer almalıdır. Lambert'in planında sur içinde hafif sanayi bölgeleri ayrıldıktan sonra surların dışında ikiyüz metrelik bir yeşil sahadan sonra deniz kenarında ağır sanayi ve gerisinde de hafif sanayi bölgesi limanla ilişkili bir şekilde yerleşmektedir. Yenikapı'da "Türkiye Kapısı" denilen rıhtımdan sonra Gazi Bulvarı boyunca ilerleyen geniş ticaret bölgesi düşünülmektedir. İstanbul'un güzel sanatlar merkezinin Sultanahmet'te kurulması, üniversite yerinde kalırken, Sultanahmet ve Ayasofya arasının halka açık yeşil alanlar şeklinde düzenlenmesi, arkeoloji müzesi, milli kütüphane, güzel sanatlar akademisi ve milli tiyatro gibi kültür merkezlerinin bu bölgede yer alması düşünülmektedir.

Lambert'in İstanbul yol şebekesi ile ilgili önerileri de hareket noktasını Yenikapı'da teklif edilen limandan almaktadır. Belgratkapı, Silivrikapı, Kumkapı ve Sultanahmet'ten gelen yollarla Beyoğlu'na, üniversiteye, Sirkeci'ye giden bütün yollar, Yenikapı'da teklif edilen limanın gerisinde ve Aksaray'da düşünülen büyük meydanlarda birleşeceklerdir. Planda Sarayburnu'nda Marmara kıyılarında yapılacak sahil yolu için iki alternatif düşünülmektedir. Birincisi Sirkeci İstasyonu'nun Yenikapı'ya nakil edilerek, demiryolu yerine sahiyolu yapılması, ikincisi; istasyonun yerinde kalması halinde yolun Topkapı Sarayı'nın alt kısmından geçerek iki kola ayrıldıktan sonra Sirkeci'ye ve Sultanahmet'e bağlanması. Bunlardan başka doğu-batı yönünde düşünülen üç yol ise şunlardır:

- a) Samatya - Yedikule,
- b) Gazi Bulvarı,
- c) Silivrikapı ve Hekimoğlu Ali Paşa Camiinden gelen yol.

Yeşilköy hava istasyonu bugün için yeterlidir. Gelecekte bunun gelişmesini ya da batısında daha iyi bir alana naklini düşünmek gerekir. Hal arasındaki yollar genişletilerek Fatih ve Çarşamba'ya doğru uzatılacaktır. Yenikapı'dan başlayarak Beyazıt'a ulaşması düşünülen yol aradan Divan yoluna paralel bir yol ile devam edecek ve Sultanahmet'e bağlanacaktır. İstanbul demiryolları için iki çözüm yolu önerilmektedir. Birincisi Sirkeci İstasyonu yerinde bırakılarak geliştirilmeli ve düzenlenmeli, ikincisi ise bütün tesisleri ile Yenikapı'ya kaldırılmalıdır. Sirkeci'de bir yol ve feribot iskelesi düşünülmektedir. Sarayburnu'na doğru ikinci bir iskele de yapılabilir.

Herman Elgötz, İstanbul ile ilgili raporunda "Bu güzel şehrin eşi bulunmaz güzelliğini en uzun geleceğe kadar koruyabilmek için eski kültürü yeni ihtiyaç ve medeniyet koşulları ile uyumlu olarak birleştirilebilmelidir". "Eski anıtları dikkatle korumak gerekir ve bu yolla şehrin sanatçı değeri sağlanmış olur. Bu anıtları esas sirkülasyon yollarından ayırmak ve birbirine küçük yollarla bağlamak lazımdır. Tabi

güzelliğinden istifade içinde şehri denize dönük olarak kurmalı yani kabul olduğu kadar her noktasından denizi görmeyi sağlamalı ve şehrin sakin güzel silüetinde bozmamalıdır" denilmektedir ¹⁵. Elgözt'ün ilk imar plan taslağı başlıca sekiz kısımdan oluşmaktadır. Bunlar başlıca ¹⁶;

- a) Genel görünüş,
- b) Limanlar
- c) Sanayi ve ticaret
- d) Şehir içi ulaşımı
- e) Demiryolu ulaşımı
- f) Hava meydanları
- g) Serbest sahalar -spor sahaları, park ve bahçeler
- h) Eski eserler

başlıkları altında toplanabilir. Elgözt'ün çalışmaları büyük ölçüde ulaşım konusunda yoğunlaşmakla birlikte, kentin tarihi değerinin korunması yanında değişen ekonomik koşullara uyulması ve gelişmeye açık bir yapıya kavuşturulması bugün bile tutarlılığını koruyan bir amaç olarak görülmektedir. Elgözt'ün görüşlerine göre mevcut liman dar olup, Haliç'e doğru genişlemesi güçtür. Ayrıca demiryolu bağlantısından da uzak kalmaktadır. Liman yeri olarak Haliç uygun değildir. Yenikapı ve Haydarpaşa uygun yerler olarak görülmektedir. Kesin yer iktisatçılar tarafından belirlenmelidir. Mevcut liman Sarayburnu'na kadar genişletilerek, Sirkeci Haydarpaşa arasında feribot seferi sağlanmalıdır. Elgözt'ün bu önerileri inceleme komisyonu tarafından olumlu bulunmuştur.

Şehir, iskân, ticaret, büyük ve küçük sanayi, idari, kültür ve serbest sahalar ve liman bölgelerine bölünmelidir. Özellikle konut, kültürel alanlar ve serbest alanlar arasında gerekli yakın ilişkiler kurulmalıdır. İstanbul yakasında Sirkeci'den başlayarak Cibali'ye kadar uzanan bir alan iş bölgesi olarak ayrılmalıdır. Beyoğlu yakasında Perşembe pazarı, Bankalar caddesi, Kasımpaşa'ya kadar uzanan bölge, Tepebaşı ve İstiklal caddesi bir başka iş bölgesi olarak ayrılmalıdır. Ayrıca Üsküdar'da, Haydarpaşa ve Kadıköy'de iş alanları açılmalıdır. Ağır sanayi, şehrin havasını kirletmemek amacı ile şehirde mevcut fabrikalarla sur dışına alınmalı, Kadıköy yakasında demiryolunun arkasında yeni bir sanayi bölgesi kurulmalıdır. İdare bölgesi olarak Divanyolu-Beyazıt arası düşünülmelidir.

Elgözt'ün şehir içi ulaşımı için getirdiği öneriler arasında mevcut yolların muhafazası, ancak lüzum halinde ıslahı ve bazı yolların genişletilmesi öngörülmektedir. Haliç, Boğaziçi ve Yeşilköy, Sirkeci sahil yolunun yapılması, Haliç'in üzerine iki köprü daha inşaatı, Şişli-Galata, Beyazıt, Aksaray güzergahında bir metro şebekesinin inşaatı, tranvay yerine trolleybüs şebekesinin kurulması gibi öneriler yer almaktadır. Haydarpaşa-Sirkeci istasyonlarının yerini uygun bulan Elgözt, Sirkeci'deki depoların sur dışına taşınmasını gerekli görmüştür. Kazlıçeşme'den ayrılacak bir demiryolu hattının da Eyüp Sultan, Haliç bölgesindeki bir sanayi bölgesine uzanmasını

15 Herman Elgözt, İstanbul Şehrinin Umumi Planı, Ahmet Sait Matbaası, İstanbul 1934.

16 "İstanbul Metropoliten Alan Planlama Çalışmaları" Mimarlık 70/5, İstanbul 1970.

istemektedir. Plana göre Beyoğlu yakasının eşya depolaması Kasımpaşa'da olmalıdır. Anadolu yakasında Kurbağalıdere arkasında bir sanayi sahası daha ayrılarak demiryolu irtibatı sağlanmalıdır. İstanbul-Üsküdar arası bağlantısı ise feribot ile sağlanmalıdır. Elgözt Boğaz köprüsünün harp zamanı emin bir bağlantı olmayacağı düşüncesi ile feribot seferini tercih etmiştir. Jeolojik yapısı uygun olursa Çekmece gölü ile deniz arasına bir hava limanı yapılmalıdır. Bu mümkün olmadığı takdirde, Yeşilköy'de demiryolu güzergahının deniz tarafına deniz uçakları istasyonu, kara tarafına ise havaalanı yayılmalı ve bu iki istasyon demiryolu altından alt geçitle birbirine bağlanmalıdır.

Elgözt'e göre mevcut mezarlıklar park ve bahçeler korunmalıdır. Haliç vapur iskelesi etrafı Taksim-Harbiye arasına parklar düşünülmelidir. Esas ulaşım arterleri arasında yayalar için yeşillikli yollar yer almalıdır. Elgözt'ün planında şehrin ana arterleri boyunca ve çevresinde bahçeli evlerde yer almaktadır. Elgözt şehirdeki yenileme hareketi sırasında eski abidelerin ve eski İstanbul havasının dikkatle korunması gerektiği görüşündedir. Müellife göre tarihi yol şebekesi de ihya edilmeli, bu iş için fenni idare teşkilatı içinde bu şube kurulmalı plan ve nizamlarla eski eserlerin korunma çereleri aranmalıdır.

Planın uygulanabilmesi için örgütleşmenin önemini vurgulayan Elgözt, uygulama için ön şart olarak kanuni çerçevenin hazırlanması gerektiğini belirtmiştir. Kurumlar arası koordinasyonun sağlanması da üzerinde durduğu noktalardan biridir.

Jüri tarafından seçilen bir komisyonun hazırladığı açıklama raporunda en çok eleştirilen hususlar Ageshe ve Lambert'in liman yeri ve şehrin ana yol şebekesi üzerine önerileri olmuştur. Her iki yarışmacının önerdiği liman yerleri ve buna bağlı olarak geliştirdikleri yol şebekeleri şehrin coğrafi ve topoğrafik durumu dikkate alınarak uygulanabilir bulunmamıştır. Yapılan değerlendirmeler sonucu yarışmayı Elgözt kazanmıştır.

İstanbul'un planlaması ile ilgili olarak ilk yarışmanın sonuçlarının istenen düzeyde olmaması, şehrin gelişmesine yön verebilecek bir çözümlemenin elde edilememesi nedeniyle 1935 de Alman şehircisi Prof. Wagner İstanbul planlaması için davet edilmiştir. 1935-1938 yılları arasında çalışmaları sürmüştür. Bayındırlık Bakanlığı'na danışman olarak da atanmış, ancak hazırladığı raporlar yeterli görülmemiştir. Prof. Wagner İstanbul'u çevresiyle ele almış, kent-çevre ilişkisine büyük ağırlık vermiştir. Wagner İstanbul'un yoğunluğundan hareket ederek kentin nüfus yoğunluğunun fazla olduğunu bu durum ile kendini besleyemeyeceğini belirtmiştir. Bu koşullar altında İstanbul'un hinterlandına sahip çıkması gereği üzerinde durmuştur. "O halde İstanbul'un hinterlandı ne büyüklükte olmalıdır? Sorusunu soran Wagner raporunda bütün Trakya ve İzmit'e kadar Anadolu'nun kentin hinterlandı kabul edilmesi gerektiğini söylemektedir ¹⁷. Kentin iktisadi hayatı açısından hinterland ile ilişkisinin tüm ülke ile olan ilişkisi kadar önemli olduğunu, zenginleşen hinterlandın şehrin ekonomik gelişmesini çok olumlu yönde etkileyeceğini belirtmiştir. Wagner'e göre hükümet ve belediye şehrin hinterlandını zenginleştirmek konusunda önlem almalıdır. Raporda, artan nüfusun bir kısmının ülkenin daha uzak noktalarından hinterlanda ve kente göçmesi halinde buralarda mevcut gizli işsiz-

17 Niyazi Duranay, Ersen Gürsel, Somer Ural, s. 73-75.

liğinde baskısı ile İstanbul'un büyük bir yük altında kalacağından, hazırlanacak planın köy ve kasabalarda yaşayan nüfusu burada tutacak şekilde hazırlanması gerekmektedir, denilmektedir. İstanbul hinterlandının tarımsal üretiminin artmasının kentin iktisadi hayatına yapacağı olumlu katkılar, nüfus artışının sağlayacağı yararlar açısından çalışmada tarımsal alanlardan yararlanma üzerinde önemle durulmuştur. Wagner yaptığı araştırmalar sonucu kent civarındaki tarımsal alanların artırılması ve daha ileri tarım teknikleri kullanarak verimin artırılmasının mümkün olduğunu görmüştür. Hinterland içinde yer alan tarımsal alanların bir ölçüde tahıl üretimine tahsis edildiğini, bu alanların kentin sebze ve meyva tüketimini karşılamakta yetersiz kaldığını tesbit etmiştir. Bu nedenle alınacak önlemlerle kent civarındaki tarımsal alanların öncelikle İstanbul'un sebze ve meyva ihtiyacını karşılayacak düzeye getirilmeleri gerekmektedir. Bu konuda alınacak önlemlerin başında da şu sorunun çözümü gelmektedir. Raporda İstanbul'un sudan yararlanmak konusunda uzun bir geleneği olduğu ancak önemli akarsuların geçtiği yerlerde yapılacak bentlerle tarımsal sulama yanında ilerde İstanbul'un artacak su ihtiyacının da karşılanabileceği belirtilmektedir. Yapılması önerilen bentlerin bulunacağı alanlar;

- a) Ergene Vadisi
- b) Riva Vadisi
- c) Alibeyköy ve Kağıthane Vadisi
- d) Terkos Vadisi

olarak sıralanmaktadır.

Raporun ulaşım planı ile ilgili kısmında, Trakya'nın kuzeybatısında önemli yerleşmelerin başladığını bunların İstanbul'a bağlanması gereği üzerinde durulmaktadır. Karayollarının yetersiz olması nedeniyle İstanbul'un hinterlandı ile bağlantısının yeterince gelişmediğinden söz edilerek, İstanbul'u hinterlandına bağlayacak aracın kamyon olacağını bu nedenle karayolu inşaatının süratle tamamlanması istenmektedir. Bütün büyük şehirlerde olduğu gibi İstanbul'u hinterlandına bağlayacak "giriş şoselerinin" yoğun bir trafiğe kavuşacağı söylenmektedir. Plana göre İstanbul yakasını Edirne, Beyoğlu yakasını Karadeniz, Üsküdar'ı İzmit ve Karadeniz'e bağlayacak ana arterler daha sonra yapılacak olan diğer yollarla memleket içlerine kadar uzanacaktır. Ayrıca İstanbul'u bir uluslararası yol şebekesi ile batı da Sofya ve Atina'dan Londra'ya doğuda İzmit — Ankara yoluyla Şam — Bağdat — Singapur ve Şam — Kudüs — Kahire'ye bağlanması istenmektedir. Edirne — Eminönü arasında bir otoyol önerilmektedir. Demiryolu şebekesinin yetersizliğinden söz edilen raporda, demiryollarını modern bir hale getirmenin ancak yeniden inşaa etmekle mümkün olacağı görüşü savunularak karayoluna ağırlık verilmesi istenmektedir. Ancak Trakya ve Anadolu demiryollarının bağlantı noktasının İstanbul olduğuna göre, bu iki hattın bağlanabilmesi için Üsküdar veya Rumelihisar'ında bir köprü kurulması yerine feribot çalıştırılması önerilmektedir.

Rapor İstanbul'da ancak inşaat malzemesi üreten sanayiler ile tarım ürünlerini işleyen sanayilerin kurulma olanağından söz etmektedir. Açıkça ortaya konmamakla birlikte kentin belli başlı hammadde kaynaklarına uzak olması başka sanayilerin kurulmamasına gerekçe olarak kabul edilmektedir. Rapora göre pazara yakın olması nedeniyle inşaat malzemesi üretecek sanayilerin İstanbul içinde kurulması gerekebileceği halde tarım ürünlerini işleyen fabrikalar kullandıkları hammaddelerin yetiştir-

tiği merkezlerde kurulmalıdır. "Şehir sorunları dışında sanayiın geliştirilmesi sorunu Türkiye'nin yerleşme siyasetinin ana hedefi olmalıdır" ¹⁸ denilmektedir. Daha sonra raporda bu tercihin nedenleri açıklanmaya çalışılırken daha önce sözü edildiği gibi ancak tarımsal hammaddeleri işleyen sanayilerin kurulabileceği varsayımdan hareket edilerek bu gerekçelerin hazırlandığı anlaşılmaktadır.

Raporun ele alındığı konulardan biri de İstanbul hinterlandında rekreasyon olanakları ile ilgili müellifin görüşlerinin açıklanmasıdır. İstanbul'un yeterli rekreasyon alanına sahip olduğundan söz edildikten sonra, bu faaliyetin gelişmesi için karayolu ulaşımına verilmesi gereken önem üzerinde durulmaktadır. Bunun dışında rekreasyon alanı olarak Belgrat ormanlarının ve Terkos gölünün canlandırılması önerilmektedir.

İmar Bürosu Müşavirlerinden Sabri Oran 1938 de Kadıköy ve çevresi için bir düzenleme yapmıştır. İstanbul'un yazlık yerleşme bölgesi olarak düşük yoğunluklu bu bölgenin giderek yoğunluğunun artması, şehrsel fonksiyonların gelişmesi ulaşım sistemi ve iskan alanları açısından yeni önlemlerin alınmasını gerektirmiştir. İmar planı hazırlanırken esas olarak yeni ulaşım akslarının tesbiti ve yeni yerleşme alanlarının belirlenmesine çalışılmıştır. Ankara-İstanbul karayolunu teşkil eden Bağdat caddesi ve buna bağlı olarak Üsküdar-Haydarpaşa-Kadıköy bağlantılarının düzenlenmesi, Kadıköy meydanının tanzimi, Acıbadem de yeni yerleşme alanlarının açılması bu çalışmaların sonucudur.

1936 yılında İçişleri Bakanı Şükrü Kaya'nın daveti ile Fransa Şehircilik Enstitüsü azalarından Prof. Henri Prost İstanbul'un planlama çalışmasını yürütmek üzere gelmiş ve kendisi ile sözleşme yapılarak İstanbul Nazım Plan çalışmalarına başlanmıştır. Prost, daveti çalışmaların belediyenin teknik elemanlarının da katılması ile İstanbul'da yapılması, bu çalışmaya katılan Türk teknik elemanlarının çalışmalara nazım plan hazırlandıktan sonrada gelişmelere uygun değişiklikleri yeni koşulları dikkate alarak yapmayı sürdürmelerinin sağlanması koşulu ile kabul etmiştir. Bir başka deyişle Prost, Nazım Planın sürekliliğini sağlamaya çalışmış, gelişmeye açık bir planlama anlayışı ortaya koymuştur.

İstanbul'u bir bütün olarak ele almadan planlamayı tercih eden Prost, şehrin İstanbul (tarihi yarımada) Beyoğlu, Üsküdar, Kadıköy kesimlerini birbirinden bağımsız olarak ele almış ve kesimleri dar bir mekan anlayışı içinde incelemiştir. Şehir bir bütün olarak ele alınmadığından incelenen kesimler için ayrı ayrı ve değişik zamanlarda planlar hazırlanmıştır. 1937'de "İstanbul'un Nazım Planı'nı İzah Eden Rapor" da İstanbul'un planlaması ile ilgili ilk resmi temel esasları açıklanmaktadır ¹⁹. Hazırlanan ilk nazım plan 1/5000 ölçekli İstanbul Yakası Nazım Planı 1937 yılı sonunda İçişleri Bakanlığı'na sunulmuştur. Ancak bu arada imar işlerinin İçişleri Bakanlığı'ndan Bayındırlık Bakanlığı'na geçmesi üzerine bu plan bu bakanlıkça incelenmiştir. Bazı düzenleme tavsiyeleri ile 1939 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Prost'un planlama yöntemi sorunlara çok pragmatik şekilde kendi ölçeklerinde eğilmekte. Nitekim, 1936-1937 senelerinde özellikle şu konularda araştırmalar

18 a.g.e., s. 74.

19 Henri Prost, "İstanbul'un Nazım Planını İzah Eden Rapor", İstanbul Belediye Matbaası, İstanbul 1938.

yapılarak nazım planının temeli olan program oluşturulmuştur:

- Demiryolu ve demiryolu ile ulaşım
- Çarşı teşekkülü
- Küçük sanayi, küçük sanatlar ve yayılma biçimleri
- Genel olarak sanayi ve ticaretin yayılışı
- Modern binaların meydana geliş biçimleri ve sıhhi nizamlar
- İstanbul topluluğunu meydana getiren bütün mahallelerin gelişimleri
- Arkeolojik araştırmaların bugünkü hali

Yapılan hazırlık çalışmaları üzerine hazırlanan planın temeli olacak program şöyle oluşmuştur ²⁰:

- a) Galata limanının uzatılması
 - b) Sarayburnu limanının düzenlenmesi
 - c) Galata köprüsünün Haliç tarafına kaydırılması
 - d) Atatürk köprüsünün projesine göre yürütülmesi
 - e) Haliç kıyılarına sanayi yerleşmelerinin planlanması
 - f) Yenikapı'da bir gar yapılması
 - g) Sirkeci garının banliyö kullanımına tahsisi
 - h) Yenikapı'da mükemmel bir liman yapılması
 - i) Çarşı eski yapısı korunarak mükemmelleştirilecek
 - j) Üniversitenin gelişmesi için gerekenin yapılması
 - k) Yenibahçe'de kültür parkı tesisi
 - l) Spor sahaları
 - m) At yarışları yeri yapılması
 - n) Tayyare meydan etüdü yapılması
 - o) Plajların tanzimi
 - p) Sarayburnu, Ayasofya arasında AO'luğu parkı tesisi
 - r) Başlıca sitelerin korunması
 - s) Meydanlar ve umumi binaların geliştirilmesi
 - t) Okul ve hastanelerin tevsi ve servis imkânları.
-
- a) Galata limanı Güzel Sanatlar Akademisi'ne kadar uzatılacaktır. Limanın kara ulaşımı yalnız kamyon ve otomobiller ile sağlanacaktır.
 - b) Sarayburnu limanı geçicidir. Sarayburnu'nu Galata köprüsüne bağlayan teras şeklinde bir gezinti caddesi yapılacak ve bunun altında bir katlı depolar bulunacaktır.
 - c) Galata Köprüsü Haliç'e doğru kaydırılacak, köprü'nün iki başında iki meydan teşkili böylece kolaylaşacaktır.
 - d) Atatürk Köprüsü'nün yapımı projesine göre devam edecektir.
 - e) Haliç kıyıları ticaret ve yerel sanayinin rasyonel bir şekilde oluşmasına olanak sağlayacak şekilde düzenlenecektir. Nispeten büyük sanayi için Haliç'in başlangıcına doğru olan yerler ayrılacaktır.

20 Henri Prost, "İstanbul Nazım Planı" İstanbul Belediye Matbaası, İstanbul 1938, s. 3, 8.

Haliç'in Sağ Kıyısı

İki köprü arasında gıda maddeleri üretim alanının gelişimi, halin genişletilmesi; balıkhanenin kurulması gerçekleştirilecektir. Gereksiz yolların sayısını azaltmak ve inşaat faaliyetini modern sıhhi tesisata sahip yollar üzerinde yoğunlaştırmak için çeşitli mahalleler yeni bir plana göre düzenlenmelidir. Bugün ne yakın bir gelecekte yararsızlığı ortaya çıkan yollardaki tek tek veya sayıları yolun mevcudiyetini açıklamaya yetmeyecek kadar az olan binalar istimlak edilmelidir. Bundan sonra serbest kalan sahaları ağaçlamalı ve oralarda eğlence ve spor yerleri yapılmalıdır.

Haliç'in Sol Kıyısı

İki köprü arasında sahil boyunca halka açık geniş bir rıhtım inşaatı düşünülmektedir. Haliç'in sol yakası fazla nüfus yoğunluğuna sahip yüksek binalı dar sokaklardan meydana gelmiştir. Şehrin serbest yerlerinde tamamıyla yeni mahalleler meydana getirilmelidir. Bu mahallelerin binaları havadar olmalı ve mahalleler hızlı ulaşım araçları ile şehre bağlanmalıdır. Yani mahallelerde kaç konut yapılırsa eski mahallelerde o kadar konutun katlarını kat istimlak kanunu uygulayarak yıkmalıdır. En sonra eski mahalleleri yeni plana göre yapmalıdır.

- f) Atatürk Bulvarı'nın güney ucunda Haydarpaşa'ya giden Avrupa-Asya trenlerinin feribot limanına bağlı bir uluslararası tren istasyonu yapılacaktır.
- g) Sirkeci istasyonu, yalnız elektrikli banliyö trenlerine ve geçici olmak üzere Sarayburnu limanına gelecek eşya trenlerine ayrılacaktır.
- h) Yenikapı uluslararası istasyonu ve feribot iskelesini koruyan dalga kıran Yenikapı körfezine yapılacak modern bir limanın gerektirdiği ölçüde eşya ulaşımına yeterli olacak biçimde düzenlenecektir.
- i) Kapalıçarşı bütünüyle modern bir şekle sokulacak, fakat genel oluşumu aşağı yukarı aynen korunacaktır. Dış sınırları geniş yollarla çevrilecek ve girişleri çevresinde geniş otoparklar yapılacaktır.
- j) Üniversite Beyazıt ile Şehzadebaşı arasında gelişecektir. Bugünkü Üniversite meydan ve çevresi, öğrencilere mahsus büyük bir park ile üniversitenin merkezi yönetim yapılarına ayrılacaktır. Üniversitenin her bir bölümü, muhtemel gelişimi gözönüne alınarak bu alana yerleştirilecektir. Milli kütüphane üniversite mahallesinin merkezi bir yerinde olacaktır.
- k) Yenibahçe'de sur içinde hayvanat bahçesi, bitki-kültürpark yapılacaktır.
- l) Spor sahaları yapılacaktır.
- m) Yenibahçe'de sur dışında koşu yeri yapılacaktır.
- n) Tayyare meydanı etüd edilmektedir.
- o) Plajada plajlar düzenlenmektedir.
- p) Sarayburnu ile Küçükayasofya arasında arkeolojik bir park tesis edilecektir.
- r) Başlıca sitlerin korunması:

Sarayburnu: Liman ve Sirkeci istasyonu zamanla kaldırılarak bu alan tenizlenecektir.

Kara Surları: Dış kısımda 500 metre genişliğindeki alana iç kısımda ise sur boyunca mevcut mahallelerin gelişimine uygun olarak yapılacak düzenlemeye göre tespit edilecek genişlikteki alana bina yapımı yasaklanacaktır. Deniz Surları: Arkeolojik yönden değerli olanları ve bulundukları bölgelerde özellik gösteren surlar korunacaktır.

Haliç Surları: Buradaki ticaret ve sanayi bölgesi sıhhileştirilecek ve surların ulaşma zarar vermeyecek şekilde, özellik gösteren kısımları korunacaktır. Şehir manzarasına hakim olan başlıca esaslar çevre binalarının yükseklik ve karakteri hakkında tedbirler alınmasını gerektirmektedir. Bunlar bölgelerin özel imar planlarında belirtilecektir.

s) Başlıca meydanlar ve genel binalar:

Büyük Cumhuriyet meydanı: Hipodrumun güney ucundaki binalar kaldırılarak büyük Cumhuriyet meydanı olacaktır. Bu meydan büyük askeri geçit resimlerine uygun olacak şekilde düzenlenecektir. Meydana Marmara ve boğazdan görülecek kadar yüksek, cumhuriyeti sembolize eden bir anıt dikilecektir. Çevresinde Adliye sarayı ve diğer devlet binaları yapılacaktır. Beyazıt Meydanı: Zafer takı meydana çıkarılacak ve meydan o kısma kadar uzatılacaktır.

Atatürk Bulvarı ile Fevzipaşa caddesinin birleştiği noktadaki meydan: Burada bulvarın güney yönünden bakıldığında görülecek ve devrimleri sembolize edecek bir anıt dikilecektir.

Uluslararası istasyonun gezinti meydanı: Marmaraya bakan geniş bir taras olarak yapılacaktır.

Taksim meydanı: Bu meydan büyük ölçüde genişletilecek, çeşitli kültürel aktivitelerin yer aldığı binalar yerleştirilecektir.

Sur dışında Rami ve Eyüp kısmının planları ancak tarihi eserlerin de belirtildiği haritalar hazırlandıktan sonra 1/2 000 ölçekli olarak, eski eserlerin korunması amaçlanarak Prost tarafından hazırlanmıştır.

Planın ulaşım sisteminin amacı kısa zamanda trafik probleminin çözülmesi ve bunun ulaşımı düzenleyecek yeni ana yollarla gerçekleştirilmesidir. Mevcut yollardan çevresinde yoğun ticari faaliyetlerin bulunduğu yolların genişletilmesi yerine kesişmelerin önlendiği geniş yeni yolların planlanması yoluna gidilmiştir. Zeminin doğal engellerini köprü, viyaduk ve tünellerle geçecek bu yollar yüksek hızlarını sağlayabileceği birer şehir otoyolu biçiminde olacaktır.

Prost İstanbul'un Anadolu yakası için çalışmalarını 1939 da "Anadolu Sahili Nazım Planını izah eden Rapor" da açıklamıştır ²¹. Plan çalışmasında Anadolu sahili üç bölge içinde ele alınmıştır. Bunlar:

- Eski Üsküdar
- Kadıköy'de yeni yerleşme bölgesi (Moda ve Marmara sahili)
- Haydarpaşa Limanı

Planların düzenlenmesinde çözümlenen başlıca konular:

- a) Üsküdar'ın özellikle alçak kısımlarının önemli bir istimlak ve inşaa faaliyetiyle yeniden tanzimi,
- b) Ankara yolunda gerekli ulaşım kolaylıklarını sağlayacak düzenlemelerin yapılması,
- c) Önemli mezarlıkların islâh ve korunması,

21 Henri Prost, "Anadolu Sahili Nazım Planını İzah Eden Rapor", İstanbul Osmanbey Matbaası, İstanbul 1939.

- d) Denize bakan tepelerin yamaçları iskâna tahsis edilirken, koyların korunması, kıyıların iç kısımlara bağlantıları ile birlikte düzenlenmesi.
- e) Kadıköy ve Moda semtlerinden ayrı olarak Fenerbahçe ve Suadiye semtlerinin tanzimi.

Nazım plan hazırlanmasında Anadolu yakasında iskan yoğunluğuna içme suyu kaynaklarının aylığı ve kanalizasyon şebekesinin bulunmaması nedeniyle sağlık yönünden önemli kısıtlamalar getirilmiştir. Nazım planda arazi mntikalara ayrılarak su şebekesinden faydalanabilme durumuna göre parselosyon büyüklüğü tespit edilmektedir.

Planda Boğaz'ın iki yakası arasındaki karayolu bağlantısının Kabataş-Üsküdar arasında çalışacak araba vapurları ile sağlanması kabul edilmiştir.

İstanbul'un güzelleştirilmesine ağırlık veren planların bu konuda yeterince etkili olduğu söylenemez. Özellikle tarihi yarımada'nın silüetini, Boğaziçi'nin doğal görünümünün korunması gerektiğini vurgulayan planın, bu doğal ve tarihi çevreyi tehdit eden tehlikeleri gördüğü ancak önlemede güçsüz kaldığı söylenebilir. Planın en zayıf noktalarından biri Haliç'in kullanımı olmuştur. Haliç'te sanayi tesislerinin ve diğer çevre kirliliği yaratan tesislerin kurulmasının ilerde yol açacağı olumsuz sonuçları dikkate almayan plan, sanayi tesisler ile ticari tesislerin Haliç'e yerleştirilmesini kabul etmiş, hatta Boğaz'da bulunan fabrikaların bile buradan kaldırılıp Haliç'in sonuna taşınmasını önermiştir.

1936 yılında İstanbul Belediyesi'nde göreve başlayan Prof. Prost'un 26.12. 1950 tarihinde görevinden ayrılması üzerine, bu süre içinde hazırlanmış olan nazım planlarla, imar planlarını ve detay çalışmalarını, şehrin bünyesi, tarihi ve ekonomik durumu ile uygunlukları açısından inceleyecek. Kısmen veya tamamen uygulanabilecek plan ve çalışmalar ile uygulanması mümkün olmayan çalışmaları belirleyecek bir revizyon komisyonu kurulmuştur²².

22 "İstanbul Metropoliten Alan Planlama Çalışmaları" Mimarlık 70/5, İstanbul 1970.