



KADIKÖY MEYDANI
HAYDARPAŞA-HAREM
YAKIN ÇEVRESİ KENTSEL
TASARIM PROJESİ
YARIŞMA KİTABI

T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
PROJELER DAİRE BAŞKANLIĞI

**KADIKÖY MEYDANI-HAYDARPAŞA-HAREM YAKIN
ÇEVRESİ KENTSEL TASARIM PROJESİ**

İÇİNDEKİLER

BÖLÜM 1 YARIŞMA ŞARTNAMESİ

BÖLÜM 2 YARIŞMA ALANI VE YAKIN ÇEVRESİ

BÖLÜM 3 TARİHİ GELİŞİM

EK 1 YARIŞMA ALANI TANITIM PAFTASI

EK 3 MÜLKİYET DURUMU

EK 4 ARAZİ KULLANIMI

EK 6 JEOLJİK BİLGİLER (ZEMİN DURUMU)

• KADIKÖY MEYDANI HAYDARPAŞA-HAREM YAKIN ÇEVRESİNİN
YERLEŞİME UYGUNLUK DEĞERLENDİRMESİ

İKLİM BİLGİLERİ

EK 10 TESCİLLİ YAPILAR VE ALANLAR

• KURUL KARARLARI

EK 11 11.07.1997 TARİH 97/8-6 SAYILI UKOME KARARI

• BOĞAZ, DEMİRYOLU TÜP TÜNELİ HAYDARPAŞA BAĞLANTISI PLAN PROFİL PAFTASI
• BOĞAZ, DEMİRYOLU TÜP TÜNELİ SÖĞÜTLÜÇEŞME BAĞLANTISI PLAN PROFİL PAFTASI
• HAREM-KARTAL LRT HATTI ÖNERİ GÜZERGAH PLANLARI

EK 12 HAVA FOTOGRAFI

EK 13 PROJE ALANINA AİT FOTOGRAFLAR

EK 14 DENİZ DİBİ HARİTASI

EK 15 ALANA AİT ESKİ HARİTALAR

EK 16 PERVİTİTCH HARİTALARI

EK 17 1/50.000 ÖLÇEKLİ İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN ALT BÖLGE NAZIM PLANI

BÖLÜM I

YARIŞMA ŞARTNAMESİ

1.KADIKÖY MEYDANI - HAYDARPAŞA – HAREM YAKIN ÇEVRESİ KENTSEL TASARIM PROJE YARIŞMASI

1.1.YARIŞMANIN KONUSU

İstanbul' un zaman içerisinde uğradığı hızlı nüfus artışı ve fiziksel büyüme kamusal mekanlarda fonksiyonel ve estetik bozulmalara neden olmuştur. Bu durum kamusal mekanların yeniden tanımlanması ve tasarlanması zorunluluğunu getirmiştir. Harem, Haydarpaşa Garı Çevresi ve Kadıköy Meydanı İstanbul'un Doğu Yakasındaki bu tür değişimin en sorunlu örneklerinden birini oluşturmaktadır.

Harem'den başlayıp, Mühürdar dolgu alanına kadar uzanan alan, pek çok fonksiyonu bir arada bulundurmaktadır. Deniz, kara, demiryolu terminal noktalarının bulunduğu alan metropolün gelişimine planlı bir şekilde adapte olamamış; bu durum, alanın son yapılan planlar doğrultusunda yeniden ele alınmasını zorunlu kılmıştır.

1.2.YARIŞMANIN AMACI

- Tüm üst ölçekli plan kararlarını irdeleyip yeniden değerlendiren ,
 - Proje alanının yakın ve uzak çevre ile bütünleşmesini sağlamaya yönelik yeni mekansal düzenleme ve işlevsel ilişkileri kuran,
 - Kartal'dan Moda'ya ve diğer tarafta Üsküdar'dan Harem'e kadar uygulanmış ya da projeleri hazırlanmış sahil düzenlemelerini irdeleyerek proje alanı ile ilişkilendiren,
 - Proje alanı ulaşım altyapısını üst ölçekli plan kararları doğrultusunda irdeleyip yeniden oluşturan,
 - Anadolu yakasının en önemli merkezlerinden biri olan Kadıköy İskele Meydanı ve yakın çevresine yeni bir kimlik kazandıran,
 - Proje alanının kaybolan tarihsel ve kültürel kimlik değerlerinin yeniden ön plana çıkarılmasını sağlayan,
 - Güzel sanatları teşvik eden,
 - Planlama çalışmalarına veri teşkil eden,
- kentsel dönüşüm fikir projeleri elde etmektir.

*Proje alanı ekte verilen harita ile tanımlanmıştır.

1.3.YARIŞMAYA KATILIM ESASLARI

Yarışmacıların:

- 1- T.M.M.O.B. Mimarlar Odası veya T.M.M.O.B. Şehir Plancıları Odası'na kayıtlı olması.
- 2- Yarışma şartnamesi alarak adres bırakmış olması şarttır.

1.4. YARIŞMANIN ŞEKLİ

Yarışma , Bayındırlık Bakanlığı Yapı İşleri Genel Müdürlüğü ' Mühendislik ve Mimarlık Proje Yarışma Yönetmeliği' çerçevesinde düzenlenmiş olup serbest, ulusal ve tek kademelidir.

1.5.JÜRİ ÜYELERİ VE RAPORTÖRLERİN İSİM VE KİMLİKLERİ

Belediye Danışman Jüri Üyeleri

Ali Müfit GÜRTUNA, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı
Selami ÖZTÜRK ,Kadıköy Belediye Başkanı
Adem BAŞTÜRK, Prof. Dr. , Genel Sekreter
Basri METE,Mim. ,İmar ve Planlamadan Sorumlu Genel Sekreter Yardımcısı
Ali Yılmaz ÖRNEK,Başkanlık Danışmanı
Lütfi ALTUN ,Y. Mim. ,Projeler Daire Başkanı

Danışman Jüri Üyeleri

Bülent SEÇKİN , Prof. Dr. ,Orman Y. Mühendisi

Asli Jüri Üyeleri

Vedia DÖKMECİ, Prof. Dr. ,Y. Müh. Mimar, Şehir Plancısı, İ.T.Ü.
Uğur ERKMAN ,Prof. Dr. ,Y. Müh. Mimar, İ.T.Ü.
Cengiz GİRİTLİOĞLU, Prof. Dr. ,Y. Müh. Mimar, Şehir Plancısı, İ.T.Ü.
Fatih GORBON ,Prof. Dr. ,Y. Mimar , M.S.Ü.
Zekai GÖRGÜLÜ, Prof. Dr. ,Y. Mimar, Şehir Plancısı,Y.T.Ü.
Aykut KARAMAN, Prof. Dr. ,Y. Mimar, Kent Tasarımcısı, M.S.Ü.
Muammer ONAT ,Prof. ,Y. Mimar, M.S.Ü.
Mete ÜNAL, Prof. ,Y. Mimar, M.S.Ü.
Nadir YAYLA , Prof. Dr., İnşaat Y. Mühendisi-(Ulaşım) İ.T.Ü.

(Jüri üyelerinin isimleri soy isimlerin alfabetik sırasına göre yazılmıştır.)

Yedek Jüri Üyeleri

Bülent TARIM ,Doç. Dr.,Y. Mimar,Y.T.Ü.
Güzin KONUK, Prof. Dr., Y. Mimar, Kent Tasarımcısı, M.S.Ü.

Raportörler

Mukadder ÇETİZ- Y. Şehir Plancısı, Kent tasarımcısı
Banu GÖÇER- Mimar
Nigar GÜRSOY - Bilgisayar İşl.

1.6.ÖDÜL VE MANSİYONLAR (NET)

Ödüller :

1. Ödül :40.000.000.000.-TL
2. Ödül :30.000.000.000.-TL
3. Ödül :25.000.000.000.-TL
4. Ödül :20.000.000.000.-TL
5. Ödül :15.000.000.000.-TL

Mansiyonlar :

1. Mansiyon : 8.000.000.000.-TL
2. Mansiyon : 8.000.000.000.-TL
3. Mansiyon : 8.000.000.000.-TL
4. Mansiyon : 8.000.000.000.-TL
5. Mansiyon : 8.000.000.000.-TL

Ayrıca , Jüri tarafından satın almaya değer bulunan projeler için Jüri kullanımında 20.000.000.000.-TL bulundurulacaktır.

Ödeme , İstanbul Büyükşehir Belediyesi Hesap İşleri Müdürlüğü tarafından, sonucun gazete ile ilanından en geç 1 (bir) ay sonra yarışmacılara ödenir.

1.7.YARIŞMANIN İLANI

Yarışma, en az iki yüksek tirajlı gazetenin Türkiye baskısında ilan edilmesiyle 20 Aralık 2000 günü başlayacaktır.

1.8.YARIŞMACILARA VERİLECEK BELGELER

- 1- Yarışma Şartnamesi
- 2- Halihazır Haritalar (1/5000 ve 1/1000 ölçekli haritalar ayrıca CD kopya olarak verilecektir)
- 3- Mülkiyet Bilgilerinin bulunduğu kadastral haritalar
- 4-Arazi kullanım paftası
- 5-Kıyı kenar çizgisi
- 6-Jeolojik Bilgiler
- 7- İklim Bilgileri
- 8- İmar Planları (mer'i),
- 9- Koruma amaçlı imar planları
- 10-Kurul kararları
- 11- Ulaşım Planları ve UKOME Kararları
- 12- Hava Fotoğrafı
- 13- Proje Alanına Ait Fotoğraflar
- 14- Deniz dibi haritası
- 15-Alana ait eski haritalar
- 16-Pervititch haritaları
- 17-1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı

1.9. YARIŞMANIN SÜRESİ

120 takvim günüdür.

1.10. YARIŞMACILARDAN İSTENENLER

Ekte verilmiş haritada sınırları belirlenen proje alanı Harem'den başlayıp Mühürdar dolgu alanında bitmektedir. Yarışma alanı A ve B olmak üzere iki zona ayrılmıştır:

A zonu Haydarpaşa Limanından başlayıp Mühürdar dolgu alanında biten alandır.

B zonu Harem'den başlayıp Haydarpaşa Gümrüğü'nde son bulan alandır.

Bu zonlarda, zonlar arasındaki ilişkiler, dönüşüm stratejileri ve programları, koruma kararları , proje alanının deniz ve çevresiyle ilişkileri ile bütünleşmesi, aşağıda belirtilen ölçekte çizim ve yazılı ifadelerle gösterilecektir.

- 1- 1/50.000 ölçekli halihazır haritalar üzerinde proje alanının Metropol ile ilişkilerini gösterir şema,
- 2- 1/25.000 ölçekli halihazır haritalar üzerinde proje alanının Anadolu yakası ile çevre ilişkilerini, projenin sistem şemasını gösterir pafta,
- 3- 1/5.000 ölçekli arazi kullanım kararları , ulaşım ana kararlarının yer aldığı plan,
- 4- 1/2.000 ölçekli ulaşım şeması,
* Değişik ulaşım türlerine ait güzergahlar, ulaşım altyapı kademelenmesi, yaya alanları, transfer merkezleri, trafik akım yönleri, bekleme yerleri ve park alanları, duraklar ve istasyonları v.b. gösterir ayrıntıda hazırlanacaktır.
- 5-1/2.000 ölçekli zonları ,yakın etki alanını da göz önünde bulunduran dönüşüm stratejileri ve genel senaryo kararlarını gösterir pafta,
- 6-Proje kararlarını ifade edecek kesit ve silüetler,
* Ölçek serbesttir.
- 7-1/2.000 ölçekli yeşil alanlar sistem paftası,
*Nazım Plan kararlarını ve mevcut yeşil alanları göz önünde bulunduracak, yeşil alan senaryo kararlarını gösterecek ve detaylı bir yeşil alanlar sistem raporuyla desteklenecektir.
- 8- 1/1.000 ölçekli A ve B zonlarını kapsayan kentsel tasarım projesi,
- 9-1/500 ölçekli ,A zonuna ait kentsel tasarım projesi ,
* Bu çalışmada 1/500 ölçekli kesit, silüetler ve perspektifler de yer alacaktır.
- 10- Ayrıca istenilen ölçek ve anlatımda, en fazla iki pafta ile yukarıda belirlenen çalışmaları destekleyici öneriler sunulabilir.
- 11- Yukarıda belirlenmiş çalışmaların tamamını açıklayan proje raporu .(10 Kopya)

Sunuş biçimi : Bir takım beyaz karton kopya teslim edilecektir. Çizim tekniği ve renk serbesttir. Sergileme kolaylığı bakımından bütün paftalar A0 ve katları boyutunda olacaktır. Her paftanın kenarında asma şeması yer alacaktır.

1.11. SORU VE CEVAPLAR

Yarışmacılar 15 Ocak 2001, saat 15:00'e kadar ele geçecek şekilde yarışmaya ait soruları Yarışma Raportörlüğü kanalı ile jüriden sorabilirler. Bu maksatla gönderilecek zarfların üzerine "Kadıköy Meydanı -Haydarpaşa – Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması Raportörlüğü " ibaresi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Projeler Daire Başkanlığı Gençtürk Caddesi No:27 34470 Laleli/İSTANBUL" adresi yazılacaktır.

Soruların cevapları son soru sorma tarihinden itibaren 15 gün içerisinde şartname alan bütün yarışmacılara taahhütlü olarak postalanacaktır.

1.12. PROJENİN TESLİM GÜNÜ, YERİ VE SAATİ

Projeler en geç 18 Nisan 2001 tarihinde, saat 15:00'e kadar (Kadıköy Meydanı-Haydarpaşa –Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması Raportörlüğü -İstanbul Büyükşehir Belediyesi Projeler Daire Başkanlığı, Gençtürk Caddesi No:27 34470 Laleli/İSTANBUL) adresine elden teslim edilecektir.

1.13. JÜRİ TOPLANTI GÜNÜ

Jüri değerlendirme çalışmaları için 25 Nisan 2001 günü, saat 10:00'da toplanacaktır.

1.14. SONUÇLARIN İLAN ŞEKLİ

Yarışmanın sonucu Jüri çalışmasının bitimini izleyen hafta içinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından ülke genelinde yayınlanan günlük iki gazetede ilan edilecek ve ayrıca jüri raporu çoğaltılarak bütün yarışmacılara posta ile gönderilecektir.

1.15. PROJELERİN SERGİLENMESİ VE KOLLOKYUM

Yarışmaya katılan bütün projeler, sonucun ilanından sonra 15 gün süre ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlık Binası Sergi Salonunda, bu sürenin bitiminden itibaren de Kadıköy Belediyesince belirlenecek yerde sergilenecektir. Sergide yarışma şartnamesi ve jüri raporlarından örnekler bulundurulacaktır. İstanbul Büyükşehir Belediyesinde yapılacak serginin son gününde aynı yerde kollokyum yapılacaktır. Sergi ile kollokyum yeri ve tarihi yarışma sonuçlarıyla birlikte duyurulacaktır.

1.16. PROJELERİN GERİ VERİLME ŞEKLİ

Yarışmada derece alamayan projeler, sergilerin bitimini müteakip 1 (bir) ay içerisinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Projeler Daire Başkanlığı tarafından kargo ile yarışmacıların adreslerine gönderilecektir.

1.17. BİRİNCİ ÖDÜLÜ KAZANANA İŞİN NASIL VERİLECEĞİ

- 1- Ödül ve mansiyon kazanan projeler ile satın alınan projeler Belediyenin malı olacaktır. Birinciliği kazanan projenin müellifi uygulama projelerini Jüri görüşlerini dikkate alarak hazırlayacaktır.
- 2- Belediye uygulama projelerinin yapılmasını ve mesleki kontrollük hizmetlerini yarışmada birinciliği kazanan proje sahibine yaptıracaktır. Uygulama aşamasında müellif, İdarenin gerekli görmesi halinde kendi tarafından teklif edilen ve jürice onaylanan danışman ya da danışmanlarla çalışmak zorundadır. Uygulanması kararlaştırılan projenin sahibi, uygulama ve detay projeleri ile mesleki kontrollük hizmetlerini yapmak istemez ise, hakkından vazgeçmiş sayılır ve bu hizmetler bir sonraki hak sahibinden istenir.

Uygulama projelerine başlanması, proje ödeneğinin yıllık yatırım programında ve bütçede yer alması halinde mümkündür. Aksi halde, ödenek yıllık yatırım programında ve bütçede yer aldığı zaman uygulama projeleri bu şartname ve ekleri hükümlerine göre yarışmada birinci ödülü kazanan proje sahibine yaptırılacaktır.

- 3- Eser sahibi yarışmaya katılmakla eserinin sergide sergilenmesini ve yarışma dolayısıyla yapılacak yayında eserinin yer almasını önceden kabul etmiş sayılır.
- 4- İdare elde edeceği projeyi, mimarlık ve mühendislik işlerinin ücretini sözleşme yılı fiyatları esas alınmak suretiyle yaptıracaktır. Birinci seçilen projeye ait toplam maliyet üzerinden mimarlık, peyzaj mimarlığı, şehir planlama, inşaat mühendisliği, makina mühendisliği ve elektrik mühendisliği sınıfları Bayındırlık Ve İskan Bakanlığı "Mimarlık ve Mühendislik Hizmetleri Şartnamesi" esasları çerçevesinde İdarece tespit edilecektir.
- 5- Mesleki kontrollük hizmetlerinin ücreti Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Mimarlık ve Mühendislik Hizmetleri Şartnamesine göre Mimarlık Mühendislik Hizmetleri sınıfları üzerinden hesaplanır.

1.18. İHTİLAFLARIN HALLİ

Yarışmanın sonucundan sözleşmenin imzasına kadar geçecek sürede, Belediye ve yarışmacı arasında doğacak anlaşmazlıklar, İstanbul Mahkemelerinde hakem-bilirkişi yolu ile çözümlenecektir.

1.19. KİMLİK ZARFI

Yarışmacılar, danışmanlar ve yardımcıları, projenin teslim edildiği ambalaj içine proje ile aynı rumuzu taşıyan ve üzerinde yazı makinesi ile yazılmış "Kadıköy Meydanı-Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması Kimlik Zarfı" ibaresi yazılı bir zarfın içine:

- 1-a) Yarışma şartlarını aynen kabul ettiklerini,
b) Adını ve Soyadını,
c) Mezun oldukları okul ve diploma numaralarını,
d) Üyesi oldukları oda sicil numaralarını,
e) Adreslerini
bildirir imzalı bir belge koyacaklardır.

2-Yarışmaya katılan proje sahiplerinden yarışmada ödül ve mansiyon kazanamadıkları halde kimliklerinin açıklanmasını isteyenler kimlik zarfının üzerine "Açılabilir" kaydını koyacaklardır. Üzerinde "Açılabilir" kaydı bulunan kimlik zarfları, Jüri tarafından projeleri ödül ve mansiyon kazanmamışlarsa da açılır ve kimlikleri açıklanır ve bu husus tutanakta belirtilir.

1.20.YAZIŞMA ADRESİ ZARFI

Yarışmacılar, projelerdeki rumuzu taşıyan bir zarfın üzerine “Kadıköy Meydanı-Haydarpaşa- Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması Yazışma Adresi Zarfı” ibaresi yazarak içine adreslerini koyacaklardır.

1.21.YARIŞMADAN ÇIKARMA

Aşağıdaki şartlara uymayan yarışma projeleri jüri kararı ile tutanağa geçirilmek koşuluyla yarışmadan çıkarılacaktır.

1-a)Yarışma Şartnamesinin 1.3. Maddesinde belirtilen Yarışmaya Katılma Esaslarına Uyulmaması,

b)1.10. maddede istenenlerin tamamının verilmemesi,

c) Kimlik Zarfı ve içinde bulunacak belgelerin, yarışma projesi ile verilmemesi.

2-Herhangi bir yerinde eserin sahibini belirten bir işaret bulunan eserler Jüri Kararı ile tutanağa geçirilmek şartı ile yarışmadan çıkartılır (el yazısı ile yazılmış açıklama notları bu işaretlerden sayılır). Proje nüshaları üzerinde yarışmacının kimliğini belli edecek tarzda el yazısı bulunmaz.

1.22. RUMUZ VE AMBALAJ ESASLARI

Rumuz: 5 rakamlı, 1x4 cm ebadında tek bir rumuz kullanılacak olup, bu rumuz her paftanın raporların her sayfasının, zarfların ve ambalajların sağ üst köşesinde yazılacaktır. Ambalajların üzerine proje rumuzu ile “Kadıköy Meydanı-Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması İstanbul Büyükşehir Belediyesi Projeler Daire Başkanlığı Gençtürk Caddesi, No: 27 34470 Laleli/İSTANBUL” adresi yazılacaktır.

Kimlik ve yazışma adresleri zarfları, açıklama raporları ve projelerin katlanmadan düz olarak bir ambalaj içerisinde teslimi tercih edilecektir.

BÖLÜM II

YARIŞMA ALANI VE YAKIN ÇEVRESİ

2.YARIŞMA ALANI VE YAKIN ÇEVRESİ

2.1.GENEL BİLGİLER

Kadıköy İlçesi, Marmara sahilleri boyunca, Haydarpaşa'dan Bostancı'ya kuzeybatı-güneybatı doğrultusunda uzun bir sahil şeridinde sahiptir. Kadıköy'de kıyı şeridine paralel uzanan ana ulaşım güzergahları, yerleşme yapısını belirlemektedir.

D-100 (E-5) Karayolunun kuzeyinde yer alan, Küçükbakkalköy, İçerenköy gibi yerleşim yerleri her ne kadar idari ve ekonomik açıdan Kadıköy'e bağlıysalar da Kadıköy denince akla, Kuzeyde D-100 (E-5) Karayolunun , güneyde Marmara Denizi, Haydarpaşa Koyu ile Bostancı arasında kalan alan gelmektedir.

Kadıköy İlçesinde egemen ekonomik etkinlik ticarettir. Başlıca ticaret merkezleri Kadıköy Çarşısı, Altiyol ve General Asım Gündüz (Bahariye) Caddesi ve Bağdat Caddesi çevrelerinde yer alır. Kadıköy İlçesi'nde birçok sağlık, eğitim ve kültür kurumu bulunmaktadır.

İstanbul'daki Yükseköğretim kurumlarından biri olan Marmara Üniversitesi'ne bağlı bazı enstitü, fakülte ve yüksekokullar Kadıköy İlçesi sınırları içindedir.

2.2.ALANIN NİTELİĞİ

Kadıköy, Anadolu Yakasının ticaret ve ulaşım açısından merkezi konumunda olduğundan proje alanı pek çok fonksiyonu bir arada bulundurmaktadır. Özellikle ulaşım açısından varolan çeşitlilik dikkati çekmektedir. Deniz, kara, demiryolu terminal noktaları ile bir ulaşım odağıdır. Bu durum alanın çok yoğun olarak kullanılmasına sebebiyet vermektedir.

Harem otogarı, Haydarpaşa Gümrük Depoları, Haydarpaşa Limanı, Haydarpaşa Garı, Minibüs ve Otobüs durakları, vapur iskeleleri ve Mühürdar Dolgu Alanı proje alanını oluşturan belli başlı öğelerdir.

Proje alanının Üsküdar tarafındaki sınırını belirleyen Harem Otogarı, Deniz ile Harem Atatürk Korusu ve Üsküdar – Harem Sahil yolu ile Haydarpaşa Gümrük Depoları arasında kalmaktadır.

İstanbul'un doğu yakasına hizmet veren Harem Otogarı, gerek fonksiyonu, kapasitesi, ulaşım bağlantıları, gerekse görsel özelliği ile bu işlevini sağlıklı bir biçimde yerine getirememektedir.

Metropolün doğu yakasına hizmet verecek olan Otogar sadece otobüslerin giriş – çıkış yaptığı bir transfer noktası değil, aynı zamanda ulaşımın alt yapısı ve üst yapısıyla, etkinlikleriyle karmaşık bir yapılanmayı gerektirmekte , söz konusu alan mevcut haliyle buna olanak vermemektedir.

Daha önce Belediye tarafından ihalesi yapılan Üsküdar – Harem Meydanları Düzenleme Projesi kapsamında bu alana rekreasyon fonksiyonu verilmiş olup, otogar fonksiyonundan arındırılmıştır. Ayrıca 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planında Otogar Alanı olarak Küçükbakkalköy de bir yer gösterilmiştir.

Harem Otogar yeri proje alanının Üsküdar bağlantı ayağını oluşturduğunda projenin çözüm aşamasında özel önem ve özellik arz eden yerlerinden birisi olacaktır.

Haydarpaşa tren garı ile birlikte ele alınması gereken Haydarpaşa İskelesi mimarisi, fonksiyonu ve tarihi niteliği ile proje alanında özellikli yerlerden biridir.

Mendirek, depolar, silolar, yükleme-boşaltma ve diğer tesisleriyle büyük ve yaygın bir liman kompleksi olan Haydarpaşa Limanı'nın güneyinde, bütün Anadolu demiryolları bağlantılarının başlangıç noktası olan Haydarpaşa Garı ve önünde Haydarpaşa vapur iskelesi vardır.

Haydarpaşa limanı, İstanbul'un Anadolu yakasında, Kadıköy'ün kuzeyi ile harem arasında kalan şehrin en büyük ticaret limanıdır. Limanın demiryolu bağlantısı mevcut olup, D-100 (E5) Karayoluna 2 km., TEM otoyoluna 6 km., havaalanına 40 km. uzaklıktadır.

Haydarpaşa limanının şehrin içinde yer alması ve liman geometrisinin dağıtımına izin vermemesi nedeni ile, gelecek yıllarda ilave trafiğin buradan karşılanmasının mümkün olmayacağı ve yeni bir limanın yapılmasının gerekli olduğu son yapılan 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporunda belirtilmiştir..

Haydarpaşa Garı İstanbul'un Anadolu Yakasında, Haydarpaşa'da bulunan demiryolları terminalidir. Bugünkü Haydarpaşa Garı Binası, aynı zamanda TCDD Genel Müdürlüğü 1. İşletme Başmüdürlüğü ana binasıdır. Haydarpaşa Gar Müdürlüğü de bu binadadır. İstanbul-Anadolu demiryolu hattının başlangıç yeri olup, daha sonraki yıllarda demiryolları Anadolu'nun içlerine doğru uzandıkça ve Anadolu'nun çeşitli şehirleri demiryolu ile İstanbul'a bağlandıkça Haydarpaşa Garı'nın önemini de arttırmıştır.

Anadolu-İstanbul bağlantısını sağlayan demiryolunun başlangıç noktası olması açısından ayrı bir önemi olan ve bulunduğu Haydarpaşa semtinden dolayı "Haydarpaşa Garı" olarak anılan bina, aynı yerde daha önce bulunan ilk Haydarpaşa istasyon binasının yerine yapılmıştır.

Balık pazarının bulunduğu alan, proje alanı içerisinde deniz ve tarihi yarımada ile görsel ilişkisinin en iyi kurulduğu alandır.

Kadıköy Meydanı ve balık pazarı arasında kalan alanda otobüs, minibüs ve dolmuş durakları, yer almaktadır. Deniz ve kara ulaşımı açısından bir transfer noktası olan alan da ayrıca belirli zamanlarda kurulan hediyelik eşya standları ve seyyar satıcılarda bulunmaktadır.

Kadıköy İskele Meydanı, çeşitli ulaşım türlerine ait transfer merkezlerinin bulunduğu alan olması nedeniyle, meydan özelliğini tamamen kaybetmiş olup, yalnızca yaya geçiş alanı niteliği taşımaktadır. Meydanda gelişigüzel yerleştirilmiş büfeler yer almaktadır.

Kadıköy-Beşiktaş İskelesi ön cephesi Rıhtım Caddesi'nde , arka cephesi denize bakan iki katlı yapıdır. İstanbul'un giderek artan nüfusuna bağlı olarak iskele binası çeşitli değişimler geçirmiş, özellikle örtü sistemi, denize bakan cephesi, yan cepheleri ve birinci kat planı özgün durumunu yitirmiştir.

Çiçek , Akvaryum Satış Üniteleri ve Çayevleri Meydan çevresinde en yoğun olarak kullanılan rekreasyon alanıdır. Alışveriş ve dinlenme amaçlı kullanılan alanda yoğun ağaç dokusu vardır.

2.3.ULAŞIM

Kadıköy İlçesi ülke ve kent ulaşımı açısından önemli bir konuma sahiptir. Anadolu'daki çeşitli merkezleri İstanbul'a ve kent içindeki çeşitli semtleri de birbirine bağlayan bazı ana ulaşım yolları Kadıköy İlçesi'nden geçer. Bunlardan en önemlisi eskiden "Ankara Asfaltı" ve E-5 adlarıyla anılan D-100 Karayolu'dur. Bu yol İlçe sınırları dışındaki Harem İskelesinde sona erer. D-100 Karayolu, İstanbul'un Anadolu yakasında semtleri birbirine ve bu semtleri de kente bağlar. Bu karayolu Fatih

Sultan Mehmet Köprüsü'ne giden O-2 Otoyolu'yla Kozyatağı'nda, Boğaziçi Köprüsü'ne giden O-1 Otoyolu'yla Uzunçayır'da kesişir.

Anadolu'nun çeşitli merkezlerinin İstanbul'a bağlayan demiryolu hattının ilk istasyonu Haydarpaşa'dadır. Haydarpaşa'daki gar binası ve öteki demiryolu tesisleri Kadıköy İlçesi sınırları içindedir. Bu istasyon aynı zamanda kentin Anadolu yakasında yapılan banliyö treni ulaşımı açısından önem taşır.

Kadıköy İlçesi'nde yaşayanların önemli bir bölümü her gün işlerine şehir hatları vapurlarıyla gidip gelirler. İlçedeki vapur iskeleleri Haydarpaşa, Kadıköy ve Bostancı'dadır. Ayrıca Kadıköy ve Bostancı'daki deniz otobüsü iskelelerinden kentin çeşitli kıyı semtlerine düzenli seferler yapılır. Kalamış Koyu'nda da büyük bir yat limanı vardır.

BÖLÜM III

TARİHİ GELİŞİM

KADIKÖY'ÜN TARİHÇESİ

Marmara Sahilleri boyunca., Haydarpaşa'dan Bostancıya kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda uzun bir sahil şeridine sahiptir.

Kadıköy'de kıyı şeridine paralel uzanan ana ulaşım güzergahları yerleşme yapısını belirtmektedir. Daha geride yeralan Ankara yolu, Eski E5 yolu ise yerleşmeyi sınırlamaktadır.

Ankara Yolunun kuzeyinde yer alan, Küçükbakkalköy , İçerenköy gibi yerleşim yerleri her ne kadar idari ve ekonomik alanlarda Kadıköy'e bağlıysalar da Kadıköy denince akla Kuzey Ankara yolu, güneyde Marmara Denizi, Haydarpaşa Koyu ile Bostancı arasında kalan alan olarak düşünülür.

Kadıköy'deki yerleşimin başlangıcı oluşturan tarihsel çekirdek, Haydarpaşa Koyu ile Moda Burnu'nun oluşturduğu alana yer almaktadır.

İlçe adı veren asıl Kadıköy semti kabaca kuzey ve güneydoğuda demiryolu, doğuda Kurbağlı dere ve Kalamış Koyu, batıda Marmara denizi ve Haydarpaşa Koyunun sınırladığı alandır. Bu gün bu alan Kadıköy Çarşısı, Moda Yeldeğirmeni, Rasimpaşa, Osmanağa ve Caferağa gibi mahallerden oluşmaktadır.

Kadıköy'ün geçmişi İstanbul'dan çok daha eskilere dayanmakla birlikte, İstanbul'un diğer tarihi semlerine göre şehir tarihi içinde oldukça genç bir yerleşme yeridir. Bunun sebebi de Kadıköy Bostancıya kadar uzanan semt ve mahalleriyle ancak 19.yy. da sürekli iskan sahası haline gelip kentle bütünlenmesidir.

İstanbul çevresinde ilk insan yerleşimlerinin ancak M.Ö. 5000-3000 arasında ortaya çıktığı söylenebilirken Anadolu Yakasında yerleşim taş devrine ait il el baltaları İçerenköy'de bulunmuştur.

Sadece Anadolu yakasında değil belki de tüm İstanbul çevresinin tarih öncesine ait olun en önemli yerleşme alanı Fikirtepe kültürüdür. Fikirtepe İstanbul'un bilinen en eski çanak, çömlek, neolitik kültürüdür. Ancak tek bir kültür evrimine rastlanmış olması tarihlendirmeye kesinlik kazandırmaz. Fikirtepe kültürünün 1. Troya öncesine ve M.Ö. öncesine ve M.Ö.4000'den 3000'e geçiş devresine ait olduğu muhtemeldir.

M.Ö. 1000 yılları civarında Fenikeliler tarafından Fikirtepe çeşitli kaynaklarda Horhada adıyla anılan bir ticaret konolisinin olduğu bilinmektedir. Bu dönemde Kuşdili deresi Haliç şeklinde, kıyı çizgisi ise bugüne göre hala çok içeride muhtemelen de Fikirtepe Hasanpaşa arasında olmalıdır. Bu ilk yerleşmenin karşısında daha sonra Moda Burnu ile Yoğurtcu arasında Halkedon (Bakır ülkesi) adıyla ikinci yerleşme daha olunur.

M.Ö. 680'de Trakya üzerinde gelen kolonizatörlerin yerleştiği Halkedon bu tarihten itibaren sonra büyüyen Moda Burnuna değin genişler kısa sürede de Kocaeli Yarımadası üzerinden Gebzeye Kadar uzanan bir devletin merkezi haline gelir.

Kolonizatörlerin Halkedon yerleşmeleriyle birlikte Halkedon'un kültürel karakterlerinde önemli değişikliklere uğramış, Fenikelilere özgü olan doğulu özellikler büyük ölçüde ortadan kalkmış olmalıdır.

Kendi parasına sahip olan İstanbul ve Marmara çevresi ile Kuzey Ege'deki bazı yerleşmelerle ticari ilişkiler kurana Halkedon M.Ö. 7.y.y. Saryburnununda Bizantion'un kurulması üzerine önemini yitirmeye başladı. Kahinlerin tavsiyeleri doğrultusunda Megaralıların Sarayburnuna en uygun özelliklerine rağmen yerleşmek için karşı kıyı seçtikleri için "Körler ülkesi" diye adlandırılan Halkedon'un karşısında Bizantion kurmaları, stratejik konumlarının avantajlarıyla da ticarete dayanan bu yeni yerleşimin önemli bir ağırlık kazanmasıyla, çevresindeki diğer yerleşmeler birlikte Halkedon'da gere plana düşer.

Halkedon M.Ö. 6.yy.'ın sonlarında Perslerin Trakyayı istilaları sırasında Pers egemenliğine girer Pers İmparatorluğu Darius'un Tunayı geçmesinin ardından baş kaldırır. Ancak Darius'un geri dönüşünden sonra Trakya'da bırakılan Pers ordusu kıyı kentlerini tekrar ele geçirir.

Pers savaşlarının ardından İstanbul çevresindeki şehirler Atina önderliğindeki Delos birliğinin üyesi olurlarsa da M.Ö. 431-404- arasında yapılan Peleponnesos savaşlarından sonra çevre şehirlerle birlikte bağımsızlıklarını kazanmaya çabalarlar.

Halkedon'a oldukça pahalıya malolan mücadeleler sırasında Atina'lılar şehri ele geçirirler ancak kısa sürede de püskürtülürler. Daha sonra 133'te Bitinye ve Pentus krallıkları şehri kuşatarak ele geçirir, şehir bir süre sonra da Bergama Devletinin ve nihayet M.Ö. 74'de Roma'nın hakimiyetine girer.

BİZANS DÖNEMİ

Bizantion Roma hakimiyetine girdikten sonra çevresindeki diğer yerleşme yerlerine göre önemini iyice arttırdı. M.S.2 ve 4 y.y.'da büyük ölçüde yeniden imar ve inşa edildi. Buna karşılık Halkedon önemini gittikçe azalan bir yerleşme olarak varlığını sürdürdü.

Halkedon kuzey sınırında gittikçe baskısını hissettiren barbar saldırılardan etkilenir ve M.S. 258'de Karedeniz' den gelen Got akınlarında yağmalanır. Ardından gelen İskit akınları ve gittikçe şiddetini arttırarak Hıristiyan komutanlarından Halkedon'da nasibini alır.

Diocletianus'un Hıristiyanlara karşı giriştiği sindirme hareketleri sırasında sonradan adına imparator Costantinus tarafından bir kilise inşa edilecek olan Aya Efemia 49 askerle birlikte Halkedo'da katledilir.

M.S. 4 yy.'ın başında Halkedon Romadaki iktidar mücadelelerine son noktayı koyacak olan karşılaşma 17 Eylül 324'te Halkedon yakınlarında gerçekleşir. Licinius'u yenen Constantinus ertesini günü Sezar olarak Bizantion'a girer.

Constantinus Bizantion'un kaderi değiştirecek kadar önemli bir karar alır ve başkenti Roma'dan Marmara kıyılarına taşır. Bu söylenceye göre Constantinus önce başkent olarak Halkedon'u seçer Ancak şehrin imarı için inşaat başlayacağı sırada iki kartal gelerek inşaat halatlarını işçilerinden elinde kapıp Bizantion'a taşırlar. Böylece yeni başkentini Bizantion'da kurulmasına karar verilir.

Bundan böyle Bizantion'un Konstantinapolis adıyla dünya şehri olacak şekilde gelişmesi başlarken Halkedon yavaş yavaş bir çöküş sürecine girer.

İmparator Valens şehir surlarını yıktırarak taşlarıyla Bozdoğan Kemerini yaptırır. 1. Theodosius da Halkedon'da çeşitli tapınakların taşlarını başkentteki kamu inşaatlarında kullanmak üzere yıkar. Artta kalanlardan bir kısmında Kanuni Sultan Süleyman ve Mihrimah Sultan (Edirnekapı ve Üsküdar) camilerin yapımında kullanılır.

451 yılında pisikopozluk merkezi olan Halkedon'da + Evrensel Konsil toplanır. O güne kadar toplanan konsillerin en büyüğü ve en iyi belgelenmiş olan Halkedon konsili 520 üzerinde piskopoz ve piskopos temsilcisi katılır. Hz. İsa'nın tansisal ve insani iki değeri olduğu yolundaki görüşlerinin onaylandığı konsilden yine Kostantinopolis karlı çıkar. Çünkü Papa Aziz Leon'nu temsilcilerinin itirazına rağmen Kostantinopolis ve Kudüs Patriklik olarak ilan edilir ve özel yetkiler tanınır.

Halkedo bundan sonraki yıllarda kuşatma ve saldırıya maruz kalır. Şehri kuşatan Sasoniler 616 yılında ele geçirerek yakıp yıkarlar. 668'de Emevi 718'de Abbasi ordularınca kuşatılır.

1080 yılında ise Kutlanmış oğlu Süleyman Şah tarafından kısa bir süre için Anadolu Selçuklu topraklarına katılan şehir 1097 yılında Haçlılarda görünür. 1203 yılında Bizansa karşı yapılan Latin saldırısında Venedik Doju Enrico Dondolo kuvvetleri ve IV. Haçlı şövalyelerine us görevi görür.

14. yy.'dan itibaren Halkedon çevresi Osmanlı akınlarına uğrar 1331'de Orhan Gazi ile III. Androni Kos arasında olan Maltepe yakınlarındaki savaşın ardından Osmanlıların ilerlemesi hız kazanır ve 1352 ile 1353 ile 1353'te Halkedon çevresi büyük ölçüde Osmanlı denetimine girer.

Osmanlılar bu dönemde Geyikli Baba'nın öğrencilerinden Gözcübaba Erenbaba Kartalbaba, Sarıgazi gibi savaşçı din adamlarının ve öğrencilerini baştan Göztepe Merdivenköy olmak üzere buralarda kurdukları tekkelere yerleştirerek ilerlemeyi pekiştirecek toplumsal ve kültürel taban yaratma uğraşına da girerler.

İstanbul'un fethinden sonra Fatih Sultan Mehmet Halkendon'u ilk İstanbul Kadısı olan Hızır Bey'e verir Bundan dolayıdır ki bu yörenin adında Kadıköy olarak değiştiği söylenir.

Halkedon'un Bizans dönemi boyunca Konstantinopolis'in karşısında gittikçe gerileyen küçülen ve çevresiyle birlikte sayfiye ve tarımsal özellikleri öne çıkan mütevazi bir yerleşme, bir kasaba haline dönüşmüştür. Burası Bizans imparatorlarının ve yöneticilerinin rağbet ettikleri seçkin bir safiye, kalitesi şarap, meyve ve sebzeleriyle meşhur bağ bahçe ve bostanlarıyla kaplı bir yer olduğu bilinmektedir. Özellikle Fenerbahçe ve çevresi bu dönemdeki en gözde sayfiye yeri olmuştur. Caddebostan, Arkedios'un bakanlarından Rafinos'un sonra İmparator Sarayına dönüştürülecek olan yazlık köşkünün bulunduğu yerd. Bundan başka Aziz Piyer ve Paul'e adanmış kilise, Aziz Hypoce – Aziz Mahil ve bir Latin Manastırı ile bir iskele çevresindeki önemli yapıları oluşturur.

Daha doğuda yer alan Bostancı Maltepe'ye doğru olan alanlarda bu dönemde önemli yerlerden olmalıdır. Bostancı şehir valisinin İmparatoru Anadolu seferinden dönüşünde karşılaştığı yerdir ve 718'de Arap Donanmasının sığındığı bir limana sahiptir.

Maltepe her ne kadar Kadıköy sınırlarının dışında olsa da Bizans döneminde Kadıköy'den itibaren tüm sahile yayılmış bulunan sayfiye yeri, yazlık saraylar, kilise ve manastırlar bağ ve bahçelerden oluşan büyük bir yerleşim sahasının parçası olduğundan anılmaya değer niteliktedir. Burada yer alan en önemli yapı günümüze temelleri ulaşabilmiş olan Brias sarayı olmalıdır. Aziz İgnatios'un adını taşıyan bir manastır ile liman buradaki dikkate değer yapılardır.

Bütün bu çevrenin tarihsel çekirdeğini oluşturan Ortaçağ Halkedon'undan günümüze hiç bir iz kalmamıştır. Haydarpaşa ile Kalamış koyuları arasındaki tepelik burun üzerinde olan yerleşmenin surları bugüne göre Altiyol, Sakızağacı, Mühürdar ve Söğütlüçeşme arasında yaklaşık 500-650 m. Uzunluğunda kabaca bir dikdörtgen oluşturacak şekilde uzanıyordu.

Şehrin iki limanından bir tanesi muhtemelen bugünkü Kadıköy meydanın yerinde diğeri de Söğütlüçeşme civarındaydı. Tiyatro – hipodrom Canstantinus sarayı Ayia Efemia ve Ayios 1970'li yıllarında Altiyol civarı ile Osmanağa camii yakınlarında yapılan çeşitli inşaat kazılarında pişmiş toprak ve mermerden su künkleri ile sur duvarlarına ait oldukları sanılan sur temelleri ve duvar taşlarına rastlanmıştır.

OSMANLI DÖNEMİ :

Fatih sultan Mehmet İstanbul'u fethettiğinde Kadıköy bugünkü çarşı civarında toplamış köy görünümüne sahip kasaba idi. Daha çok tarımla ve balıkçılıkla uğraşan yoksul Rumların yaşadığı Kadıköy'de fetihden sonrada uzunca bir süre Türk nüfusunda artma gözlenmez.

İlk Türk mahalleleri bugünkü Osmanağa caminin bulunduğu yerde gelişmiştir. Sarı Kadı Mehmet Efendi tarafından bugünkü Osmanağa Caminin bulunduğu yerde bir mescit yaptırılmıştır. 1612 yılında bu mescidin yerine Babüssade Camii yaptırıl. Bir başka camii ise III. Mustafa'nın çarşı içinde iskele karşısında yaptırdığı İskele Camii diğer ismiyle Mustafa III. Camiidir.

Roma döneminde olduğu gibi Osmanlı döneminde de Kadıköy üst düzey yöneticilerin rağbet ettiği sayfiye ve mesire yeridir. Haydarpaşa – Kuşdili deresi – Acıbadem ve Koşuyolu ile Fenerbahçe ileri gelen çayır ve mesire alanlarıdır.

Bostancıya kadar uzanan alan içerisinde de Sultan ve üst düzey yöneticilerine ait köşk, sahilsaray ve bahçeler daha iç kısımlarda da köyler yer almaktadır. Kanuni Sultan Süleyman'ın Fenerbahçedeki sahilsaray ve bahçesi bu yöredeki yönetici sınıf arasındaki cazibesini gösteren bir örnektir. II. Beyazıt döneminde yaptırılan bu saray Mimar Sinan tarafından esaslı bir şekilde onarılmıştır.

16. yy. sonlarında III. Murad tarafından yöre nüfusunun artırılmasına yönelik çalışmalar yaptırılırsa da 418 yy. a gelindiğinde bile Kadıköy'de çoğu balıkçılıkla uğraşan Rumlardan oluşan 100-120 ailenin olduğu bilinmektedir. Ancak daha içerilerde Merdivenköy, Erenköy ve İçerenköy taraflarındaki bağ ve bahçe tarımıyla geçinen önemli bir Türk nüfusa sahip köyler yer almaktadır. Kızıltoprak'tan Bostancı'ya kadar olan yerde İstanbul'un sebze ve meyve ihtiyacının büyük bir bölümü karşılanırken Merdivenköy ve Göztepe dolaylarında aynı zamanda İstanbul için süt, peynir ve yağ üreten mandralar vardır. Burada saraya ait mandra bile kurulur.

18 yy.'da lald devri boyunca Kadıköy bölgesinin mesire olarak önemini iyice artır. Haydarpaşa Çayırı, Kuşdili ve Yoğurtcu Çayırları, Moda Çayırı ve Uzun Çayır halkın rağbet ettiği gezinti alanlarıdır buralardan Haydarpaşa Çayırı, Kuşdili Çayırları ve Uzun Çayır sadece halkın rağbet ettiği yerler olmakla kalmaz aynı zamanda saray ve devlet büyüklerinin atları ve ordu atları içinde otlak vazifesi görmektedir.

Haydarpaşa Çayırlarında atlı birliklere eğitilirken Yeldeğirmeni ve talimhanede yaya birliklerinin eğitim alan alanları olmuşlardır.

I. Abdülhamit döneminde bugünkü Yeldeğirmeni'nde saray ve şehrin su ihtiyacını karşılayan +değirmeni imar edilir ki 1903'te bu değirmenlerin son kalıntıları yıkılır.

1776 tarihli Kauffer haritasına göre Kadıköy bugünkü iskele ve çarşı çevresinde az çok belirginleşmiş bir kaç yapı adasından ibaret olduğu görülmektedir. Geride İbrahimağa'ya doğru mezarlıklar, çerçevesinde ise geniş bağ ve sosteranlar bulunmaktadır.

Bahariye yeniçeri ve Bostancı Askerlerine yazlık elbiselerin dağıtıldığı ve muhtemelen de Hıdırellez Şenliklerinin yapıldığı yerdir. Doğuda ise Söğütluçeşme civarında iki anayolun varlığı görülür. Mandra yolu bugünkü Kayışdağı Caddesine yakın bir güzergah üzerinde boş alanlardan geçerek Göztepe Merdivenköy yönüne uzanırken İzmit yolu günümüzün Bağdat Caddesini andırır bir çizgi üzerinde önemli bir kervan yolu olarak doğuya uzanmaktadır.

Bu günkü Altiyolun ilerisinde Fenerbahçeye doğru Kızıltoprak varlığını yakın zamanlara kadar sürdürmüş oldukça geniş bir açıklık ve çayırdır. 1782 yılında burada kurulan bir tuğla atölyesi ile tuğlacılık başlar ve bu yöreye uzun süre Tuğlacıbaşı da denir.

18 yy.'a kadar Türklerin ve Rumların yaşadığı Kadıköy'e Ermenilerin yerleşmeye başladığı görülür. İlk Ermeni kilisesinin 1720'de bugünkü Surp Tokover Kilisesinin yerine yapıldığı sanılmaktadır.

19 YY .başlarında Kadıköy İskelesi ve Çarşı çevresindeki mahalle büyüklüğünü korumaktadır. Moda Burnu'nun Kalamış Koyu'na bakan yamaçları ile Söğütlüçeşme ve Kızıltoprak arası 1228/1813 tarihli Konstantin Kamınar haritasında yeşillik, sınırları belirtilmiş bağ ve bostanlarla kaplı olduğu görülmektedir.

19 yy.'ın ilk yarısında Kadıköy ve çevresinin temel özelliği her ne kadar mevsimlik kullananlar oturmakta ise de Osmanlı İmparatorluğu'nun çökmekte olmasının gerektirdiği koşullarla o devirde Kadıköy askeri faaliyetin önemli derecede etkisinde kalmıştır. 1806 yılında başlayan Osmanlı Rus savaşları sırasında Rusların müttefiği İngiliz donanmasının ani olarak İstanbul önlerine gelmesi Harem ile Fenerbahçe arasında kıyı tahkimatı yapılmasını gerektirir.

Daha sonra 1833'te Kavalalı Mehmet Efendi Ali Paşanın isyanında Mısır ordusu Kütahya'ya geldiği zaman Kadıköy civarında da tahkimat yapıldığı gibi 1838'de Fenerbahçe'de de yarımadaanın gerisindeki geniş bir alan büyük bir talim sahası haline getirilir.

Kısım savaşında İngiliz ordugahlarının Haydarpaşa Çayırına kurarken bu alan gittikçe daha çok askeri talimlerin yapıldığı bir yer olur.

1872'de Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattı yapılırken Feneryolu ile Fenerbahçe Burnu arasında da bir hat döşenir. Özellikle I. Dünya Savaşında askeri amaçlı kullanılan bu hat 1934'te Fenerbahçeye yapılan cephaneliğe nakliyat için arada sırada sadece askeri amaçlarla yararlanılırsa 1970 yılında sökülür.

Kadıköy Ancak 19 y.y.ikinci yarısında kararlı bir gelişme gösterebilmiştir. Bu gelişmenin belli başlı iki nedeni vardır. Bunlardan birisi şehiriçi vapur işletmeciliğinin başlaması ve gelişmesi, diğeri de Haydarpaşa-İzmit demiryolunun açılmasıdır.

İstanbul 1840'lardan sonra önce Marmara daha sonra Boğaziçi hatlarında başlayan düzenli vapur seferleri ile şehrin iç bütünlüğü daha yoğun sağlanmış ve şehir çevresinde yer aldığı halde şehir yaşıntısından o zamana kadar soyutlanmış olan Üsküdar-Kadıköy-Adalar ve Boğaziçi yerleşmeler haline gelmeye başlamıştır.

Demiryolu ise Kadıköy'de olduğu gibi 19 yy. kentlerinde yerleşmenin önce hat boyunca istasyon çevrelerinde noktasal olarak gelişmelerine, ardından yeni oluşan yada mevcut hat boyunca mevcut yerleşmeler kalabalıklaşmış, büyümelerse merkezle olan ilişkilerinin artmasına ve nihayet esas yerleşmenin birer semt ve mahalleri haline dönüşmelerine sebep olmuştur.

19 y.y. ortalarında Kadıköy dört mahalleden oluşmaktadır. Bunlara merkezdeki Osmanağa, Kızıltoprak tarafında Tuğlacı, Moda da Caferağa ve Koşuyolu ile Selimiye'ye kadar geniş bir alanı kapsayan İbrahimağa Mahalleleridir. 1860 yılında ise mevcut mahallere ilaveten Merdivenköy, Erenköy ve Erenköy'den ayrılarak İçerenköy'de mahalle niteliğini kazanır ve böylece mahalle sayısı dörtten yediye çıkar.

Aynı yıl Abdülmecid'in Acıbadem'e yaptığı bir ziyafet sonrası yörede devrin önde gelenlerine camii, çeşme ve köşkler yaptırılır. Moda çevresinde ise varlıklı gayrimüslümin ve laventenler yoğunlaşmaya başlar. 1859 yılında Moda'da Fransız ve latin katolik kiliseleri ile anglikan kilisesi açılır.

Bazı kaynaklara 1856, bazı kaynaklar ise 1860 olarak gösterdikleri bir tarihte Kadıköy büyük bir yangına maruz kalır ve bu durum Kadıköy'ün gelişiminde önemli bir dönüm noktası olur.

Bu yangın İstanbul sur içindeki yangınlarla kıyaslandığında oldukça mütevazî sayılabilecek bir çapta olmasına rağmen yeni yeni gelişmeye başlayan bir kasaba büyüklüğündeki Kadıköy'de çok etkili olur.

Merkezde 250 yapıyı kül eden yangın o tarihlerde iskele meydanında güney ve kuzeye doğru birkaç yapı adasını kaplayan ve bugünkü Altyol'da sona eren bir yerleşmenin hemen hemen tümünde etkili olur.

Aynı dönemde İstanbul'un başka yerlerinde de görülen yangın sonrası planlarda ızgara plan uygulaması yapılır. Dönemin anlayışına uygun olarak çağdaş bir kent formu elde etmek amacıyla da 8-10 metre genişliğinde doğrusal sokaklar açılır ve bugünkü mevcut şeklinde de görüldüğü gibi çarşı içinde yapı adalarının köşelerinin kırılması yoluyla bugünde halen mevcut olan meydancıklar oluşturulur.

Her ne kadar yangın sonrasında Kadıköy önemli bir büyüme göstermese de daha düzgün bir yol strüktürü içinde çabuk gelişir. Bu dönemi Avrupalı bir seyyah şöyle anlatır. "Kadıköy kısa bir süre önce tamamen yanmışken şimdi tıpkı bir Avrupa kenti gibi yeniden inşa edilmekte ve gözle görülür biçimde her ulustan insanın barındığı İstanbul'un en gözde semti olarak gelişmektedir."

1860'ların başından 1880'lere kadar çeşitli düzeltmelerle yayımlanan Stolpe haritası yerleşmenin Abdülaziz dönemindeki durumunu göstermektedir. Kadıköy'ün kuzey sınırı Haydarpaşa Askeri Hastanesi ile çizilmektedir. Kadıköy'ün merkezi ise henüz Yoğurtçu yakınlarına kadar büyüebilmiştir. Haydarpaşa koyunu çevreleyen yol üzerinde tek sıra halinde yapıların belirmeye başladığı, daha gerideki İbrahimağa'da ise bir yerleşme nüvesinin ortaya çıktığı gözlenmektedir. Yakınında da 1876'da yapılmış olana "Sultan Murat Çiftliği" olarak bilinen V.Murad'ın av köşkü vardır. Mühürdar yanında ise birisi Serasker Rıza Paşa'ya, diğeri gazi Ahmed Muhtar Paşa'ya ait olan iki köşk görünmektedir. Küçük Moda'ya doğru birkaç yapı dışında tüm çevre bağlar ve bahçelerle kaplıdır. Bu yeşillikler daha doğuya, Kızıltoprak yönüne doğru devam etmektedir.

Kadıköy'ün asıl gelişmesine, 1870'li yıllardaki iki olay ivme kazandırır. Bunlardan birisi Anadolu Yakası ile İstanbul arasında 1857'de başlayan düzenli vapur seferleri, diğeri Haydarpaşa-İzmit Demiryolu Hattının hizmete girmesidir. Demiryolunun yapımı 4 Ağustos 1871'de başlamış, 1873'te tamamlanmıştır. Tek hat olarak hizmete giren demiryolu boyunca Pendik'e kadar küçük kıyı yerleşmeleri ve köylerin merkezle bütünleşmesi artmış, çevrede ki geniş bağ ve bahçeler yavaş yavaş iskan edilmeye başlamış ve zamanla buraları iskan bölgelerine dönüşmüştür.

93 Harbi olarak bilinen 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı sonrası gelen göçmen kabilelerinin bir bölümünü Anadolu Demiryolu'nun Hat boylarına yerleştirilmesi Kadıköy banliyölerinin nüfusunun artmasında etkili oldu. Bir miktar Bulgaristan ve Romanya göçmeni Hasanpaşa ve İkbaliye sirtlarına yerleştirildi ve Tırnavalı ve Zağralı 150-200 kadar göçmen ali de Göztepe demiryolunun kuzeyine yerleştirilir ve semtte ilk göçmen mahalleleri kurulmuş olur.

Balkan savaşından sonra da bir miktar göçmen Göztepe civarına yerleştirilince hat boyunca yer alan küçük istasyon çevrelerinde ve köylerde yavaş yavaş çarşı şeklini alan ticari nüveler ortaya çıkmaya başladı.

19 yy.ın sonlarına gelindiğinde Moda çevresi gayrimüslümin ve leventerlerin rağbet ettiği bir yerd. Göztepe, Erenköy, Bostancı çevresinde ise II. Abdülhamid döneminin önde gelen devlet görevlilerin geniş araziler içinde köşkler yaptırdıkları yerleşirdi. Fenerbahçe civarında ise varlıklı gayrimüslüminlerin ve leventerler geniş araziler satın alarak sayfiye amaçlı köşkler yaptırdılar. 1868 yılında yabancılarında mülk sahibi olmalarına izin veren yasal düzenlemelerin ardında varlıklı leventerlerin Kadıköy ve çevresindeki mülklerinde artış oldu.

Bir yerde varlıklı kişilerin ve üst düzey bürokratların Kadıköy çevresinde mülk alımı hızla sürerken bir yandan da satış ve ihsas yoluyla hazinenin elinden çıkan araziler İstanbul'un ilk ve büyük çapta spekülâtif hareketlerinden birini başlatır.

Yavuz Sultan Selim Vakfı'na ait Fenerbahçe ve yakın çevresindeki 100 dönüm üzerindeki mir arazi parçası devletin içine düştüğü mali krizin yüzünden olsa gerek 1870'li yıllarda yok pahasına Belçikalı, Fransız, İsviçreli ve Almandan 4 Leventer aileye satılır.

Padişah tarafından ihvan edilen araziler ise daha sonra varislerce parsellenerek satılır. Bugünkü Hasanpaşa'nın neredeyse tamamı ile Acıbadem'in bir bölümü Abdülmecid tarafından 1845 yılında kapıcıbaşı Hüsameddin Efendi'ye armağan edilmişken ölümünden sonra varisleri araziye parça parça satarlar ve burada yeni bir mahalle oluşur.

En büyük ve en ilginç spekülasyon ise Göztepe ve Erenköy civarında yaşanır. 1880'li yılların başında Tütüncü Mehmet Efendi, Göztepe çevresinde arşını 30 paradan 1000 dönümlük bir arazi satın alır ve bu aldığı araziye 10-25 dönümlük parsellere ayırarak önde gelen devlet memuru ve bürokratlara satmaya başlar ve bu arada da bugünde kendi adıyla anılan sokakta Göztepe'nin ilk köşkünü de yaptırır. Bunu ortağı Faik Bey'in ve diğerlerinin köşkleri katip eder. Bu öylesine devam ederki bu dönemde birçok Abdülhamid dönemi paşası buraya yerleşir.

1882 Tarihli Ebniye Kanununun 18.maddesi ile o zamana dek şehir içinde yeni bir alanın iskana açılabilmesi için gerekli olan padişah izni bazı sınırlamalar ile kaldırılması sonucu varsa spekülasyonu bir ölçüde padişah denetimi dışına çıkarılarak yasallık kazandırılması olayı eklenmesi muhtekelen Tütüncü Mehmet Efendi gibi spekülasyonların önemli etkisi olmuştur. Ve böylelikle Kadıköy banliyölerinin iskana açılmasında vapur ve demiryolu ile sağlanan ulaşım kolaylığı ile muhacirlerin yerleştirilmesiyle nüfuslandırmanın ardından önemli bir yasal düzenlemede gerçekleştirilmiş ve spekülasyonun büyük ölçüde önü açılmıştır.

19 yy.'ın son 20 yılında önemli bir gelişme yel değirmeninde olur. Haydarpaşa Koyu'nun gerisinde uzanan askeri talimlerin yapıldığı talimhane arazisinde düzgün sokaklarıyla bir mahalle oluşur. 1792'de III.Selim'in çuhadarı Ahmed Ağa tarafından Çayırbaşı mevkiinde yaptırılan çeşme 1835-1836 da II. Mahmud tarafından yaptırılıp, 1905'te Bahriye Nazırı Rasim Paşanın onarttığı camii ile Şubat 1845'ta açılan Kadıköy'ün ilk postanesi bu çevrede daha önceki önemli yapılardandır.

1885'te Kuzguncuk Dağhamamındaki bir yangından sonra museviler Yeldeğirmeni'ne gelir ve 1899'da havralarını kurarlar. Rumlarında rağbet ettikleri bu yerleşmede 1898'de bir Rum Ortodoks Kilisesi açılır.

Haydarpaşa Garı ile diğer liman tesisleri ve demiryolu imalatı ile işletmelerinde çalışan Almanlar'da Yeldeğirmeni'ne yerleşerek Osmangazi İlkokulunu yaparlar.

Yel değirmeni İstanbul'da ilk apartmanların yapıldığı yerlerdendir. Çoğunlukla Musevilere ait olan apartmanlar arasında az sayıda diğer milletlere ait olanlara da rastlanır.

Mütareke ve cumhuriyetin ilk yıllarında Dr. Celal Muhtar'ın apartmanı o yıllarda semtin tek Türk apartmanıdır. Kehribarcı, Menose, Valpredo ve Demirciyan semtin musevi ve Ermenilere ait diğer önemli apartmanlarıdır.

20 yy.ın başlarında Kadıköy'ün mekansal yapısında çok büyük değişiklikler görülmez. İskele Çevresi, Cami, Rum ve Ermeni kiliseleri ile çeşitli resmi binaların toplandığı ve çarşının yer aldığı bir merkez durumundadır.

Onuncu Belediye Dairesini oluşturan Kadıköy Belediye Binası o zaman Altıyol'a yakın Söğütluçeşme caddesi üzerinde eski yerindedir. Yeldeğirmeni'nde bir Katolik rahibe, bir Alman, bir Rum okulu ve bir Sinegog vardır. Bahariye ve Moda'da ise birer Rum, Ermeni Ruhban Okulu ile Rum, Ermeni, Katolik, Latin

Katolik ve Anglikon Kiliseleri ile 1870'te kurulmuş Saint Joseph Fransız Okulu yer almaktadır. Cami ve Türk Mezarlıkları ağırlıklı olarak iskele çevresinde ve Söğütliçeşme civarında toplanmıştır.

Yine bu yıllarda Kadıköy dışında Moda, Kalamış ve Fenerbahçe'ye de vapur çalışmaktadır. Demiryolu boyunca istasyon çevrelerinde ortaya çıkan yerleşmeler büyümüş II. Abdülhamit Paşalarının yaptırdığı camii ve kamu yapılarının çevresinde yer yer mahalleler oluşmuştur.

1882 yılında Kızıltoprak'ta istasyon yakınında II. Abdülhamid'in maarif nazırı Zühtü Paşa tarafından bir camii ve okul yaptırılır ve 1896 yılında Kızıltoprak mahalle haline gelir.

1875 yılında yine istasyon yanına Göztepe Camii yapılır. 1877'de Erenköy'deki nüfus artışı Sahrayıcedid adında yeni bir mahalle doğurur. 1887'de Babıali Muafızı Cemal Paşa'nın yaptırdığı çift havuzlu köşk çevreye adını verir ve ÇiftHAVUZLAR mevki ortaya çıkar.

Bağdat Caddesinin Suadiye'ye doğru olan kısmında o zamanın ıssız ortamı içinde Mustafa adında birinin gezintiye çıkanlara çeşitli ihtiyaç malzemeleri satmak amacıyla açtığı kulübeden bakkal dükkanı, gelip geçenlere isabetli bir karar gibi görünmez ve Şaşkımbakkal olarak nitelenir.

1907'de II. Abdülhamid'in maliye nazırı Reşat Paşa kızı Suat Hanım adına Suadiye Camii'ni yaptırır ve ertesi yılda Suadiye mahalle olur. Suadiye'nin daha ilerisinde demiryolu ile canlılık kazanan bir yerleşme yeride Bostancı'dır.

1873'de demiryolunun hizmete girmesiyle mahalle olan Bostancı'da vakıf arazisi üzerinde 1914'te vakıf nezaretince bir camii ve okul yaptırılır.

1906'da Kozyatağı İçerenköy'den ayrılarak Kadıköy'ün 11. Mahallesi olurken, Göztepe'de Merdivenköy'den ayrı bir mahalle olur.

Demiryolu hattı boyunca istasyon yakınlarında inşa edilen her bir camii ve okul gibi kamu hizmet yapıları hangi yerleşmelerin belirli bir büyüklük ve nüfus eşiğine ulaştıklarını gösterir. Bu açıdan bakıldığında da Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Suadiye ve Bostanca 20 yy. başında Kadıköy'ün en gelişmiş banliyöleri olarak görülmektedir ve Kadıköy I. Dünya Savaşı öncesinde ağırlıklı olarak gayrimüslim ve Levanterler ile ortaya üst gelir guruplarının yaşadığı İstanbul'un seçkin bir konut alanı olmuştur.

1892 yılında Hasanpaşa Gazhanesinin yapılmasıyla havagazına ve 1894'te de şehir suyuna kavuşan Kadıköy'e elektrik 1928 yılında gelir.

Kadıköy'de kurulan Onuncu Belediye Dairesinin ilk başkanı Osman Hamdi Bey olur. Daha sonralara da Severeikli Mehmet Ali Bey, Maşuk Bey ve Rifat Bey belediye reisiği yaparlar. Meşrutiyetten sonra ilk belediye reisi Moralızade Ali Bey olur. Operatör Dr. Cemil Topuzlu'nun şehreminliği sırasında ve mütareke yıllarında Celal Esat Arseven'de iki kez Kadıköy Belediye Reisiği yapar.

İstanbul'da 1960'lı yıllarda imar operasyonlarından herhangi bir pay alamayan Kadıköy-1912-1914 yılları arasında Cemil Topuzlu'nun şehreminliği sırasında yapılan ikinci imar operasyonları döneminde önemli imar uygulamalarına sahne olur.

Bazı yol yapımı ve altyapı uygulamalarının yanı sıra şehremini Cemil Paşa'nın şehir ve semt parkları oluşturma projesi kapsamında Kadıköy'de Kuşdili Deresi'nin kıyısında Yoğurtçu Parkı yapılır. Ayrıca İskele Meydanında bulunan ve halen kullanılan Belediye Binası'da bu dönemde inşa edilir.

I.Dünya Savaşı öncesinde Kadıköy İstanbul'un önemli bir konut alanı haline gelmiştir. Savaş sonunda ise Kadıköy, Haydarpaşa Kuşdili Deresi ve Modaburnu arasında oldukça geniş bir alana yayılmış durumdadır. Haydarpaşa'nın kuzeyinde Üsküdar giden yolun çevresi Tıp Fakültesi, Haydarpaşa Numune Hastahanesi, Veterinerlik Okulu ve Haydarpaşa Askeri Hastahanesi ile dolmuştur.

Cumhuriyet arifesinde Kadıköy'ün İstanbul'un en gelişmiş semtlerinden biri olduğu söylenebilir. O dönemde İstanbul'un birçok yerinde olmayan kamu ve altyapı hizmetlerinin Kadıköy'de sağlandığı yangın gibi İstanbul'un büyük bir bölümünü tahrip eden bir afetin Kadıköy'ü pek az etkilediği görülür.

Kadıköy Merkezde yoğunlaşmış olan orta ve üst gelir gurubu gayrimüslim ve levantenlerin maddi gücü ile orantılı olarak daha çok maddi güç gerektiren kagir binalar inşa ettirmeleri ve yerleşmenin ağırlıklı olarak kagir yapılardan oluşması oldukça planlı bir gelişme ile dar sokaklı organik bir dokudan çok araba ulaşımına elverişli, doğrusal sokakların açılmış olması ve nihayet banliyölerdeki geniş araziler içindeki köşklardan oluşan seyrek yapılanma dokusu büyük yangınların Kadıköy'de daha nadir görülmesinin ve daha az tahripler olmasının önemli nedenleridir.

CUMHURİYET SONRASI :

Kadıköy 23 Mart 1930'da ilçe olur bu tarihte Kadıköy'ün Kızıltoprak ve Erenköy olmak üzere iki bucağı vardır. Ve Kadıköy'ün yapısı 1950'li yıllara kadar önemli bir farklılık göstermez. 50'li yıllara kadar Kadıköy, hem mütevazı halk tabakasının hemde sosyete mensuplarının yatağıdır.

Cumhuriyetin kuruluşundan 10 yıl sonra kuzeyde Yeldeğirmeninden, güneyde Moda burnuna kadar olan alanın hemen hemen bütünüyle dolduğu görülür. İbrahim Ağa'da şehzade Ziyaeddin Efendi'nin köşkünün 320 geniş arazisi kısmen boştur. Haydarpaşa Çayırından arta

Kalamış ve henüz demiryollarının işgaline uğramış bir parça Yel değirmeni ile demiryolu arasında bir dil şeklinde deniz kıyısına kadar uzanmaktadır.

Kuşdili Deresi çevresindeki Kuşdili Çayırı yine kısmen boştur ve Kızıltoprakla Bağdat Caddesi ile Kalamış Koyu arasında da Tayyareci Vecihi'nin uçaklarını uçurabildiği bir çayır uzanmaktadır.

Kadıköy banliyölerindeki bahçeler, içindeki köşklilerin oluşturduğu sayfiye krakterleri yine devam etmektedir ve köşkler Osmanlıların son dönemlerinden beri kısmen yaz kış kullanılmaktadır.

Ancak mütareke yıllarında İstanbul hayatına katılan bir yenilik Kadıköy banliyölerinin sayfiye karakterlerini tekrar pekişmesine neden olur.

İstanbul'da Beyaz Ruslar'ın tanıttığı plaj, Cumhuriyetin özgür ortamı içinde kısa sürede deniz hamamı ve deniz banyosu geleneğinin yerini almış, Kadıköy sahillerinde Moda, Fenerbahçe, Caddebostan, Suadiye gibi tüm İstanbul'da tanınan ve sevilen plajlar ortaya çıkmıştır.

Bu plajlar 1970'lerde deniz kirliliği ciddi boyutlara ulaşana kadar büyük rağbet örmüşler varlıkları ise deniz dolgularının yapılmaya başladığı 1980'lerin ortalarına kadar sürer.

Cumhuriyetle birlikte Kadıköy bazı modern kentsel hizmetlerden de yararlanma imkanına kavuşmuştur. 1927 yılında gelen elektrik. 1927 yılında şirket olarak oluşur.29 Ekim 1934'te Haydarpaşa-Altıyol-Kadıköy (İskele) ve Kadıköy-Altıyol-Kızıltoprak-İhlamur-Feneryolu-Suadiye-Bostancı hatları izler.

Bütün Türkiye’de durağan bir kentsel yapının hüküm sürdüğü 1940’larda Kadıköy’de özellikle banliyölerde ahşap köşkerin yıkılarak yerlerine betonarme villaların yapıldığı bir süreç başlar. Ve bu süreç 1960’ların ortalarına kadar az çok devam eder. Kadıköy Üsküdar yolunun Haydarpaşa’da demiryollarına rastlayana kemerine bir köprü yapılması. Bağdat Caddesinin Kartal asfaltlanması. Kadıköy hakevinin inşası bu dönemin Kadıköy’deki en önemli imar operasyonu olur.

Bunun yanısıra alt yapı kanununda da bazı adımlar atılır. 1887’de 99 yıllık işletme imtiyazı almış olan Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi su şirketi 1937 de Sular İdaresine devredilerek Şebekede yenilemeler yapılır. Kozyatağında bir su deposu inşaa edilir.

Haydarpaşa’da yer alan Kadıköy Gazhanesi’ni de işletmekte olan havagazı şirketi 1945’te İ.E.T.T. banliyösüne katılırken toplu ulaşım alanında tramvayları denetlemek amacıyla 1947 den itibaren otobüs işletmesine başlar.

1950’li yıllarda tüm İstanbul’da olduğu gibi Kadıköy’ün de yaşantısını çehresini etkileyen iki önemli gelişme olur.

Türkiye’nin girmekte olduğu hızlı kentleşme süreci içinde büyük kentlerin çevrelerinde gecekondu mahalleleri oluşmaya başlar. Kadıköy’de de ilk gecekondu 1950’lerin ikinci yarısında bir eğlence ve gezinti yeri olan Fikirtepe çevresinde ortaya çıkar. 1950-1952 yılları arasında da dar gelirlilerin konut sahibi olmaları amacıyla Koşuyolu mevkiinde bahçeli müstakil evlerden oluşan bir mahalle kurulur. Ancak birçok benzeri gibi sonuçta hedef gelir gurupları yerine orta ve üst gelir guruplarının bir mekanı haline gelen Koşuyolun’da Türkiye deneyimi içinde nitelikli ve iyi planlanmış bir konut çevresi yaratır.

1950’lerde ki ikinci gelişme ise Menderes operasyonları olur. Bu dönem her ne kadar ağırlıklı olarak şehrin Avrupa yakasında uygulama yapılırsa da Kadıköy’de de bir dizi yeni yol açılması ya da yol genişletilmesi tümünden imar uygulamaları yapılır. Bu dönemde Kadıköy ve Bostancı’ya kadar olan sahada yapılan veya yapılması düşünülen yol çalışmaları şunlardır.

Üsküdar-Karacaahmet-Kurbağalıdere Yolu, Bağdat Caddesi, Kadıköy-Altıyol, Kadıköy-Duvarıdibi-Üsküdar Yolu, Kadıköy-Moda Sahil Yolu, Moda-Kalamış-Fenerbahçe Sahil Yolu, Fenerbahçe-Çiftelavuzlar-Caddesbostan Sahil Yolu, Kızıltoprak –İçerenköy Yolu, Merdivenköy-Uzunçayır-Kısıklı-Beylerbeyi Yolu, Çamlıca-Kadıköy Yolu, Beylerbeyi Yolu,Çamlıca-Acıbadem-Kadıköy Yolu, Kadıköy-Koşuyolu, Merdivenköy-Kısıklı Yolu, Göstepe-Merdivenköy Yolu, Suadiye-İçerenköy Yolu, Merdivenköy-Bostancı Yolu, Bostancı-İçerenköy Yolu, Caddesbostan-Erenköy-Merdivenköy Yolu, Caddebostan-Erenköy-Merdivenköy Yolu.

Bu yolların tümü gerçekleştirilmemiştir. Özellikle sahil yollarının tümü ancak 1980’lerde mümkün olmuştur. Yeni yol açılışının yanısıra büyük oranda yol genişletilmesi ve asfaltlaması yapılmış bu dönemde Kadıköy Meydanı da ele alınmıştır.

Yapımı 1953’te başlayan Haydarpaşa Limanı, ilave rıhtım ve depo inşaatları ile 1954’te başlayıp 1957-1958 de biten Haydarpaşa-Pendik Çift sahil yolu (Eski E-5 Yeni D-100) bu dönemde Kadıköy’de gerçekleşen iki büyük ve önemli projedir.

Özellikle Bağdat Caddesi yerine yerleşmenin kuzeyinde inşa edilen yeni Ankara Yolu ile şehirlerarası trafik yerleşme içinde çıkarken, yeni yol güzergahlarıyla da bir anlamda yeni bir psikolojik sınır tanımlanmıştır.

Ankara Yolu güzergahı ile Bağdat Caddesi ve Kadıköy mevkinin Merdivenköy, Göztepe, Erenköy, İçerenköy gibi iç taraftaki yerleşmelere bağlayan yeni yerler sayesinde yapılaşma deseni daha önceki kıyı, Bağdat Caddesi, demiryolu çizgisinden koparak sonraki on yıllarda Ankara Yolu çevresinde ki boşluk ve çayırlara doğru kaymış, böylece kıyıya paralel uzanan ve demiryollarından fazla uzaklaşmayan yapılaşma deseni, karayolu tercihine bağlı olarak iç bölgede ve Ankara Yolu çevresinde de yoğunlaşmıştır.

Her ne kadar bu yoğunlaşma yaşanmışsa da 1950'li yıllar Kadıköy de ve çevresinde az yoğun, müstakil ve yer yerde olsa müstakil ve yer yerde olsa bahçeli yapılaşmanın görüldüğü bir dönemdir. Kadıköy'ün asıl dönüşümünü ise 1960'lı yıllarda görülür.

1960'lı yıllarda yeni idare düzenlemelerine paralel olarak Kadıköy ve çevresinde bazı yeni mahalleler kurulurken diğer yandan da 1965'te şehir içinde kalan bucakların lağvedilmesi ve oluşturulur. Ve bu arada da gecekondulaşmayla oluşan Fikirtepe de Kızıltoprak'la ayrılarak ayrı bir mahalle olur.

Bu durum gecekondulaşma ile oluşan mahallelerin idari açıdan tescil edildiği anlaşma gelmektedir. 1965'te kat Mülkiyeti, Kanunu ile de bütün Türkiye'de olduğu gibi Kadıköy'de de az yoğunluk müstakil yerleşme yerini çok yoğunlukla apartmanlara bırakmaya başlar.

Kadıköy'de yoğunlaşmanın, bunun dışında da bazı faktörleri vardır. Bunlardan ilki 1955 İstanbul Sanayi Bölgesi planı ve 1966 Sanayi Sahaları Planı ile Maltepe-Pendik-Kartal-Tuzla bölgesinin sanayi kullanılmasına açılmış ve bunun sonucunda da buralarda çalışan nüfusun önemli bir kesiminin Kadıköy çevresinde yerleşmesidir. Bir diğer faktör de 1972 tasdik tarihli 1/500 ölçekli Bostancı-Erenköy bölgeleri planı ile Kızıltoprak-Bostancı arasında yapı yoğunluğunun (emsall.8olarak) arttırılmasıdır. BNA 1973'te hizmete giren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolların Uzunçayır ve Söğütlüçeşme bağlantı yoluyla Kadıköy ve çevresinin cazip bir konut bölgesi haline getirmeside eklenmiş ve Kadıköy'de günümüze kadar gelen bir yık-yap yap-sat süreci başlatılmıştır.

Ve ne yazıkki 20 yıl gibi sürede çoğunlukla bahçeli evlerden oluşan Kadıköy'e özgü yerleşme dokusu v mimari mirası yok olmuştur. Yok edilmiştir.

1980'li yıllarda ise Türkiye'nin bütün metropoliten merkezlerinde izlenen gösterişli kentsel yatırımlar ve düzenleme çalışmaları Kadıköy'de de kendisini göstermeye başlamıştır.

Haydarpaşa Koyu'nun doldurularak meydanın genişletilmesi, Dalyan-Bostancı arasında denizin doldurularak kıyı düzenlemesi yapılarak ve sahil yolunun açılması Kalamış Koyu ve Fenerbahçe'de yat limanı inşaaı yapımı ve en son olarakta İskele Mühürdar arasındaki denizin doldurularak meydanın büyütülmesi ve yeşil alanlar kazanılması bu dönem çalışmalarından sayılacaktır.

1985 yılında kabul edilen 3194 sayılı İmar Kanunu ile bir parsel de birden fazla yapı yapılmasının mümkün hale getirilmesi ise zaten sayıları azalmış olan köşk bahçelerinde de apartmanların başlamasıyla sonuçlanmıştır. Böylelikle her ne kadar elde kalan köşkler yıkılmaktan kurtarılmışsa da yörenin zamanında bir Kadıköy uygarlığı olarak adlandırılabilirken özgün mekansal yapısının da son izleri büyük ölçüde silinmiştir.

Kadıköy bugün nüfus büyüklüğü, ekonomik faaliyetleri daha sınırlı olmasına rağmen ticaret ve hizmet sektörlerindeki yoğunlaşma Kadıköy'ün bugün en önemli metropoliten alt meskenlerden biri yapmaktadır.

Kadıköy, bugün ulaşım, turizm, finans, kişisel-hizmetler (Avukatlık, Mimarlık, Mühendisilik, Hekimlik gibi) alanlarında İstanbul'un hatırı sayılır bir yoğunlaşmasının görüldüğü önemli yerleşimlerden biridir.

Kadıköy Çarşısı ise bugün özgün dokusunu korumaktaysa da Kadıköy merkezi hizmet sektörleri ve perakende ticaretteki büyümeye bağlı olarak da Yel değirmeni ve Bahariye yönlerinde yayılmaya eğilim göstermektedir. 1990'larda ise Selamiçeşme 1. Çevre Yolu Kozyatağı ve II. Çevre Yolu bağlantısı çevresinde ofis kullanımları ve büyük alışveriş merkezleri için gözde odak merkezleri olmuşlardır. Kadıköy Çarşısı, ayrıca kentsel dokusu korunacak kentsel olarak Sit Alanı kapsamında alınmıştır.

Kadıköy merkezi büyük ölçüde konut dışı kullanımların yer aldığı bir metropoliten alt merkez kimliğine bürünmüştür. Haydarpaşa ve yel değirmeni yoğunlukla alt ve orta gelir guruplarının Acıbadem ve Koşuyolu orta ve üst gelir gurupları Acıbadem ve Koşuyolu orta ve üst gelir guruplarının ağırlığını oluşturduğu konut alanlarıdır. Moda çevresinde günümüzde alt-orta ile üst gelir gurupları arasında oldukça renkli bir sosyal katmanı barındıran bir konut alanıdır.

Kısmen az ve orta yoğunluklu bu konut alanlarından itibaren Bostancı'ya doğru denizden uzaklaştıkça farklılaşan dört ayrı konut çevresi olduğu görülür. Deniz kıyısı ile Bağdat Caddesi arasında genelde orta-üst ve üst gelir guruplarının ikamet ettiği az ve orta yoğunluklu konut çevresi Bağdat Caddesi ile Demiryolu ve Kayışdağı Caddesi arasında da uzanan orta ve orta-üst gelir guruplarının ağırlığı oluşturduğu, yüksek yoğunluklu konut alanı uzanmaktadır.

Buralardaki orta ve üst gelir gurupları 1970'lerden başlayarak Kadıköy yakasının en ilginç ve tanınmış fizyolojik özelliklerinden birisi olan Bağdat Caddesine lüks tüketim ve gezinti mekanı olarak yaratmıştır.

Kayışdağı Caddesi ile Ankara Yolu arasında daha çok alt-orta ve alt gelir guruplarının yaşadığı yüksek yoğunluklu konut alanları yer almaktadır. Ankara Yolu çevresinde ise Üst Bostancı ve İçerenköy'e uzanan ve son 10 yılda İmar İskan Planı uygulamalarıyla yoğunluğu artırılmış eski gecekondu yeni ıslah alanları uzanmaktadır. Ankara Yolu'nun üst kısımlarında ise 1980'lerden sonra biçimlenmiş olan yüksek yoğunluklu toplu konut alanları bulunmaktadır.

Genelde Kadıköy günümüzde İstanbul'un yoğunlukla orta ve üst gelir guruplarının ikamet ettiği bir konut alanı kimliğini korumaktadır.

Bu açıdan bakıldığında da Kadıköy'ün 19. Y.y. da biçimlenmiş önemli özelliklerinden birinin halen devam ettiği söylenebilir. Her ne kadar 1950'lere kadar varlığını devam ettiren özgün burjuva yaşantısının izleri büyük ölçüde yok olmuş ise de günümüzde de Kadıköy'ün İstanbul'un büyük ölçüde kentli bir yaşam biçimine sahip yerleşmeleri arasında yer aldığı görülmektedir.

HAYDARPAŞA TARİHÇESİ

Haydarpaşa olarak bilinen çevrenin adını nereden aldığı konusunda çeşitli varsayımlar vardır. Mevacib defterlerine göre 1533'te vezirliğe yükseltilen Hadım Haydarpaşa'nın bahçesi bu bölgede olduğundan semt onun adını almıştır. Bir başka varsayım, III. Selim'in vezirlerinden Haydarpaşa'nın burada bir kışla yaptırdığı ve semtin adının kışladan geldiğidir. 1594 tarihli bir mevacib defterinde "Bağçe-i Haydar Paşa" adı geçtiğine göre ilk varsayım daha doğru olmalıdır.

17.YY. Ermeni tarihçisi Eremya Çelebi Kömürçüyan'a göre Haydarpaşa mevkii Bizans İmparatorları için şehir çevresindeki önemli yerlerden biriydi ve burada aziz patriklerin içtima ettikleri bir saray bulunmaktaydı. 19. YY'a kadar Haydarpaşa çevresinin genel karakterinde fazla bir değişiklik olmadığını; Haydarpaşa'nın etrafında tek tük yapıların bulunduğunu; Acıbadem ve Hasanpaşa'ya doğru uzanan geniş çayırılarından ibaret olduğunu düşünmek mümkündür. Fenerbahçe'ye kadar bağ ve bahçelerle kaplı Kadıköy ile birlikte Haydarpaşa Çayırı şehir çevresindeki önemli mesirelerden birisi olduğu gibi, aynı zamanda ordu ve saray atlarının da beslendiği bir yerdir.

Klasik Osmanlı düzeni içinde, her yıl bahar aylarında saray atlarının çayıra çıkarılması adettendi.

Üsküdar-Bostancı arasındaki çayırların en ünlülerinden olan Haydarpaşa Çayırı, aynı zamanda ordunun Anadolu yönündeki seferleri için de bir toplanma ve hazırlık noktası işlevine sahipti. Çayırın çevresinde ise bahçeler içinde köşkler bulunmaktaydı.

III. Murat döneminde (1574-1595) çevrede nüfusun artırılmasına çalışılırsa da çok uzun süre Kadıköy yöresi ve Haydarpaşa'nın kırsal karakterli sayfiye yeri görüntüsünde önemli bir değişiklik görülmez. III. Selim döneminde (1789-1807) Haydarpaşa çevresinde belli belirsiz bir sokak dokusunun oluşmaya başladığı görülür.

Tanzimat sonrası değişen yönetim yapısıyla birlikte çayırlarının kullanım ve idaresinde de önemli değişikliklerin başladığı görülür. Çayırlar yine hazine malıdır. Ancak, Haydarpaşa ve kimi diğer Kadıköy çayırlarının otlarının gazete ilanları yoluyla açık artırmada satılması gibi örneklerle de rastlanır. Bununla birlikte Haydarpaşa Çayırı ve çevresi gözde bir sayfiye yeri olma özelliğini sürdürür.

Haydarpaşa yöresinin tarihindeki en dramatik değişim ise, 1873'te İstanbul-İzmit demiryolu hattının hizmete girmesiyle olur. Çayırı adeta ikiye bölen demiryolu hattının nihayetinde Haydarpaşa Koyunun kuzey kısmında bir gar binası inşa edilir. Daha sonra 1899-1903 arasında deniz doldurularak depolama alanları iki silo ve açıkta ve mendirek ilavesiyle bir liman oluşturulur. Bu arada Alman sermayesiyle inşa edilen Bağdat demiryoluna görkemli bir başlangıç yaratmak arzusuyla eski gar binasının yerine Alman neorönesans stilinde yeni bir gar binası yapılır.

19 yy.'ın sonunda Haydarpaşa Çayırı'nın epeyce küçüldüğü görülmektedir. Bu döneme ait harita Yel değirmeni'nde ızgara planlı büyük bir mahalle ile limanın kuzeyinde Haydarpaşa Askeri Hastanesi'nin varlığına işaret etmektedir. Çayırın İbrahimağa yönünde oldukça büyük bir mahalle göze çarparken yakınındaki Sultan Köşkü'de varlığını sürdürmektedir.

Bu yüzyılın başlarında Yel değirmeni semtinin Haydarpaşa Çayırı'nın güneyinde bugünkü sınırlarına ulaştığı görülmektedir. Keza demiryolu hatları ve tesisleri de çayırın önemli bir kısmını kaplamıştır. Artık Haydarpaşa Çayırı, demiryolu ile Yeldeğirmeni arasında kalan bir şerit durumundadır ve çayır özelliğini önemli ölçüde yitirmiştir.

I.Dünya Savaşı sonunda Haydarpaşa Çayırı'nın iyiden iyiye küçüldüğü görülmekte ve çayırdan artık bir gezinti alanı olarak yararlanılmaktadır.

Bu arada 1922'de Haydarpaşa çevresinde çıkan bir yangında 100'den fazla bina kül olur. Cumhuriyet sonrası Haydarpaşa Çayırından arta kalanlar ile gar ve liman tesisleri, İbrahimağa, Yel değirmeni, Talimhane ve Söğütluçeşme ile birlikte 1930'da Rasimpaşa Mahallesi adı altında bir araya getirdiler.

1938'de imar bürosu müşavirlerinden Sabri Oran tarafından hazırlanan Kadıköy ve civarı için imar planı etüdünde Haydarpaşa Çayırı'ndan kalan yerlerden Devlet Demiryolları memurları için ufak bir mahalle ile İbrahimağa yönünden Üsküdar'a doğru geniş bir cadde önerilir. Daha sonra Fransız plancı Prost ise 1939 tarihli bir raporunda mevcutlara ihave olarak Sarayburnu-Haydarpaşa arasında da feribot işletilmesi gereğinden söz eder. Daha sonraki yıllarda Haydarpaşa limanı genişletilmiş, Haydarpaşa çevresi de hastane, okul gibi kamu kullanımlarıyla dolmuştur. Haydarpaşa Çayırı'nın büyük ölçüde Devlet Demiryolları tesisleriyle işgal edilmesi sonucu, çayır da ortadan kalkmıştır. Çayırın uzantısında yer alan Ziyaeddin Efendi Köşkü'nün geniş arazisi ise 1942 tarihli imar planıyla iskana açılmıştır. 1970'li yılların başlarında getirilen imar haklarıyla da yörede yoğun bir apartmanlaşma ortaya çıkmıştır.

Günümüzde Haydarpaşa Çayırı'ndan arta kalan son izleri İbrahimağa'da, Üsküdar, Söğütlüçeşme ve Acıbadem yollarının kesiştiği noktada görmek mümkündür. Çayır özelliğini bütünüyle yitirmiştir. Bu alan depolama, bahçe mobilyaları ve bitki satışı gibi çeşitli amaçlarla kullanılmakta olup, kısmen de boş durmasına rağmen açık alan olma özelliğini sürdürmektedir.

HAREM TARİHÇESİ

İstanbul Boğazının Marmara Denizine açıldığı bölgede, Salacak'ın 1 km. güneyinde Selimiye Kışlasının bulunduğu yükseltinin eteklerindeki, Üsküdar İlçesine bağlı semt.

Harem esas olarak İstanbul'un iki yakasını denizden birbirine bağlayan feribot iskelesi ve iskelenin yakınındaki Anadolu otobüsleri garajı (terminali) ile tanınır. Semtin, güney ve güney doğusundaki Selimiye, doğusundaki Çiçekçi, kuzeyindeki Üsküdar-İhsaniye ile olan sınırlarını belirlemek oldukça güçtür. Harem, daha çok, iskele ve yakın çevresine verilen ad olarak düşünülebilir. Harem İskelesi, aynı zamanda Selimiye Kışlası'nın iskelesi olarak tarihte önem kazanmıştır.

Bizans döneminde Üsküdar sahillerinde çeşitli yerlerde saraylar olduğu bilinmektedir. Kesin olmamakla birlikte, Harem İskelesi'nin üstündeki setler üzerinde yada Selimiye Kışlasına doğru bir Sarayın varlığı kimi kaynaklarda (Villehardouin den naklen B. Miller) 11. yy. da İmraparatoriçe Teodora dönemine (1081-1118) tarihlenir. I. Teodoros Laskarisinin (hd. 1204-1222) burada bir sarayı olduğu imparatorun buradan Konstantinopolis'i ve güneşin batışını seyretmeyi sevdiği nakledilir. Çevreye ve iskeleye verilen "Harem" adının Haraeum Sarayı'nın Türkçe'de aldığı biçimden geldiği düşünülebilirse de bu varsayımı doğrulayacak fazla veri yoktur. Semtin adının kökeni konusunda bir diğer varsayım Osmanlı döneminde harem takımının, buradaki kasırlardan kayıklarla İstanbul'a geçerken bu iskeleye kullanmış olmalıdır.

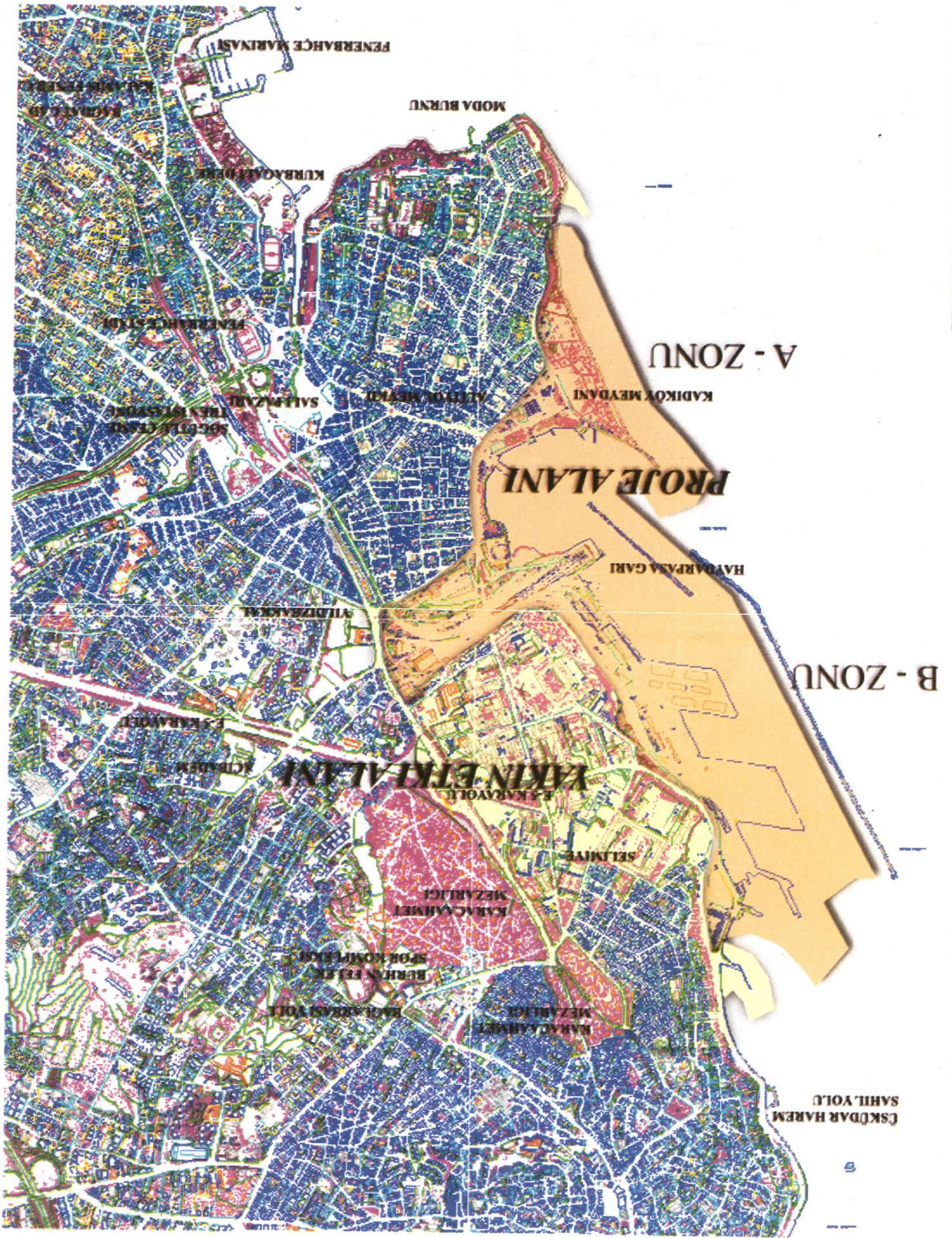
16. yy.'ın ortalarına kadar Harem İskelesi'nin bulunduğu çevrede eski saraylardan bir iz kalmadığı ve ilk kez I. Süleyman'ın (Kanuni) 1555'te buraya bir yazlık saray yaptırdığı anlaşılmaktadır. Üsküdar Bahçesi ve Sarayı veya Kavak Sarayı olarak bilinen bu bahçeler ve saray bütünlüğü daha sonraki dönemlerde çeşitli padişahlar tarafından ilavelerle büyütülmüş, onarılmış olmalıdır. Önce III. Murad'ın (hd 1574-1595) Kavak Sarayı'nı büyüttüğü, daha sonra IV. Murad'ın (hd 1623-1640) İran seferi dönüşünde buraya Revan(Erivan) Köşkü'nü inşa ettirdiği bilinmektedir. 17. yy.'da bu sarayı ve bahçeleri gezmiş olan Fransız gezgin Du Loir, Revan Köşkü'nün, tavanları İran nakışlarıyla süslü, iç duvarları siyah çinilerle kaplı pavyonlardan oluştuğunu, bahçede yaz günlerine mahsus muhteşem bir yapı bulunduğunu ve bu yapının ortasında fiskiyeli, çeşmeli bir avlu olduğunu yazar. Yine aynı yazara göre Topkapı Sarayı'ndan sonra İstanbul'daki en büyük saray Üsküdar Sarayı'dır, ancak bahçelerin ve pavyonların genişliğine karşın sarayda çok az oda vardır. Kavak veya Üsküdar Sarayı'nda çok az oda vardır. Kavak veya Üsküdar yönüne doğru, III. Mustafa'nın (hd 1757-1774) Müslüman Türk tebaaya ihsan ettiği, bu yüzden de İhsaniye adını alan semtte Fatma Sultan'ın sarayı ve bahçesi bulunur. III. Mustafa ayrıca şimdiki Selimiye Kışlası talimhanesinin bulunduğu yere bir kasır yaptırmış ve bu kasır 19.yy.'ın ortalarına kadar gelmiştir. 16. Ve 17. y.y. 'larda padişahların Harem iskelesinin üstündeki bölgede yer alan ve manzarasıyla ünlü bahçe ve saraylara sadece dinlenmek için değil aynı zamanda Anadolu'ya sefere çıkacakları zaman ordugah kurmak için de geldikleri bilinmektedir. Ancak Harem bölgesindeki Üsküdar Sarayı'nın 17. Yy.'dan sonra terk edildiği anlaşılıyor. III. Selim 1774'te bu sarayı yıktırması ve mermerlerin bir bölümü, Harem İskelesi'nin güneydoğusundaki hafif meyilli sırtlarda Nizam-ı Cedid askerleri için yaptırılan Selimiye Kışlası'nın inşaatında kullanılmıştır. 1807'de Yeni Çeri ayaklanması sırasında ateşe verilen kışla II. Mahmud (hd 1808-1839) tarafından yeniden yaptırılırken eski Üsküdar Sarayı ve Revan Köşkü'nün bulunduğu yere de yeni bir köşk yaptırılmıştır. Harem Bölgesinin bundan sonraki gelişmesini daha çok kışlanın varlığının belirlediği anlaşılmaktadır. Harem iskelesi sahilindeki rıhtım Kırım Savaşı (1853-1856) sırasında Selimiye Kışlası'nda kalan İngiliz askerlerinin ihtiyaçları için İngilizler tarafından yaptırılmıştır.

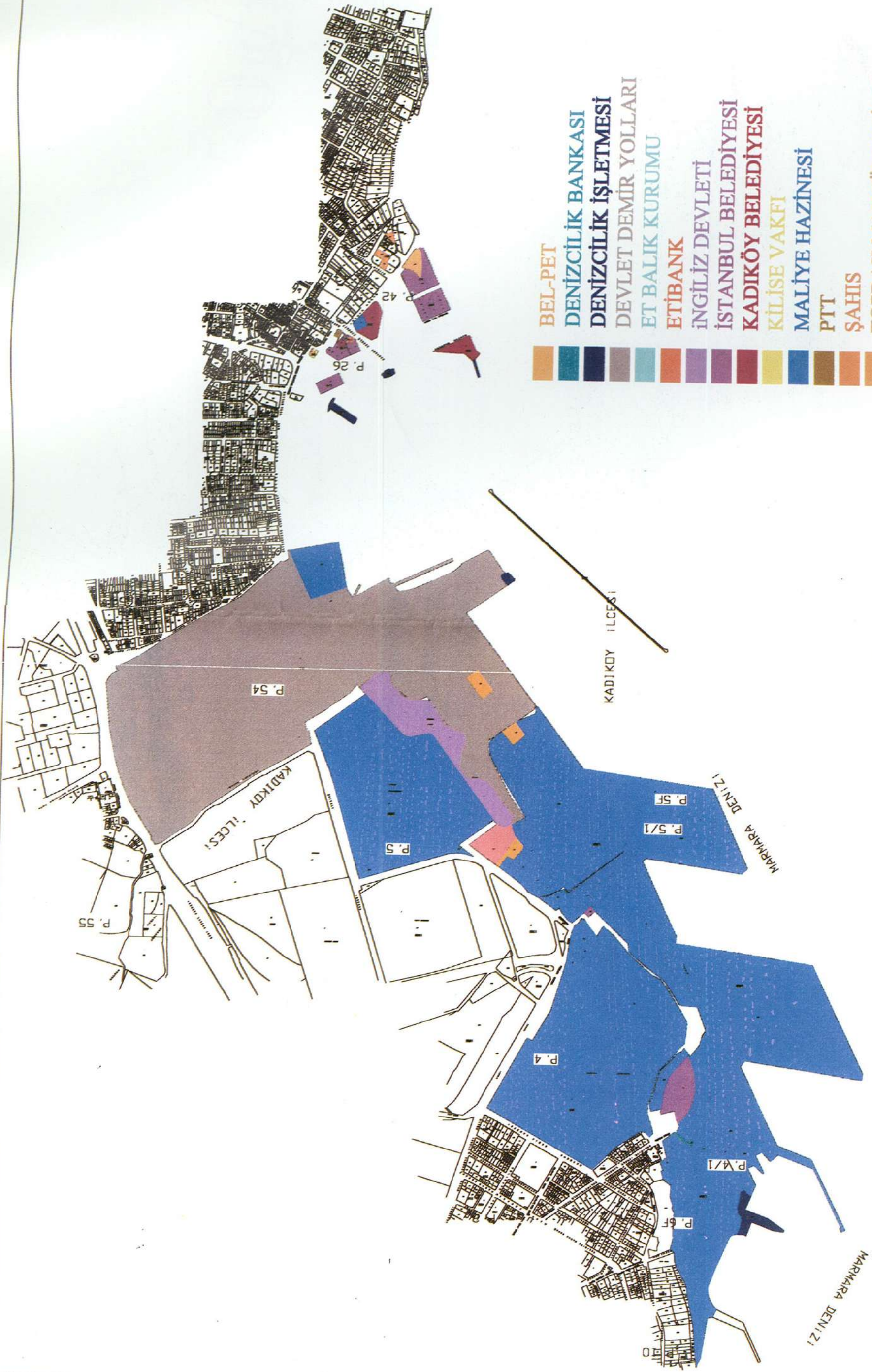
Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Salnamesi'ne göre 1910'larda Harem İskelesi ile Selimiye ve İhsaniye mahallelerinde 1.100'ü aşkın hane, 45 dükkan vardı ve nüfusunda kalan Selimiye Mahallesi III. Selim döneminde imar edilmiştir. Planların bizzat III. Selim tarafından hazırlandığı söylenir. Harem'de 1826/1827'de Defterdar Tahir Efendi tarafından yaptırılmış bir cami vardır.

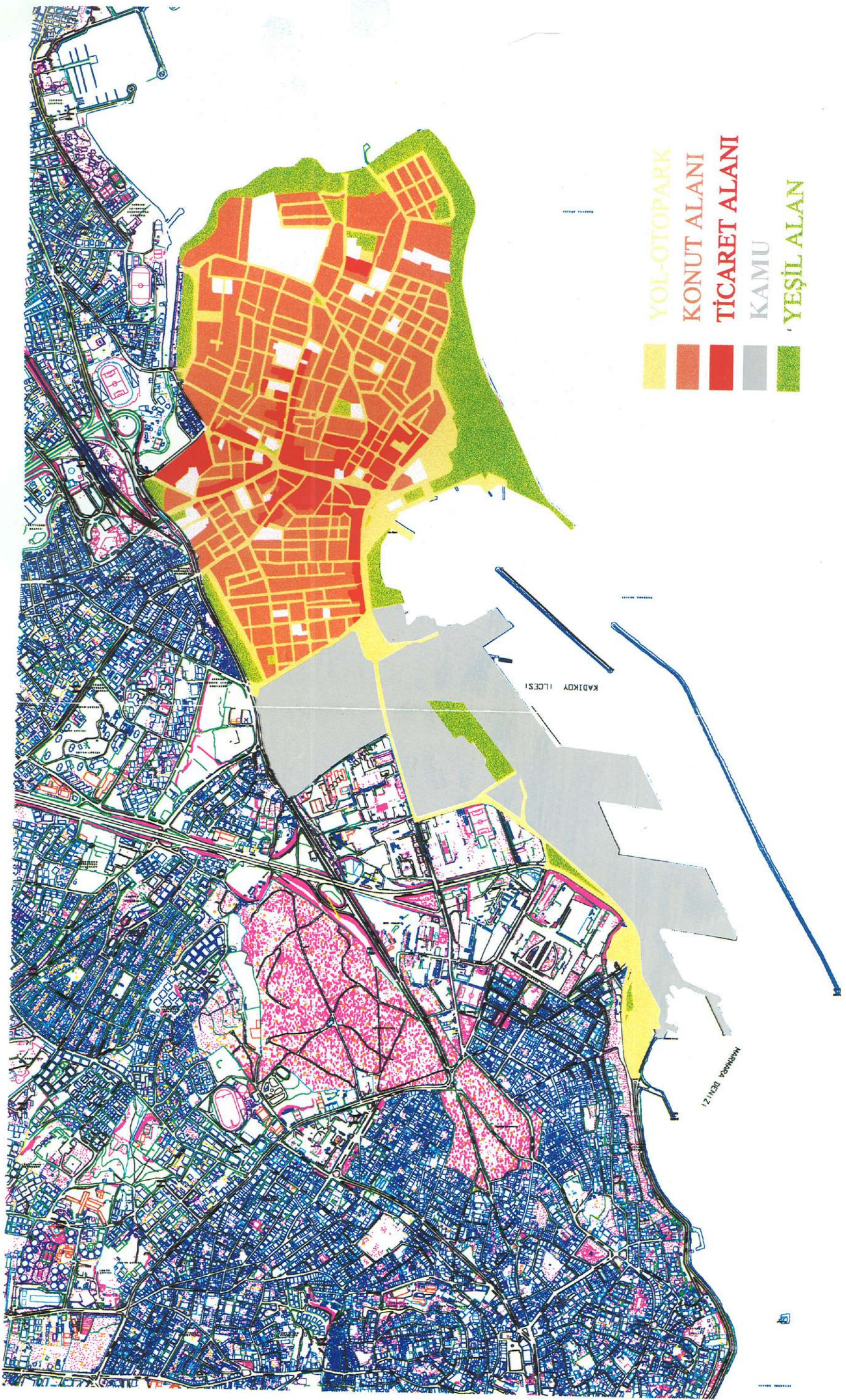
1970'lere gelene kadar araba vapuru ve otobüs garajlarının üstündeki setlerde, mütevazı ahşap evlerde ve 3-4 katlı apartmanlarda orta halli ve orta altı gelir gruplarının, daha çok küçük memur ve asker ailelerinin yaşadığı bir semt olan Harem, 1970'ler ve asıl 1980'ler sonrasında, tarihi değeri olan eski evlerin onarılması veya apartmanlara dönüştürülmesiyle değişmeye başlamıştır. Özellikle İstanbul'a hakim eşsiz manzarası yüzünden tercih edilen bir semt haline gelerek üst sosyoekonomik katmanları kendine çekmiş ve yapı değişikliğine uğramıştır. Harem-Üsküdar sahil yolunun açılması ile semtin görünümü daha da değişmiştir. Günümüzde Harem, araba vapuru iskelesinin ve otobüs garajlarının önünden geçen yolun üstündeki setlerde ön sıralarda hızla yenilenen apartman ve lüks konutların bulunduğu, içerilere, Çiçekçi ve Selimiye'ye doğru ise eski mütevazı mahalle düzeninin yer yer yaşadığı bir semt görünümündedir.

EKLER

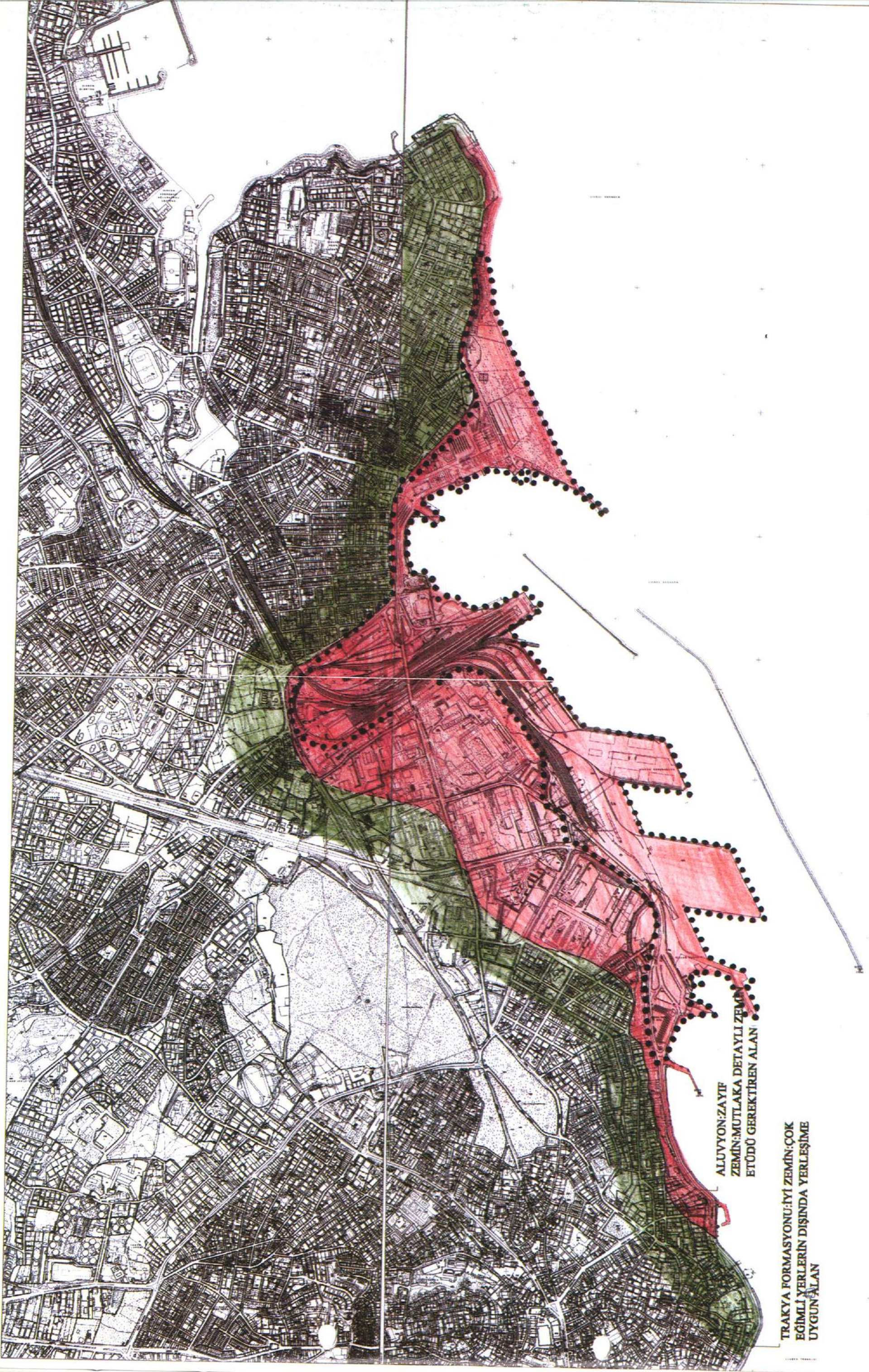
1. YARIŞMA ALANI TANITIM PAFTASI
2. HALİHAZIR HARİTALAR
3. MÜLKİYET BİLGİLERİNİN BULUNDUĞU KADASTRAL HARİTALAR
4. ARAZİ KULLANIM PAFTASI
5. KIYI KENAR ÇİZGİSİ
6. JEOLJİ RAPORU
7. İKLİM BİLGİLERİ
8. YÜRÜRLÜKTEKİ İMAR PLANLARI
9. KORUMA AMAÇLI İMAR PLANLARI
10. KURUL KARARLARI
11. ULAŞIM PLANLARI VE UKOME KARARLARI
12. HAVA FOTOĞRAFI
13. PROJE ALANINA AİT FOTOĞRAFLAR
14. DENİZ DİBİ HARİTASI
15. ALANA AİT ESKİ HARİTALAR
16. PERVİTİTCH HARİTALARI
17. 1/50.000 ÖLÇEKLİ İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN ALT BÖLGE NAZİM PLANI







- YOL-OTOPARK
- KONUT ALANI
- TİCARET ALANI
- KAMU
- YEŞİL ALAN



ALUVYON: ZAYIF
ZEMİN: MUTLAKA DETAYLI ZEMİN
ETÜDÜ GEREKTİREN ALAN

TRAKYA FORMASYONU: İYİ ZEMİN: ÇOK
EĞİMLİ YERLERİN DIŞINDA YERLEŞİME
UYGUN ALAN

T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

KADIKÖY MEYDANI
HAYDARPAŞA-HAREM
YAKIN ÇEVRESİNİN YERLEŞİME
UYGUNLUK DEĞERLENDİRMESİ

RAPOR NO: 2000/22

HAZIRLAYAN
PLANLAMA İMAR DAİRE BAŞKANLIĞI
ZEMİN VE DEPREM İNCELEME MÜDÜRLÜĞÜ

Ocak 2000
İSTANBUL

İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ

2. GENEL JEOLojİ

2.1. Trakya Formasyonu

2.2. Alüvyon

3. YERLEŞİME UYGUNLUK DEĞERLENDİRMESİ

3.1. Yerleşime Uygun Alanlar

3.2. Ayrıntılı Jeoteknik Etüt Gerektiren Alanlar

4. DEPREMSELLİK

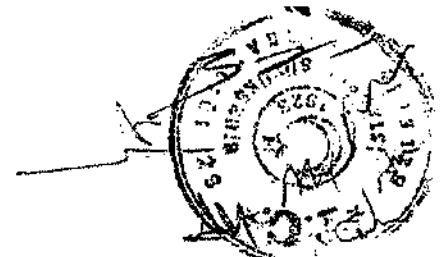
4.1. İstanbul ve Çevresinin Depremselliği

4.2. Sıvılaşma Özellikleri

4.3. Aletsel Dönem Deprem Etkinliği

4.4. İvme ve Hız Değerleri

5. SONUÇ VE ÖNERİLER



1. GİRİŞ:

Bu rapor, Zemin ve Deprem İnceleme Müdürlüğü tarafından Yatırım Planlama Müdürlüğü'nün isteği üzerine hazırlanmıştır. Çalışma alanı Kadıköy Meydanı-Haydarpaşa-Harem yakın çevresinin kapsar. Söz konusu bölgenin "Kentsel Tasarım Projesin"de kullanılmak üzere altlık oluşturması amaçlanmıştır.

Bu raporda çalışma alanının jeolojisi, yerleşime uygunluğu, depremselliği hakkında gerekli bilgiler sunulmuştur.

2. GENEL JEOLojİ

Bölgenin ana kayasını Trakya Formasyonu oluşturur. Trakya Formasyonunun üstüne kalınlığı değişen alüvyon birim gelmektedir.

2.1. TRAKYA FORMASYONU

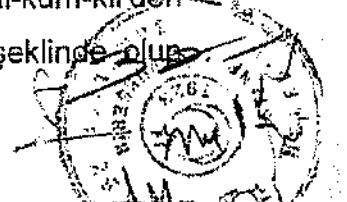
İstanbul Boğazi'nin doğu kıyılarında ve İstanbul yarımadasında Baltalimanı Formasyonu üzerinde baskın olarak yeşilimsi gri renkli, yerel merceksel çakıtaşı ve türbiditik kumtaşı ara tabakalı bir istif izlenir. Bu istif Kaya (1978) tarafından Trakya Formasyonu olarak adlanmış ve ayırtlanmıştır.

Formasyon genelde ince tabakalı ve paralel laminalı şeyllerden oluşmuştur. Bunlar içinde değişik stratigrafik düzeylerde ve lokalitelerde sarımsı kahverengi kumtaşı, çakıllı kumtaşı ve merceksel çakıtaşı ara tabakaları bulunmaktadır. Kumtaşlarının kalınlıkları 10 cm. ile 2.5 m. arasında değişmektedir. Bunların alt tabakalaşma yüzeyleri keskin, aşınmalı ve üzerlerinde oyu-dolgu ve alev izleri türünde taban yapıları ile iz fosiller bulunur. İçlerinde Bouma istifine ait dereceli tabakalaşma, paralel, mikroçapraz ve konvolüt laminasyon ile üst paralel laminasyon zonları yaygın olarak izlenir. Üstten şöyle geçiş tedricidir. Bu özellikler kumtaşı ara tabakalarının türbit akıntılar gibi yoğunluk akıntılarıyla çökeldiklerini göstermektedir. Türbiditlerin üst yüzeylerinde linguoidripillar yaygındır.

Formasyon Baltalimanı Formasyonu üzerine uyumlu olarak gelir. Üstten ise, genç birimlerle açılı uyumsuz olarak örtülür.

2.2. Alüvyon

Alüvyonlar, Geç Kuvaterner'de (Holosen) İstanbul ve Kocaeli yarımadaında mevcut olan çeşitli akarsu yataklarında depolanmış gevşek blok-çakıl-kum-kil'den yapılmış çökellerdir. Genelde çapraz tabakalı ve devresel çökeller şeklinde oluş



kalınlıkları ve kendilerini oluşturan malzeme çevrelerine ve akarsuların fiziksel ve geometrik özelliklerine bağlıdır.

3. YERLEŞİME UYGUNLUK DEĞERLENDİRMESİ

17 Ağustos 1999 tarihindeki Marmara depreminden sonra Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Afet İşleri Genel Müdürlüğü'nün yayınladığı genelge 10 ile Jeolojik ve Jeoteknik Etüd Raporlarının hazırlanması hususuna değinilerek planlamaya konu alanlar yerleşim açısından

- a) Yerleşime Uygun Alanlar
- b) Önlem Alınmadan Yapılaşmaya İzin Verilmeyecek Alanlar
- c) Ayrıntılı Jeoteknik Etüd Gerektiren Alanlar
- d) Yerleşime Uygun Olmayan Alanlar

olarak sınıflandırılmıştır.

Buna bağlı olarak yapılan çalışmada, öncelikle inceleme alanının 1/5000 ölçekli jeoloji haritaları hazırlanmıştır. Jeolojik incelemeler sonucunda, Bayındırlık Bakanlığı Afet İşleri Genel Müdürlüğü'nün yayınladığı genelgeye göre yerleşime uygunluk değerlendirmesi yapılarak inceleme alanı şu bölgelere ayrılmıştır:

Yerleşime Uygun Alanlar

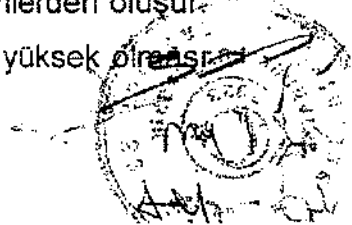
Ayrıntılı Jeoteknik Etüd Gerektiren Alanlar

3.1. Yerleşime Uygun Alanlar(Yeşil renkli)

Yerleşime uygun alanlar olarak sınıflandırılan bölgeler Trakya Formasyonunun görüldüğü yerler olarak sınıflandırılmıştır. Trakya Formasyonu tamamen kaya ortamıdır. Taşıma güçleri yüksek olması sebebiyle en az sorunlu bölgelerdir. Temel hafriyatları kırıcı iş makineleri ile yapılabilir. Orta ve yüksek katlı yapılar için uygunluk arz eder. En az bir bodrum derinliğinde temel seviyesinin uygulanması tavsiye edilir. Kaya ortamlarda dik ve yüksek şevler uzun süre stabil olabilir. Fakat süresizlikler boyunca düzlemsel ve kama tipi kaymalar nadiren olabilir.

3.2. Ayrıntılı Jeoteknik Etüd Gerektiren Alanlar(Kırmızı renkli)

Marmara Denizinin sahil şeridi boyunca genişliği değişen yumuşak birimler haritada kırmızı ile gösterilerek planlama açısından ayrıntılı jeoteknik etüd gerektiren alanlar olarak sınıflandırılmıştır. Yer yer dolgu yer yer de alüvyon birimlerden oluşur. Birimin derinliği bilinmemektedir. Taşıma güçleri düşük, su muhtevası yüksek olmaktadır.



sebebiyle ayrıntılı jeoteknik etüt gerektiren alanlar olarak sınıflandırılmıştır. Dinamik yükler esnasında birimde sivilaşma, deprem dalgasının büyütülmesi, oturma problemleri görülebilir. Yapılacak binalar için temel derinliği, temel tipi yapılacak jeoteknik etütlere göre belirlenmelidir. Bunun yanında binalar için 6/1 bodrum oranı mutlaka uygulanmalıdır. Bu manada bina yapılmadan önce temel hafriyatı alındıktan sonra zemin üzerine mıcır serilerek sıkıştırılması faydalı olur.

Bu zemin genel özellikleri itibarıyla az ve orta yoğunlukta ve sınırlı katta yerleşime uygundur. Zeminin zayıf özellikte olması nedeniyle bitişik nizam yapılanmadan kaçınılmalıdır. Bitişik nizamdan kaçınılmadığı durumlarda iki bina arasında dilatasyon derzi bırakılmalıdır.

Yeraltı suyunun bina temel donatısına geçmesini önlemek için drenaj tedbirleri uygulanmalıdır. Temel tipi için bina yüklerinin üniform olarak zemine aktarıldığı radye temel tipi böyle zeminler için daha uygundur.

Bölgesel bazda planlar yapılırken zemin emniyet gerilmesi $0.8-1.5 \text{ kg/cm}^2$ alınabilir. Fakat parsel düzeyinde mutlaka zemin etüdü şart koşulmalıdır. Temelin eksantrik yüklenmesinden ve ağılık merkezi kaydırılmasından, konsol çıkmalarından kaçınılması da ayrıca fayda sağlayacaktır.

Ayrıntılı jeoteknik etüt gerektiren alanlarda dik açılan şevler de dairesel kaymalar görülebilir. Bu zeminlerde özellikle yağışlı mevsimlerde yapılan dik ve derin kazılarda göçme ve kaymalar görülebilir. Bu nedenle zayıf zeminler üzerinde yapılacak her türlü yapı tahkimatla emniyete alınmalıdır. 2-3 m den daha derin bitişik nizam yapı temelleri mutlaka istinat önlemleri alınarak kazılmalıdır.

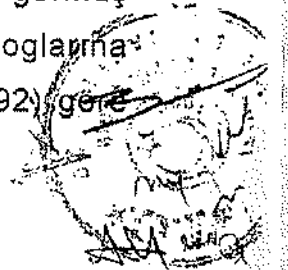
Jeoteknik etüt gerektiren bu alanlarda yapılacak yapılar için alınacak önlemlerin türü şekli ve taşıma değerleri zemin etüdüyle belirlenmelidir.

4. DEPREMSELLİK

İnceleme alanı ve çevresinde İstanbul ve çevresi için mevcut olan aleysel dönem verilerinden ve Kandilli Rasathanesi Deprem Araştırma Enstitüsünün deprem verilerinden yararlanılmıştır.

4.1. İstanbul ve Çevresinin Depremselliği

İstanbul ve çevresi tarih boyunca depremlerden defalarca zarar görmüş olan bir yerleşim bölgesidir. Mevcut tarihsel dönem deprem kataloglarına (Ergin ve diğ., 1967; Soysal ve diğ., 1981; Ambraseys ve Finkel, 1992) göre



İstanbul ve yakın çevresinde M.S. 32 ile 1900 yılları arasında 100' den fazla yıkıcı büyüklüklerde deprem meydana gelmiştir. 1900 yılından sonra ise Marmara bölgesinde İstanbul ve yakın çevresini etkileyebilecek büyüklüklerde ($M \geq 6.0$) 21 deprem meydana gelmiştir. Bu depremler İstanbul'u MSK ölçeğine göre VI ile X arasında değişen şiddetlerde etkilenmiştir.

İstanbul ve çevresinde meydana gelen depremler Türkiye ve çevresinde oluşan diğer depremler gibi güncel tektonik hareketlerle ilişkilidir. Bu hareketler Afrika, Avrasya, Arabistan ve Ege-Anadolu levhalarının göreceli hareketleri ile açıklanabilmektedir. Barka ve Kadinsky-Cade' in (1988) görüşlerine göre, Ege-Anadolu levhasının kuzey sınırını oluşturan Kuzey Anadolu Fay Zonu Adapazarı'nın batısında üç kola ayrılarak Marmara Denizi ve Biga yarımadası üzerinden kuzey Ege Denizi'ne kadar devam etmektedir. Marmara Denizi kuzeyindeki uzantı muntazam olmayıp ötelenmiş sağ-yönlü doğrultu-atımlı fay parçaları ile çek-ayır (pull-apart) tipinde havzalar oluşmuştur. Fay düzlemi çözümlerinde yanal atımlı faylanmalar yanında düşey atımlı faylanmalara da rastlanmaktadır.

4.2. Sıvılaşma Özellikleri

Deprem sırasında zeminin davranışı (tepkisi) depremin sebep olabileceği hasarın büyüklüğünü etkileyen en önemli özelliktir. İstanbul Mepropl Alanında zemin türlerinin depreme karşı davranışları hakkında maalesef yeterli veri bulunmamaktadır. Bununla birlikte, jeolojik ve jeofizik ve gözlemsel çalışmalarla, İstanbul Metropol Alanında mevcut , su muhtevası ile plastik davranış gösteren zeminler ve gevşek çakıl - kum ve kilden oluşan alüvyon alanların olası bir depremde hasarı büyütebilecek bir davranış göstereceği yönünde sonuçlara varılmıştır.

Jeoloji ve Jeofizik çalışmalarda çalışma alanı ve çevresinde zeminin zayıf olduğu belirlenmiş bölgelerde ve bu zemin sınıflarında yer alan su tutucu kumlu ve aşırı ayrılmış birimler deprem dalgalarının etkisiyle deprem anında sıvılaşma gösterebilir veya duraysız kütleler (şev göçmesi) hareketlenebilir ve oturmalar meydana gelebilir. Planlama ve uygulama aşamasında tüm bu olumsuzluklar dikkate alınmalıdır.



4.3. Aletsel Dönem Deprem Etkinliği

Marmara bölgesinde aletsel dönemde (1900-1999) meydana gelen ve büyüklükleri (magnitüdüleri) 0 - 7.5 arasında olan depremlerin episantr haritası Şekil-5.1'de verilmiştir. Marmara bölgesinde açığa çıkan birikimli deprem enerjisinin yıllara göre değişimi incelenirse Marmara bölgesinin aletsel dönemde sismik bakımdan oldukça aktif olduğu, 1970' lerden sonra nispeten sakin bir döneme girdiği gözlenmektedir. Ancak, 17 Ağustos 1999 da gölcükte meydana gelen 7.4 magnitüdü deprem ve artçıları İstanbul'u etkileyebilecek büyük depremlerin olabileceğini göstermiştir. Episantr haritaları incelendiğinde, inceleme alanının çevresinde tarihsel ve aletsel dönemde deprem etkinliği görülmektedir.

4.4. İvme Ve Hız Değerleri

Marmara denizi ve çevresinde meydana gelen $M > 6.0$ büyüklüğündeki depremler İstanbul'da hissedilen ve yakınlık derecelerine göre hasar yapabilen depremlerdir. Marmara bölgesinde meydana gelen en büyük depremin magnitüdü $M=7.5$ dir. Deprem mühendisliğinde tasarım yer hareketi bir yapının ömrü boyunca karşılaşması olası olan en büyük yer hareketidir.

Çalışma alanı ve çevresi tarihsel ve aletsel dönemlerde oldukça etkin bir depremsellik göstermektedir. Deprem episantrlarının dağılımı jeoloji ve jeofizik çalışmalarla belirlenen fayların sismik bakımdan etkin olabildiklerini göstermektedir. Bölgede etkili olan en büyük şiddet değerleri MSK ölçeğinde VI-VIII arasında değişmektedir. Bölgede oluşabilecek en büyük depremin büyüklüğü yaklaşık $M = 7.5$ 'tir. Magnitüdü 6.0-6.5 olan bir depremin meydana gelmesi ihtimali oldukça büyüktür. 17 Ağustos 1999 Gölcük depreminin Yarımca (İzmit) da ölçülen düşey bileşen ivme değeri 0,241g, Aynı depremin İstanbul'da Heybeliada daki ivmesi 0,143g olarak ölçülmüştür. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Afet İşleri Genel Müdürlüğü tarafından 1996 yılında yayınlanan "Türkiye Deprem Bölgeleri Haritası" nda Kadıköy çevresi 1. Derece deprem bölgesine girmektedir. Buna göre

Etkin Yer İvmesi Katsayısı $A_0= 0.40$ olarak alınmalıdır.



SONUÇ VE ÖNERİLER

Çalışma alanında yerleşim açısından 2 ayrı bölge tespit edilmiştir. Bunlar:

1. Yerleşime Uygun Alanlar (yeşil renkli).
2. Ayrıntılı Jeoteknik Etüd Gerektiren Alanlar (kırmızı renkli).

*Yerleşime uygun alanlar olarak sınıflandırılan yerler yeşil renk ile boyanarak haritalanmıştır. Bu zeminler genel olarak çok iyi zemin birimlerinden oluşmaktadır. En az bir bodrum kat yapılması tavsiye edilir. Bitişik nizam yapılacak yapılarda ise iki bina arasında en az 5cm mesafe bırakılmalıdır. Tekil temel tipinden kaçınılmalıdır. Bina temelleri homojen özellikte bir zemine oturtulmalıdır.

*Ayrıntılı jeoteknik etüd gerektiren alanlarda mutlaka ayrışma zonu, zayıf zemin kalınlığı ve yanal değişimleri, yer altı suyu derinliği, taşıma gücü ve bölgenin depremsellik durumu tespit edilerek yapılaşma bu doğrultuda düşünülmelidir. Mümkün olduğu kadar bitişik nizam yapılaşmasından kaçınılmalı, az ve orta katlı yapılaşmaya izin verilmelidir.

*Ayrıntılı jeoteknik etüd gerektiren alanlarda sivilaşma ve zemin büyütmesi tehlikeli boyutlara çıkabileceği unutulmamalıdır. Bu nedenle parsel bazında ve bölgesel olarak yer altı ve yerüstü suyunun drenajının yapılması tavsiye edilir.



*Kadıköy ve çevresi 1. derece deprem bölgesine girmektedir. Etkin Yer İvmesi Katsayısı $A_0= 0.40$ olarak alınmalıdır.

HAZIRLAYANLAR:

Ayhan SANSAR
Jeoloji Yük. Müh.



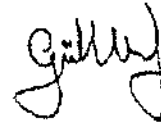
Mehmet AKTAŞ
Jeoloji Yük. Müh.




Ayşe ZEREN
Jeoloji Müh.



Gülşen KARAMAN
Jeomorfolog



Erkan KAYA
Jeofizik Müh.



**KADIKÖY MEYDANI , HAYDARPAŞA-HAREM
YAKIN ÇEVRESİ KENTSEL TASARIM PROJESİNİN
YERLEŞİME UYGUNLUK DEĞERLENDİRMESİ**

Ölçek : 1/5000

LEJAND



**ALUVYON : Zayıf Zemin : Mutlaka detaylı zemin
etüdü gerektiren alanlar**



**TRAKYA FORMASYONU : İyi Zemin : Çok
eğimli yerlerin dışındanyerleşime uygun alanlar**

İŞARETLER



Çalışma Alanı Sınırı



Formasyon sınırı



Muhtemel Formasyon Sınırı



İSTANBUL İKLİMİ

Marmara bölgesinin kuzeyinde yer alan İstanbul ilinin yüzölçümü 5712 km² dir. Trakya-Kocaeli pennepleni üzerinde kurulduğu için fazla mübalağalı bir topoğrafya göze çarpmaz. Genellikle 100-130 m yükselti Beyoğlu ve Eminönü yarımadalara hakimdir. Rumeli yakası Anadolu'ya nazaran daha az engebelidir. 41 derece kuzey enlemi, 29 doğu boylamı kentin konumunu tayin eder.

İstanbul'un farklı bir coğrafi konumu vardır. Esas itibarı ile nisbeten farklı iklim bölgeleri olan Karadeniz ve Akdeniz arasında üstelik iklime ayrı özelliklerde kazandıran bir boğaz üzerinde yer almaktadır.

Böylece Akdeniz ikliminin tali tipi olan Marmara İklim bölgesinde bulunmasına rağmen haiz olduğu bazı özellikler ikliminde farklılara sebep olmuştur.

Sözkonusu farklar iklim elemanlarının yıllık ortalama durumlarında çok ekstrem ve günlük değerlerde kendini göstermektedir. İstanbul ikliminin ana hatları ile açıklanmasından önce iklim elemanlarının ayrı ayrı incelenmesi gerekmektedir. Şehrin çeşitli yerlerindeki istasyonların iklim elemanlarının şehir içindeki dağılımlarını da ortaya koymaktadır.

Bu ortalama kayıtlara göre İstanbul'un makro ölçekte iklimin yazları sıcak ve kurak, kışları yağışlı ve ılımandır.

MEVSİMLER: İstanbul'un başlıca hava tipleri şunlardır,

- a) Kuzey yönlü hava tipi: Kuzeyden sokulan hava kütleleri ile oluşan şartlar
- b) Güney yönlü hava tipi: Güneyden sokulan hava kütleleri ile oluşan şartlar
- c) Sakin hava tipi: Hava kütlelerinin gidiş geliş arasında sakın geçen devrelerdeki şartlar

Bir yıllık süre İstanbul'da bu hava tipleri açısından incelendiğinde dört farklı devrenin ortaya çıktığı görülür.

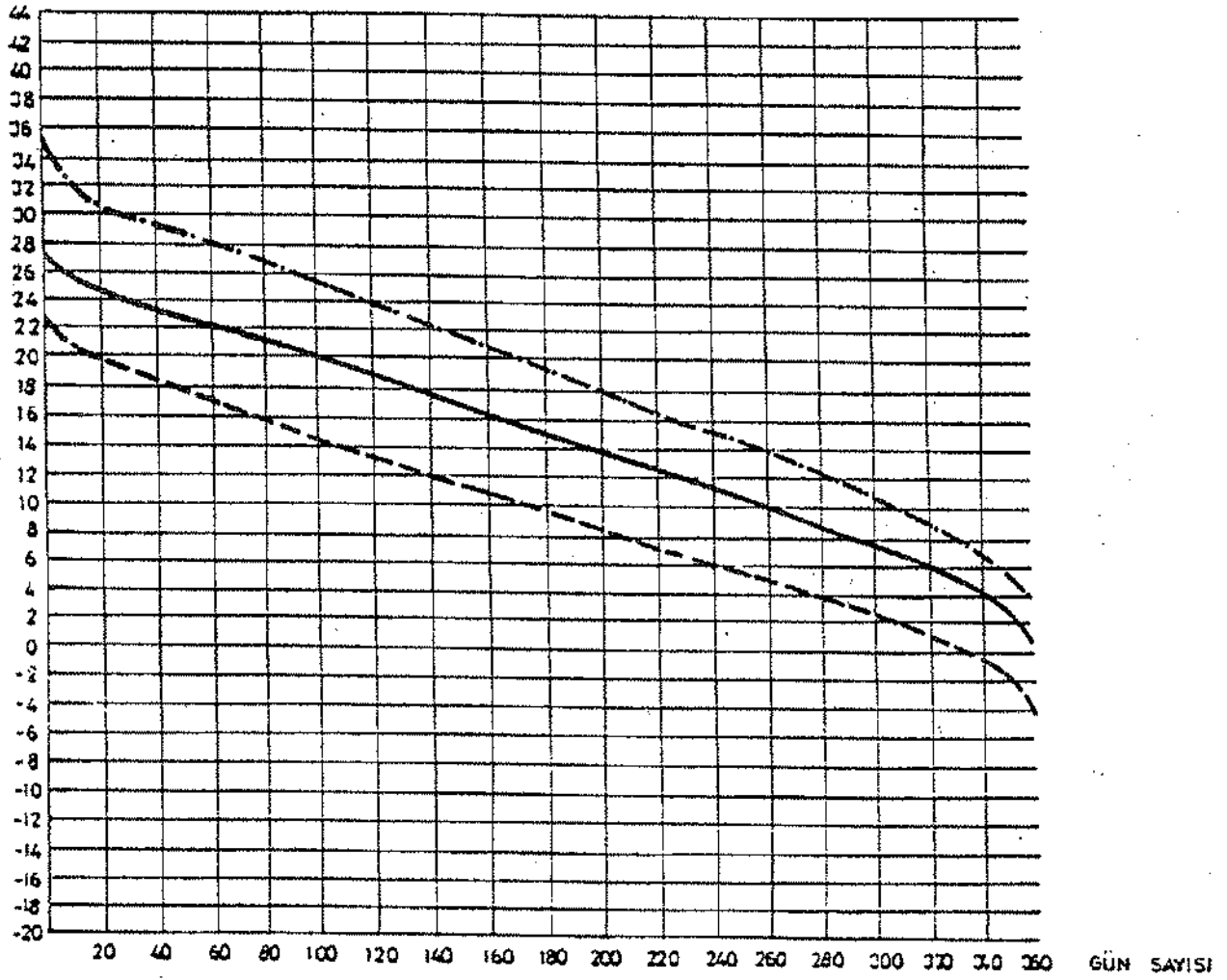
1. Soğuk devre: Aralıktan Mart ayına kadar soğuk devam eder. Esas kuzey yönlü hava tipi hakimdir. (% 70), zaman zaman da güney yönlü hava tipi yıl içindeki en yüksek frekansına (%30) a erişir. Kuzey yönlü hava hakimiyeti sırasında ise % 10- 40 yağış, zaman zaman da orta derecede nisbi nem ve bulutlu hava, 5- 10 dereceler arasında sıcaklık arasında sıcaklık ile kendisini belirtir.

2. Uzun geçiş devresi: Nisan ile Haziran arasındaki bu devrede kuzey yönlü hava tipleri aynı kalır, güney yönlü hava tipleri ise azalır. .devre boyunca serin ılık, ılık- sıcak- ılık tipler birbiri ardına görülür. Yağış ihtimali kısa oranla azalmış ancak yine de yüksektir. (Nisan % 65, Mayıs % 40, Haziran % 50)

3. Sıcak devre: Temmuz ile Ekim sonu arasındaki bu devrede özellikle Temmuzda kuzey yönlü hava tipinin frekansı artar. (%6) Güney yönlü tipler azalır, sakın hava tipleri çoğalır. (Ağustos, Eylül, Ekim'de %30-40) Ağustos'ta aşırı sıcaklık görülür. Eylül'de ılık- sıcak bir hava ve nispeten yüksek bir yağış olasılığı (%50) vardır. Sakin hava tipleri arasında nemlilik, sıcaklık ile ters orantılıdır; yağış olasılığı yoktur.

4 Kısa geçiş devresi: Kasım ayındaki bu devrede güney yönlü hava tipleri birden yüksek bir frekansa çıkarken sakın hava tipleri azalır, kuzey yönlü hava tiplerinin frekansı aynı kalır ve bu tipin özelliklerinde değişimler olur. Soğuk, yağmur ve kar yağışlı, serin ve yağmurlu tip haline geçer, yağış olasılığı % 70'e çıkar, güney yönlü ve sakın tipler bu ayda donlu ve yağışlıdır. Bu kısa devre, kış aylarından frekansların değişimleri ile ayrılır.

İSTANBUL'DA GÜNLÜK ORTALAMA MAX. VE MİN. SUHUNETLERİN TEKRARLANMA EĞRİLERİ

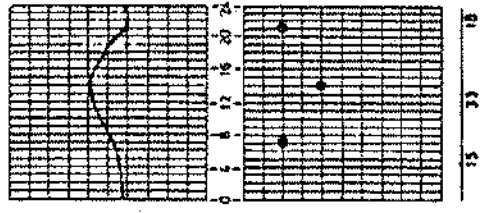


SUHNET İLE BAĞIL NEMİN GİDİŞİ VE ORTALAMA RÜZGAR HIZLARI

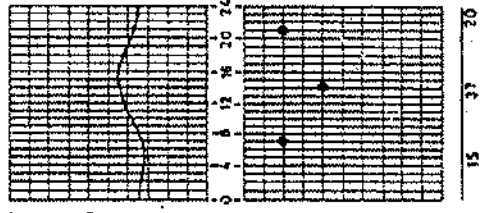
HAZİRAN



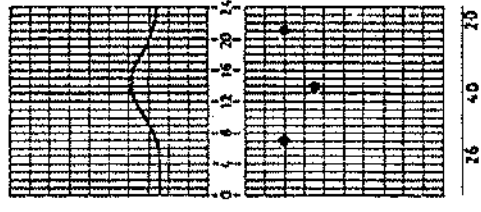
MAYIS



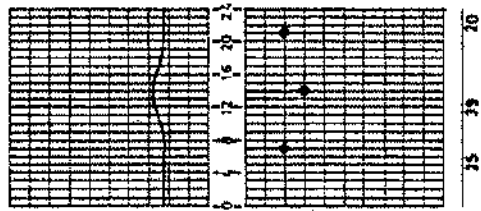
NİSAN



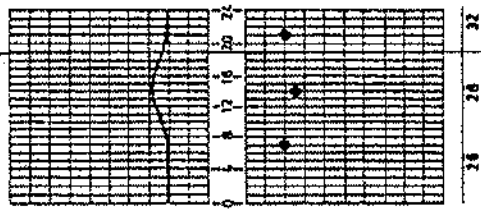
MART



ŞUBAT



OCAK



SUHNETİN
GÜNLÜK
ORTALAMA GİDİŞİ
(°C)

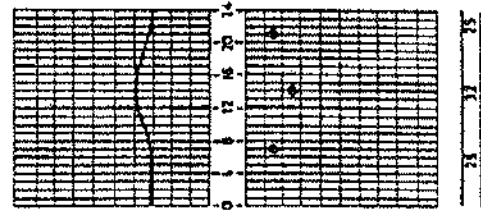
SAAT

BAĞIL NEMİN
GÜNLÜK
ORTALAMA GİDİŞİ
(%)

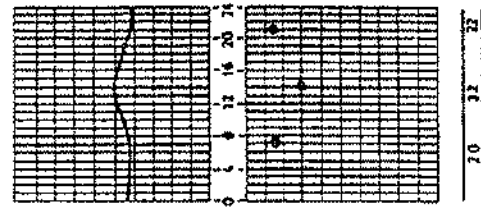
SAAT

7.00, 14.00 VE 21.00 DE
ORTALAMA RÜZGAR HIZI
(m/sn)

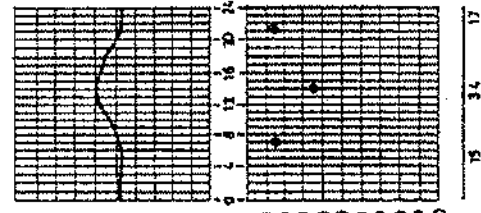
ARALIK



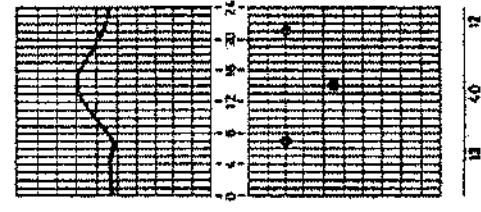
KASIM



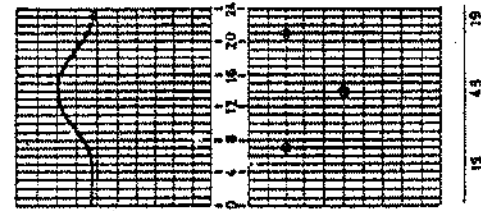
EKİM



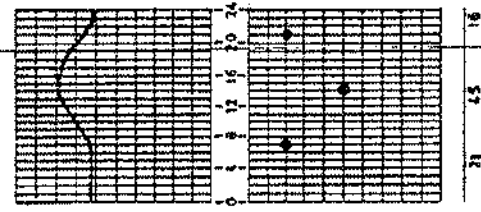
EYLÜL



AĞUSTOS



TEMMUZ



SUHNETİN
GÜNLÜK
ORTALAMA GİDİŞİ
(°C)

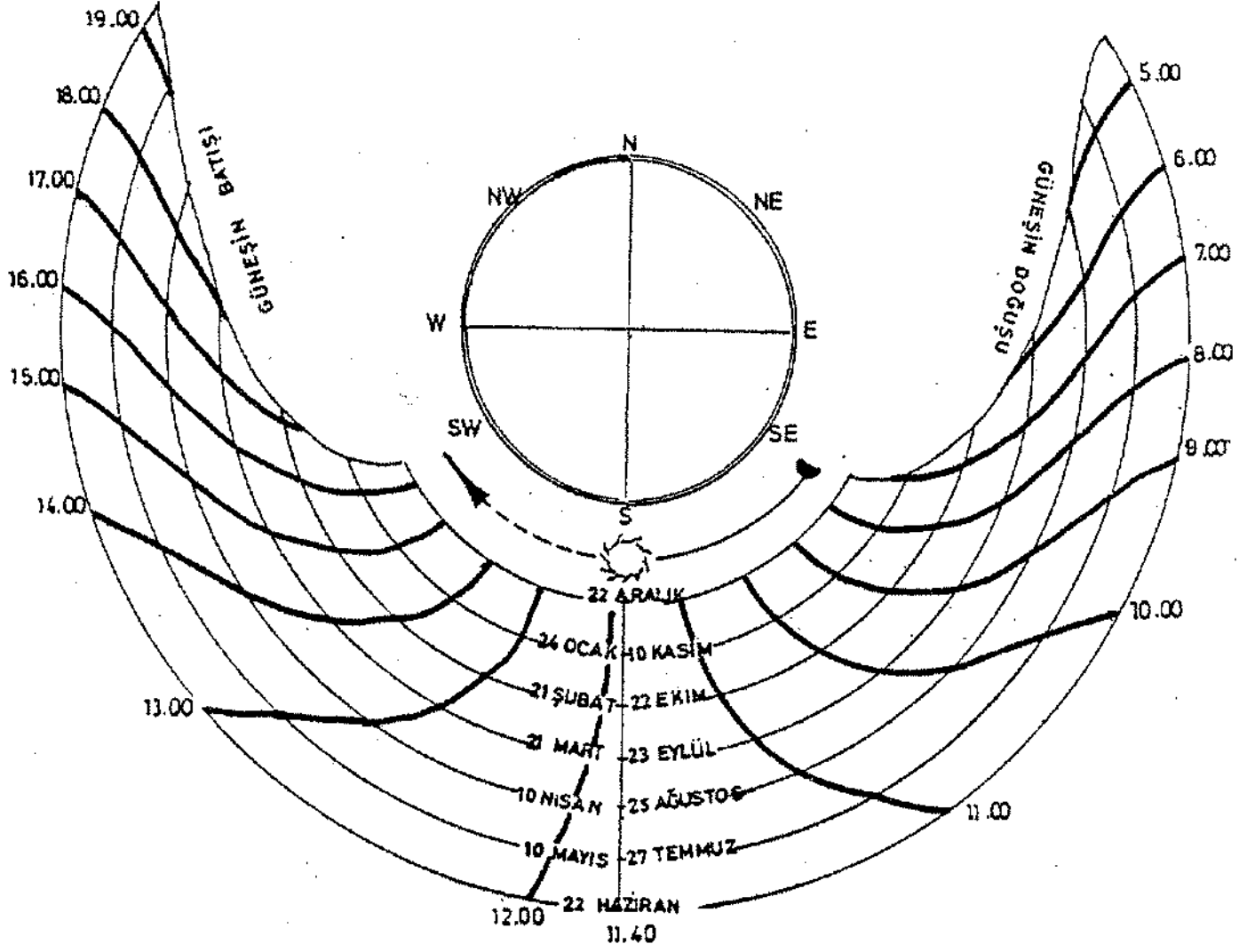
SAAT

BAĞIL NEMİN
GÜNLÜK
ORTALAMA GİDİŞİ
(%)

SAAT

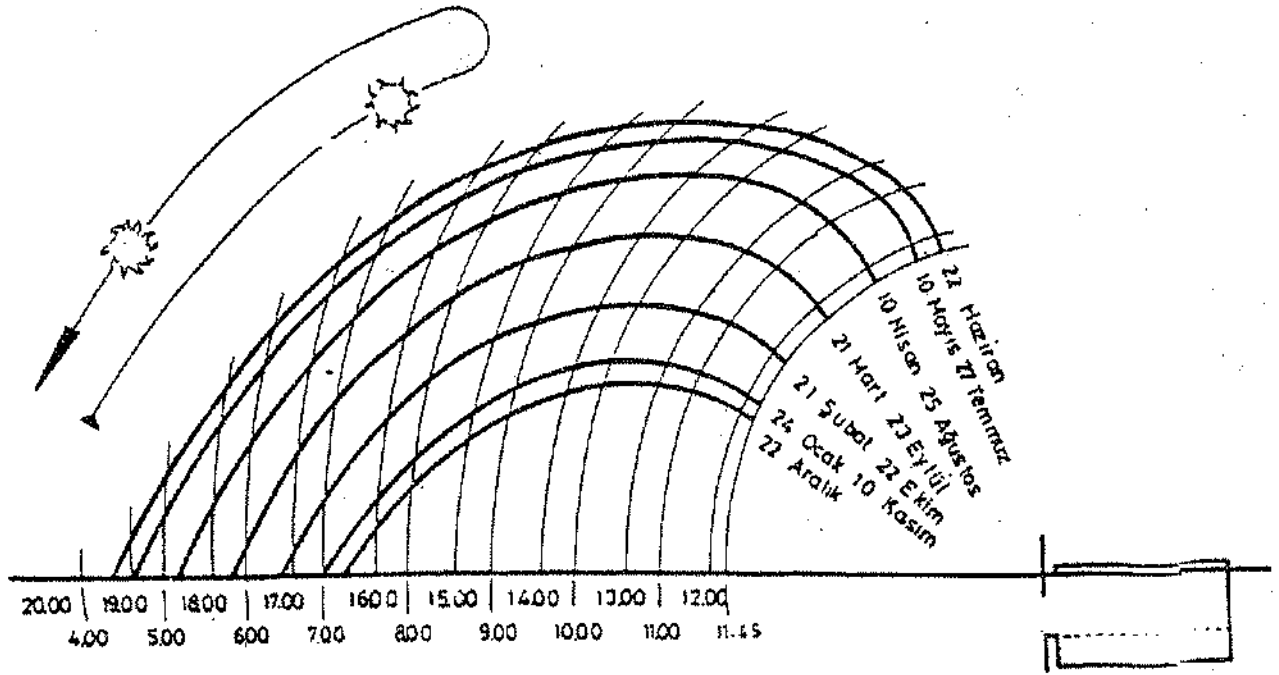
7.00, 14.30 VE 21.00 DE
ORTALAMA RÜZGAR HIZI
(m/sn)

İSTANBUL'DA GÜNEŞİN AÇIKLIK AÇILARI



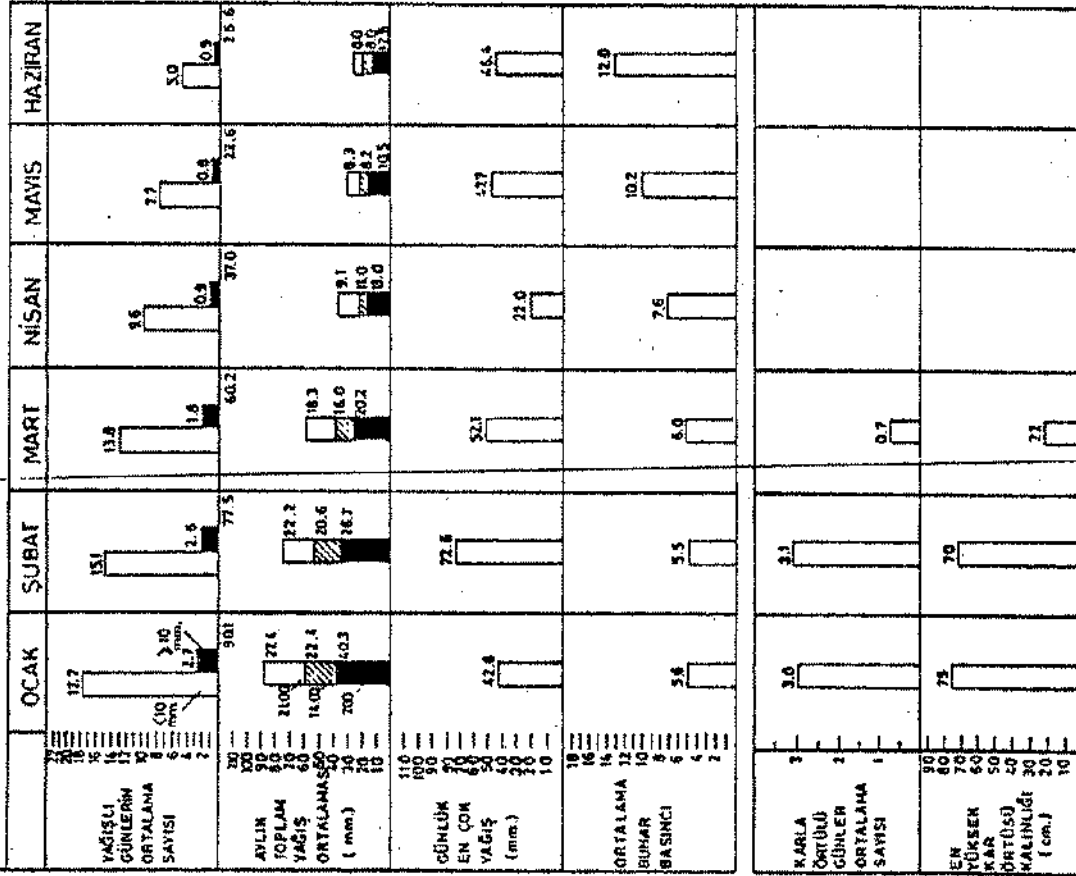
Saatler, memleket kis saat ayarı (GMT + 2) olarak alınmıştır.
yaz saati (GMT + 2) tür.

İSTANBUL'DA GÜNEŞİN YÜKSELİŞ AÇILARI

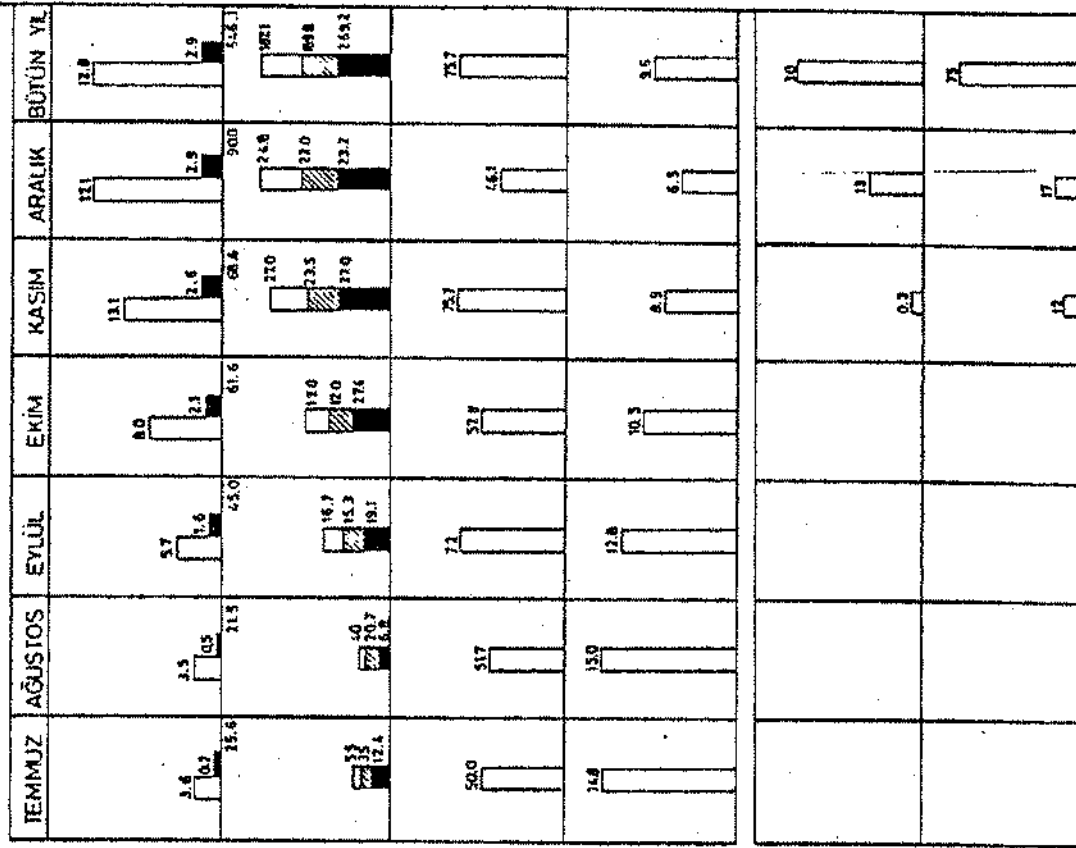


Saatler, memleket kılg saat ayarı (GMT + 2) olarak alınmıştır.
Yaz saati (GMT + 3) tür.

YAĞMUR VE KAR



YAĞIŞ ANALİZİ



ANALİZİ

ZAMAN	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN
00.00-01.00 ARASI						
01.00-02.00 ARASI						
02.00-03.00 ARASI						
03.00-04.00 ARASI						
04.00-05.00 ARASI						
05.00-06.00 ARASI						
06.00-07.00 ARASI						
07.00-08.00 ARASI						
08.00-09.00 ARASI						
09.00-10.00 ARASI						
10.00-11.00 ARASI						
11.00-12.00 ARASI						
12.00-13.00 ARASI						
13.00-14.00 ARASI						
14.00-15.00 ARASI						
15.00-16.00 ARASI						
16.00-17.00 ARASI						
17.00-18.00 ARASI						
18.00-19.00 ARASI						
19.00-20.00 ARASI						
20.00-21.00 ARASI						
21.00-22.00 ARASI						
22.00-23.00 ARASI						
23.00-24.00 ARASI						
BÜTÜN GÜN						
EN HIZLI RÜZGAR HIZI (m./s.)	SW 19.3	ENE 21.0	WSW 20.8	NE 12.7	NE 14.0	NE 18.8

ZAMAN ÖLÇEĞİ



TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	BÜTÜN YIL
NE 13.3	NE 21.5	NE 23.2	NW 18.0	SW 26.3	NW 23.1	N 30.8

N : Kuzey
NE : Kuzeydoğu
E : Doğu
S : Güney
SW : Güneybatı
W : Batı

RÜZGAR ANALİZİ

ZAMAN	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN
00.00-06.00 ARASI						
04.00-08.00 ARASI						
08.00-12.00 ARASI						
12.00-16.00 ARASI						
16.00-20.00 ARASI						
20.00-24.00 ARASI						
BÜTÜN GÜN						
EN HIZLI RÜZGAR RİN HIZI VE YÖNÜ (M/S, D.)	SW 195	ENE 210	WSW 306	NE 127	NE 110	NE 184

ZAMAN ÖLÇEĞİ

20 10 0 10 2 SAAT

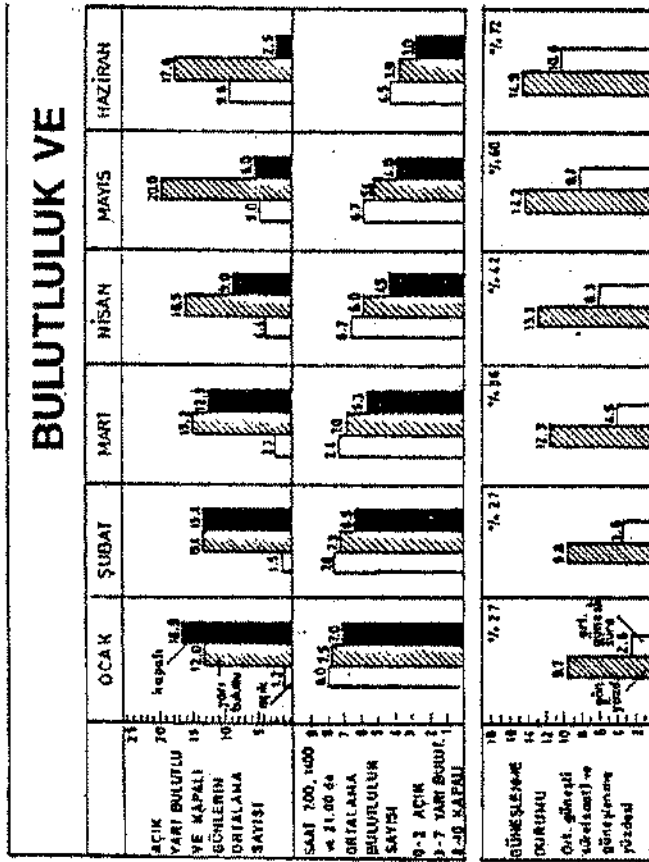
RÜZGAR ANALİZİ

TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	BÜTÜN YIL
NE 155	NE 215	NE 232	NW 190	SW 263	NW 231	N 30,9

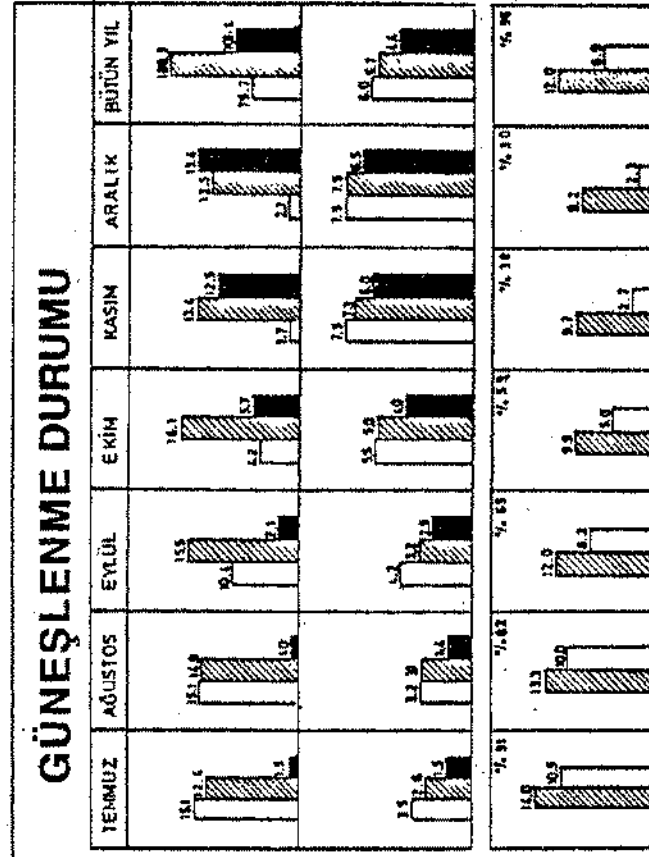
N : Kuzey
NE : Kuzeydoğu
E : Doğu

S : Güney
SW : Güneybatı
W : Batı

BULUTLULUK VE

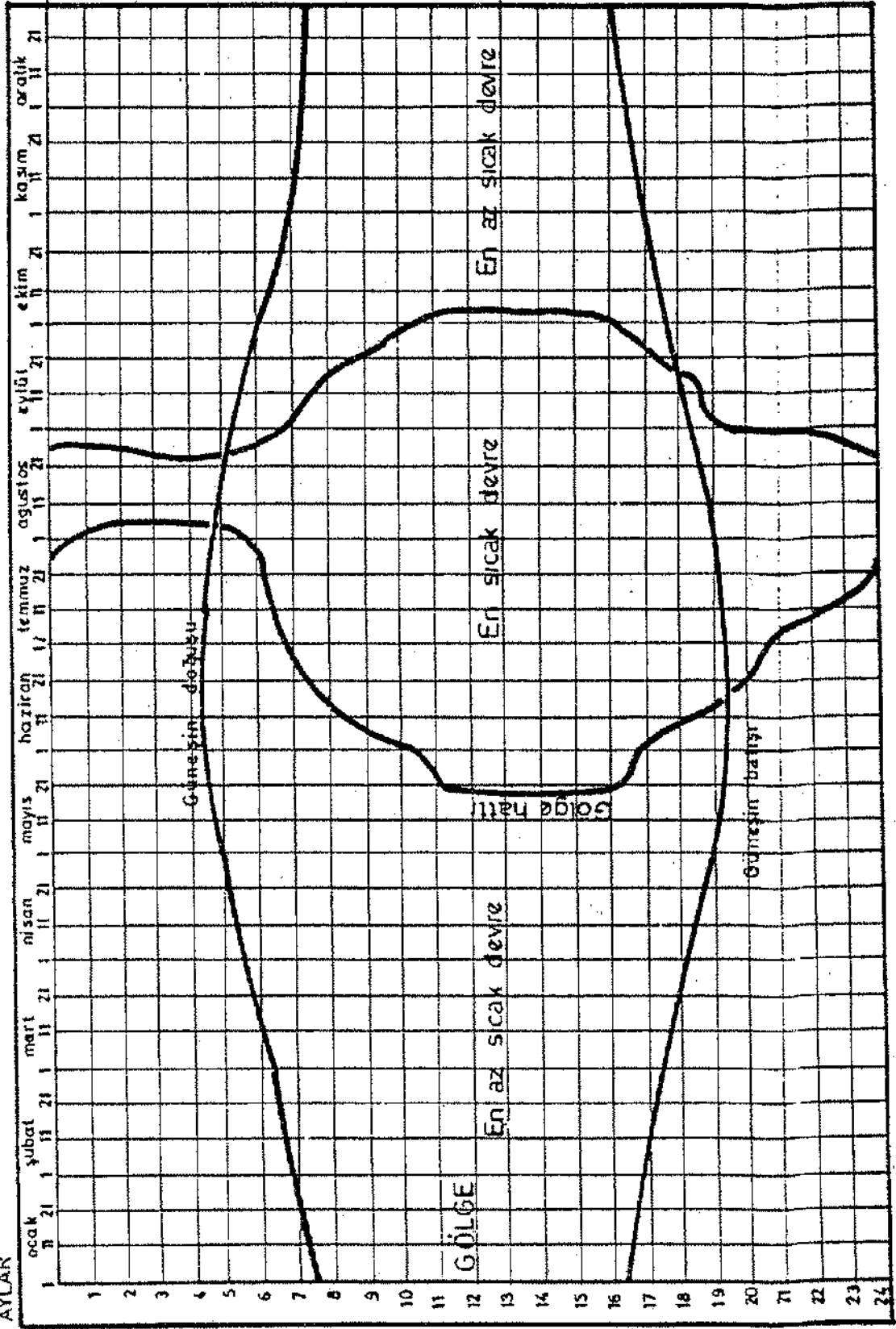


GÜNEŞLENME DURUMU

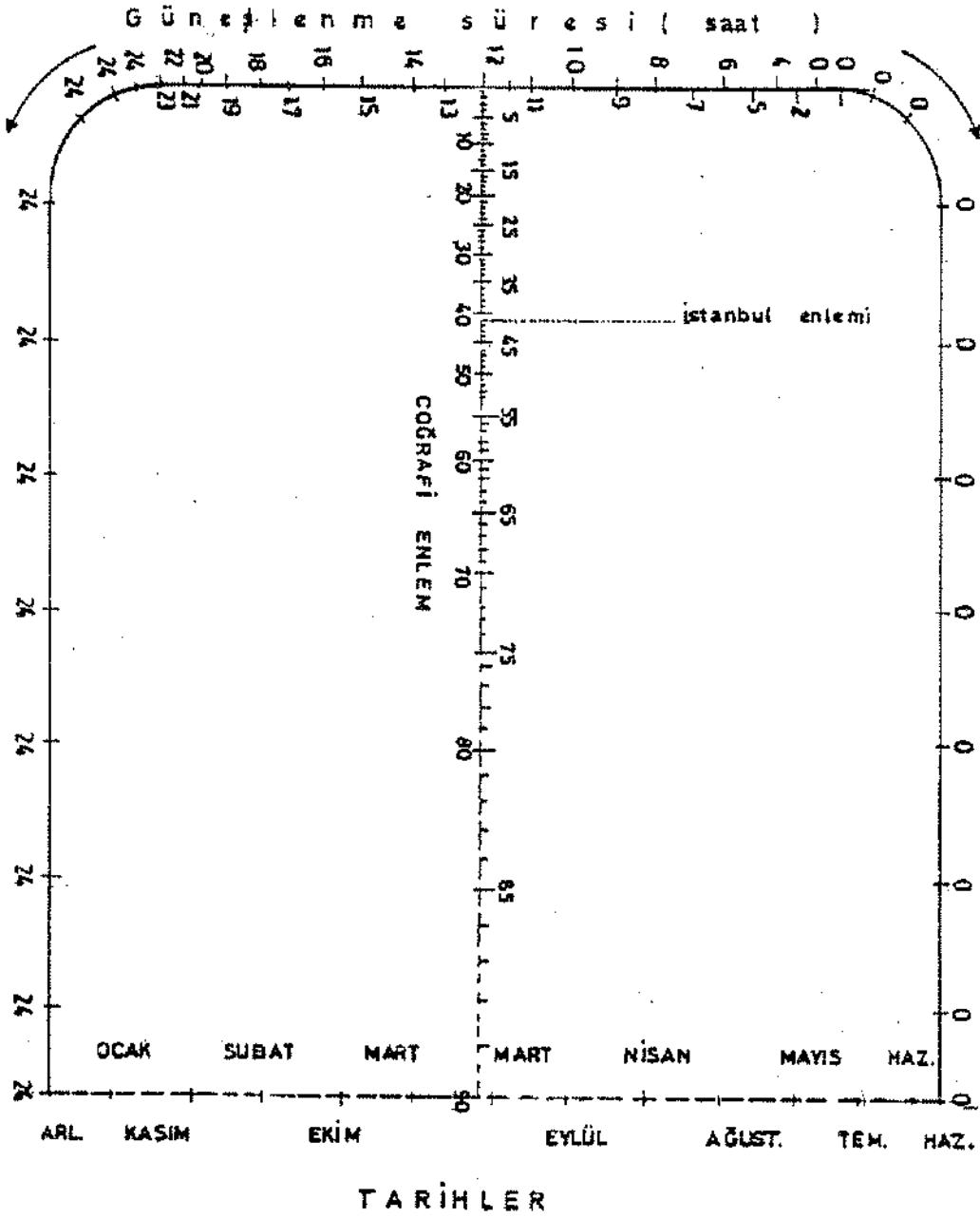


AYLAR

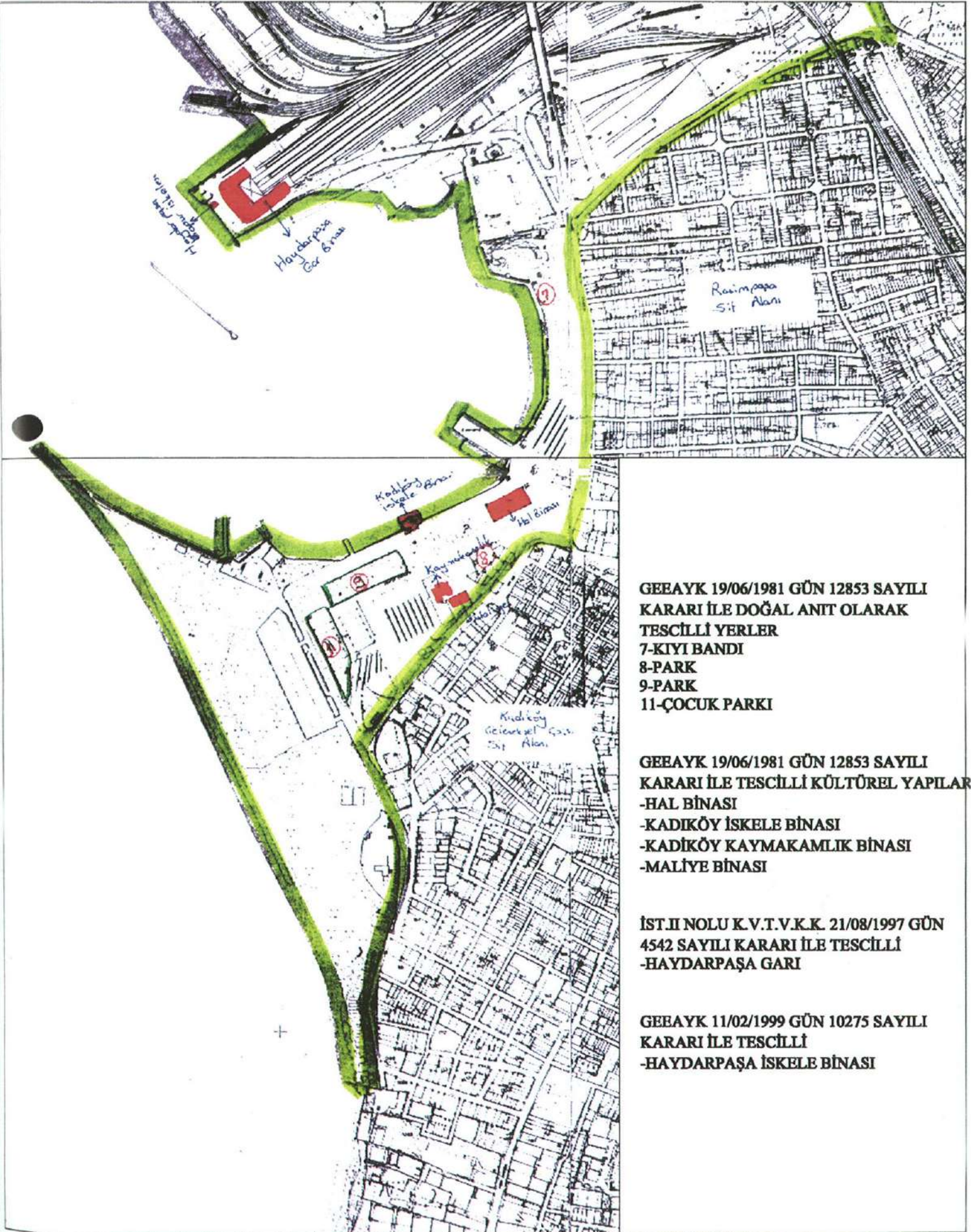
SAYI



İSTANBUL'DA GÖLGE DURUMU



GÜNEŞLENME SÜRESİ (Kuzey yarımküresi için)



GEEAYK 19/06/1981 GÜN 12853 SAYILI
KARARI İLE DOĞAL ANIT OLARAK
TESCİLLİ YERLER
7-KIYI BANDI
8-PARK
9-PARK
11-ÇOCUK PARKI

GEEAYK 19/06/1981 GÜN 12853 SAYILI
KARARI İLE TESCİLLİ KÜLTÜREL YAPILAR
-HAL BİNASI
-KADIKÖY İSKELE BİNASI
-KADIKÖY KAYMAKAMLIK BİNASI
-MALİYE BİNASI

İST.İI NOLU K.V.T.V.K.K. 21/08/1997 GÜN
4542 SAYILI KARARI İLE TESCİLLİ
-HAYDARPAŞA GARI

GEEAYK 11/02/1999 GÜN 10275 SAYILI
KARARI İLE TESCİLLİ
-HAYDARPAŞA İSKELE BİNASI

T. C.
KÜLTÜR BAKANLIĞI
GAYRİMENKUL ESKİ ESERLER ve ANITLAR
YÜKSEK KURULU BAŞKANLIĞI

KARAR

Toplantı No. ve Tarihi : 327 - 19.6.1981

Karar No. ve Tarihi : 12853 - 19.6.1981

Toplantı Yeri : İST.

İstanbul; Kadıköy İlçesi, Rasim Paşa, Camanağa, Caferaga Mahal-
lelerini içeren 1 ilâ 53 kadastral paftaların kapsamında İstanbul
Röleve ve Anıtlar Teknik Müdürlüğünün hazırladığı eski eser tespit-
leri ile ilgili 19.6.1981 gün ve 1431 sayılı yazısı okundu,yapılan
açıklamalar dinlendi,ekleri incelendi,yapılan müzakeresi sonunda :

1- Kadıköy ilçesinin 1 ilâ 53 paftalarında bulunan ve aşağıda
ada-parselleri belirtilen yapıların korunması gerekli dini- resmi -
sivil mimarlık örnekleri ve yeşil-doğal-anıt olarak tescil edilmesine,
aynı bölgede kalan 48 ilâ 53 paftalarında bulunan ve Kurulumuzun
12.12.1980 tarih ve 12438 sayılı kararı ile korunması gerekli olduğu
tescil edilen kültür varlıklarımızın düzeltilen ada ve parsel num-
raları ile bu kararımıza yeniden geçirildiğine,1 ilâ 53 paftalarda
yapılacak uygulamalar için bu kararımızın geçerli olduğuna,

34.11.0(0.0) DOĞAL ANITLAR :

<u>Env.No.</u>	<u>Adı</u>	<u>Pafta</u>	<u>Ada</u>	<u>Parsel</u>
1-	Çınar-Kadıköy Rihtım Cad.	51	195	15
2-	Ağaçlar-Yeldeğirmeni,karakol- hane Cad(Atatürk Yeşiltirme Yurdu önü)	52	211	22
3-	Ağaçlar(Sinagog bahçesi)	49	193	32
4-	Ağaç-Recaizade Sokak	49	189 önü	
5-	Eski Kuşdili Çayırı	6	34	-
5.A-	Çocuk Parkı	45	545	-

T. C.
KÜLTÜR BAKANLIĞI
GAYRİMENKUL ESERLER ve ANITLAR
YÜKSEK KURULU BAŞKANLIĞI

- 2 -

KARAR

Toplantı No. ve Tarihi : 327 - 19.6.1981

Karar No. ve Tarihi : 12853 - 19.6.1981

Toplantı Yeri : İST.

<u>Env.No.</u>	<u>Adı</u>	<u>Pafta</u>	<u>Ada</u>	<u>Parsel</u>
6-	Ağaçlar(Gazi Hus afa Kemal ilkokulu bähçesi)	48	183	3
7-	Kıyı Bandı(Yeni Kadıköy iskelesi ile Et ve Balık Kurumu binası arası)	-	-	-
8-	Park	26	173	6-7-8-9-10- 11-12-13
9-	EPark.	42	167-168-169	adalar.
10-	Yeşil alan	12	44	7-8
11-	Çocuk Parkı	42	166	-
12-	Yoğurtçu Parkı	9	5	1
13-	Ağaçlar	41	73	47 önlü
14-	Ağaçlar-Şair Nefi Sokağı	40	74	
15-	Kıyı bandı	37	75	1-2-13
		40	175	1-2-6
		40	997	1
16-	Kıyı Bandı	39	303	5-6-7-8-9 11-13
17-	Moda Çocuk Bahçesi	38	81	1
18-	Ağaç - Devriye Sokak	35	-	-
19-	Ağaç - Devriye Sokak	38	303	9 önlü
20-	Papazın Çayırı	40	997	2 den 29'a 33-34-35-36- 37-38-39-40- 41

*/** EK10.KURUL KARARLARI

T. C.
KÜLTÜR BAKANLIĞI
GAYRİMENKUL ESKİ ESERLER ve ANITLAR
YÜKSEK KURULU BAŞKANLIĞI

- 3 -

KARAR

Toplantı No. ve Tarihi : 327 - 19.6.1981

Karar No. ve Tarihi : 12853 - 19.6.1981

Toplantı Yeri : İST.

34.11.0(1.0) DİNİ VE KÜLTÜREL YAPILAR :

<u>Env.No.</u>	<u>Adı</u>	<u>Pafta</u>	<u>Ada</u>	<u>Parsel</u>
1-	Ahmet Ağa Çeşmesi	51	195	15
2-	Namazgah	51	195	15
3-	Osman Gazi İlkokulu	51	195	33
4-	Kadıköy Ortaokulu	53	205	-
4.A-	Latin Kilisesi	53	205	-
5-	Rasim Ağa Camisi	52	210	31
6-	Rum Aya Yorgi Kilisesi	52	210	16
7-	Atatürk Yeşilçimen Yurdu	52	211	22
8-	Havra	49	193	32
9-	Söğütlu Çeşme yeni cami	45	545	25
10 -9.A-	Mahmut Baba Mezarlığı	128	-	-
10-	Aziziye Hamamı	49	191	16
11-	Gazi Mustafa Kemal İlkokulu	48	183	3
11.A-	Çeşme	48	183	3 ünlü
12-	Çeşme (Halitağa)	4	-	2
13-	Rum İlkokulu	12	10	22
14-	Surp Levoza Ermeni Katolik Kilisesi	12	44	3
15-	Su Deposu	13	46	20
16-	Çeşme	13	61	-
17-	Osmanağa Çeşmesi	3	1169	22
18-	Osmanağa Camii	15	19	18
19-	Mehmet Ağa Çeşmesi	15	21	17
20-	Çarşı Hamamı	15	21	16

•/•• EK10.KURUL KARARLARI

T. C.
KÜLTÜR BAKANLIĞI
GAYRİMENKUL ESKİ ESERLER ve ANITLAR
YÜKSEK KURULU BAŞKANLIĞI

4

KARAR

Toplantı No. ve Tarihi : 327 - 19.6.1981
Karar No. ve Tarihi : 12853 - 19.6.1981

Toplantı Yeri : İST.

34.11.0(1.0) DİNİ VE KÜLTÜREL YAPILAR :

<u>Env.No.</u>	<u>Adı</u>	<u>Pafta</u>	<u>Ada</u>	<u>Parsel</u>
21-	Ayia Eflinia-Rum Ortodok Rum Kilisesi	15	22	3-4-5
22-	Çeşme	15	22	2
23-	Beyazıt Ketüda Camisi	25	99	12
23 A-	" " Camisi önünde- ki Çeşme	25	99	12
24-	Cafer Ağa Camisi	25	100	2
25-	Ermeni Kilisesi	25	97	5
26-	Üçüncü Mustafa Camisi	25	91	16
27-	Kilise	43	834	68
28-	Çeşme	15	19	5
29-	Cafer Ağa Rum İlkokulu	28	160	1
30-	Kadıköy Fıkara Perver Cemiyeti	28	159	7
31-	Çeşme	31	153	4
32-	Latin Kilisesi	33	118	6
33-	Kilise Müşkemecati	33	118	5
34-	Fransız Erkek Sen Jozef Lisesi	40	74	68
35-	Rum Kilisesi	22	105	1
36-	Kadıköy Halk Eğitim Merkezi	18	1218	192
37-	Süreyya Sineması	18	65	6
38-	Şifa Camisi	11	1273	6
39-	Çeşme	41	73	32
40-	Duvar	40	175	6
41-	Moda Camisi	36	119	48
42-	İngiliz Kilisesi	36	119	5

./..

T. C.
KÜLTÜR BAKANLIĞI
GAYRİMENKUL ESERLER ve ANITLAR
YÜKSEK KURULU BAŞKANLIĞI

-5-

KARAR

Toplantı No. ve Tarihi : 327 - 19.6.1981

Karar No. ve Tarihi : 12853 - 19.6.1981

Toplantı Yeri : İST.

34.11.0(1.2).İDARİ YAPILAR?

<u>Emv.No.</u>	<u>Adı</u>	<u>Pafta</u>	<u>Ada</u>	<u>Parsel</u>
1-	Hal Binası	26	174	1
2-	Kadıköy İskele Binası	26	301	1
3-	Kadıköy Kaymakamlığı	26	165	2
4-	Maliye	26	165	1
5-	P.T.T.Telefon Santrali	5	43	50
6-	Moda İskelesi	39	303	1
7-	Askerlik Şubesi	48	183	? Pafta C-III

SİVİL YAPILAR:

<u>Pafta</u>	<u>Ada</u>	<u>Parsel</u>	<u>Pafta</u>	<u>Ada</u>	<u>Parsel</u>
52	203	2	52	203	8
52	202	8	52 52	202	7
52	202	1	52	203	11
52	203	10	52	203	1
52	201	22	52	204	30
52	204	16	52	204	17-18
52	204	19	52	204	24
52	204	25	52	204	26
53	200	21	52	204	9
52	204	8	52	204	7
52	204	6	52	204	4
53	199	1	53	197	21
53	197	22	53	197	23
53	197	40-41	53	198	19
53	198	20	53	198	21
53	198	22	53	198	23

./.....

EK10.KURUL KARARLARI

T. C.
KÜLTÜR BAKANLIĞI
GAYRİMENKUL ESERLER VE ANITLAR
YÖKSEK KURULU BAŞKANLIĞI

K A R A R

Toplantı No. ve Tarihi : 10275- 11.2.1978
Karar No. ve Tarihi : 10275- 11.2.1978

Toplantı Yeri : ...

İstanbul, Kadıköy ilçesi Haydarpaşa ve Moda iskelelerinin korunması gerekli olduğuna ilişkin Kurulumuza yapılan müracaat üzerine konu müzakere edildi.

Mimar Vedat Tek tarafından yapıldığı bilinen Haydarpaşa ve Moda Vapur İskelelerinin aynen korunması gerekli eski eser olduklarına karar verildi.


ORHAN ALSAÇ
BAŞKAN

H. KEMALİ SÜYLEMEZOĞLU
BAŞKANVEKİLİ

Oya Aksozen (Faridun)	Oya Aktapa (Mümin)	Oya Akuzgal (Ekrem)	Oya Akkım (Bahadır)	Oya Alsaç (Orhan)
Oya Biler (Remin)	Oya Eldem (Sedat)	Oya Eyice (Semavi)	Oya Kırzioğlu (Fahrettin)	Oya Kuban (Doğan) Bulunmadı
Oya Kuran (Apcullah) Bulunmadı	Oya Ögel (Semra)	Oya Süylemezoğlu (H. Kemal)	Oya Tandoğan (Rifat)	Oya Tayla (Hüseyin)
Oya Yanan (Mithat)	Oya Küçük Müsteşar Bulunmadı	Oya Yakıllar Genel Müdürü Bulunmadı	Oya Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürü Gürçay (Mehmet)	Oya Turlum Genel Müdürü Bulunmadı
Oya Planlama ve İmar Genel Müdürü Eronus (Orhan)	Bulunmadı	Bulunmadı		

EK 10. KURUL KARARLARI

T.C.
KÜLTÜR BAKANLIĞI
İSTANBUL İI NUMARALI KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI
KORUMA KURULU
KARAR

Toplantı Tarihi ve No: 21.8.1997 / 417

Karar Tarihi ve No: 21.8.1997 / 4542

Toplantı Yeri

İSTANBUL

İstanbul İli, Kadıköy İlçesi, 54 pafta, 240 ada, 1 parseldeki Haydarpaşa Gar Binası'nın pencerelerinde onarım yapılabilmesi için, gerekli iznin verilmesini talep eden Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü I. Bölge Başmüdürlüğü'nün 3.7.1997 gün B.11.2.DDY.1.01.-00.02/16-08/57229 sayılı ve 1.8.1997 gün B.11.2.DDY.1.01.00.02/16-08/58595 sayılı yazıları okundu, ekleri incelendi, yapılan görüşmeler sonucunda;

İstanbul İli, Kadıköy İlçesi, 54 pafta, 240 ada, 1 parselde yer alan Haydarpaşa Gar Binası'nın 2863 Sayılı Yasanın 6. Maddesi gereğince I.grup korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmesine, 1/50 ölçekli tekniğine uygun tam ve doğru rölövesinin Kurulumuza iletilmesine, orijinal detay, malzeme ve rengine uygun olarak pencerelerinin bakımının yapılabileceğine, bakım sonrası fotoğraf, rapor v.b. dokümanların Kurulumuza iletilmesine, binanın kimliğini zedeleyici nitelikte olan TCDD ambleminin kaldırılmasına, binanın dış cephesindeki sentetik boyanın , orijinal rengine uygun hale getirilmesine, binanın iskele tarafındaki alanının tarihi kimliğini yansıtabilecek şekilde hazırlanacak projesinin karar alınmak üzere Kurulumuza iletilmesine, ayrıca bina içinde ve dışında yapılacak herhangi bir müdahaleden önce İstanbul Restorasyon ve Konservasyon Merkez Laboratuvar Müdürlüğüne hazırlanacak raporlarla Kurulumuza başvurulmasına ve alınacak kararlar doğrultusunda işlem yapılabileceğine karar verildi.



BAŞKAN
ÜNAL (Mete)

İMZA

ÜYE
ATALIK (Gündüz)

İMZA

ÜYE
ERSUN (Levent)
Kadıköy Bel Tems.
BULUNMADI

BAŞKAN YARDIMCISI
İLHAN (Nevzat)

İMZA

ÜYE
GERMANER (Semra)

İMZA

ÜYE

ÜYE

27.8.1997-HE
EK10.KURUL KARARLARI

A.P.K. DAİRE BAŞKANLIĞI	İST. BÜYÜKŞEHİR BEL.BAŞK.	KARAR	
ULAŞIM KOORDİNASYON	ULAŞIM KOORDİNASYON MERK.	NO	97/8-6
MÜDÜRLÜĞÜ	KARARI	TARİHİ	07/07/1997
İLGE 97/8	SAYILI GÜNDEM	KOD	

UKOME, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Genel Sekreter..... Sayın Mustafa AÇIKALIN'ın Başkanlığında 07/07/1997 gün ve saat .15.00' da gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.

- İLGİ: a) Kadıköy Belediye Başkanlığı'nın 09.06.1997 tarih ve D-996 sayılı yazısı,
b) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü'nün 12.06.1997 tarihli raporu,

TEKNİK KURUL GÖRÜŞÜ : İlgili (a) yazıda Kadıköy Merkez ve Moda bölgesinin 1/2000 ölçekli kısa ve uzun vade dolaşım planı ile 1/500 ölçekli kavşak projeleri sunularak incelenmesi talep edilmektedir.

İlgili (b) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporunda ise ekli Kadıköy-Caferağa, Rasimpaşa, Osmanpaşa ve Moda bölgelerini kapsayan trafik düzenleme projelerinin incelenerek karar alınmak üzere UKOME'ye sunulduğu belirtilmektedir.

Teknik Kurul'ca yapılan incelemede; Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu ve eki kısa vadeli trafik düzenleme projesi, detay kavşak planları doğrultusunda uygulama yapılması ulaşım ve trafik açısından uygun bulunmuştur.

TCDD 1.Böl. Baş. Md. İlgili Tem. Şerhi: Kurbağalıdere Cad. ile İnkişaf Cad. arasındaki öneri bağlantı yolunun yapılacağı arazi TCDD'nin mülkiyetinde olması ve Gebze-Haydarpaşa 3.hat çalışma sahasında kalması nedeniyle yol çalışmalarına başlanılmadan önce mutlaka DLH 4.Böl.Md.İlgü'nün ve TCDD 17.Böl. Baş. Md. İlgü'nün yazılı uygunluk müvafakatnamelerinin alınması ve TCDD ile protokol yapılması zorunludur.

TCK 1.Böl.Md.Tem.Şerhi : TCDD 1.Böl. Başmdl. görüşüne uyulmuştur.
TCK 17.Böl.Md.Tem.Şerhi: TCDD notu gibidir.

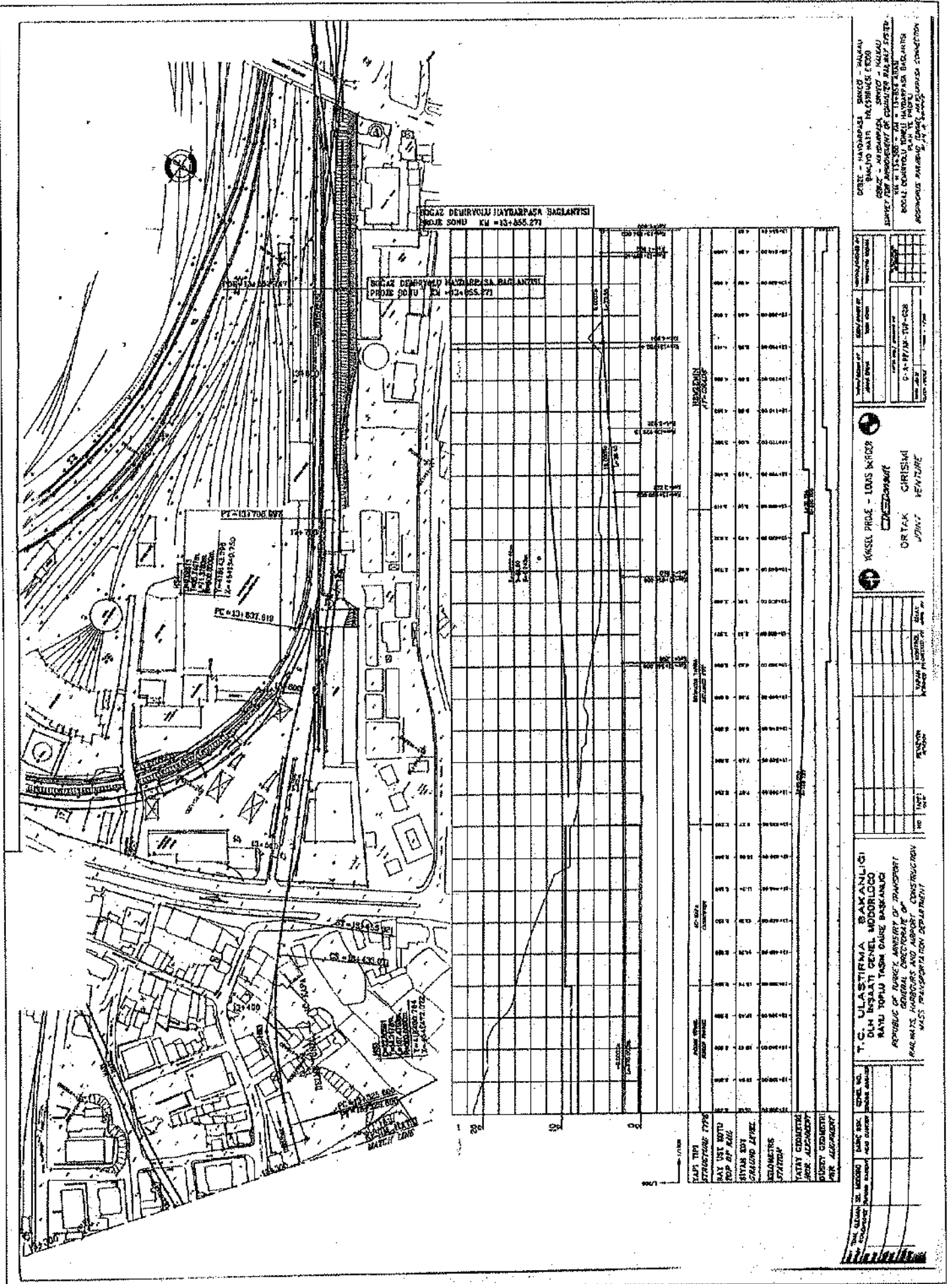
UKOME'NİN KARARI : Kadıköy Belediye Başkanlığı tarafından gözlem ve uzman tecrübesine dayalı olarak Kadıköy İlçesi'nin yaklaşık 3000 ha. lık bir bölümünde hazırlanarak incelenmek üzere UKOME'ye sunulmuş bulunan Kadıköy-Suadiye, Cadebostan ve Fenerbahçe Bölgeleri Trafik Düzenleme Projeleri'ne ilişkin UKOME Kararı'nın, mevcut durumda tek yön çalışılmakta olan Bağdat ve Cemil Topuzlu Caddeleri'nin çift yönlü olarak çalıştırılması yönünde yapılmakta olan Ulaşım Modeli testi sonuçları elde edilinceye kadar ertelenmesine, model çalışmalarından etkilenmeyen Kadıköy Merkez (Caferağa-Rasimpaşa-Osmanpaşa) ve Moda Bölgesi Trafik Düzenleme Projesi'nin ise Teknik Kurul Görüşü doğrultusunda kabulüne karar verilmiştir.

Aslı Gibidir

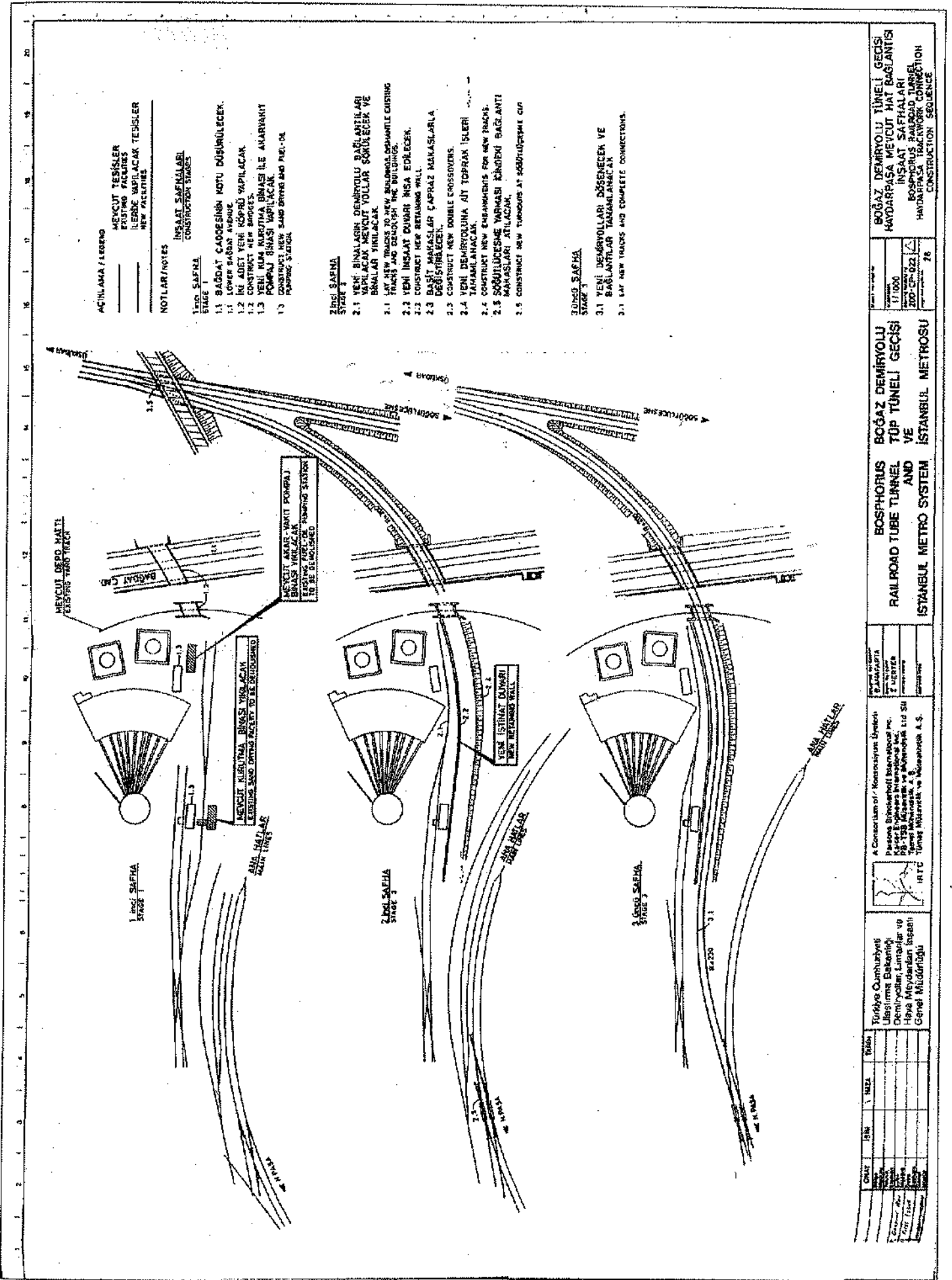
Başkan, R. Tayyip ERDOĞAN Belediye Başkanı	Üye Mustafa AÇIKALIN Gen. Sek.	Üye Bürol TORTOP Gen. Sek. Yrd. (Katılmadı)	Üye Doç. Dr. Mustafa İLİCALI APK Dai. Bşk.	Üye Kemal TAN İst.Emn. Md. Tem.
Üye Ali BÖLÜKBAŞI İETT Gn. Md. Tem.	Üye Mesut ŞENKAL TCK 1.Böl. Md. Tem.	Üye Nuri İYİER TCK 17. Bölge Md. Tem.	Üye Burhan KÜLÜNK TCK 17. Bölge Md. Tem.	
Üye Coşkun ÖZSUN TCDD 1. Bl. Bş. Md. Tem.	Üye Adnan ÇELİK İDO San. ve Tic. A.Ş.	Üye Metin KOÇAK Ulaş. Koordin. Müdürü	Üye Ömer YILDIZ İst. Ulaş. Aş. Gen. Md. Tem.	

EK 11.07/07/1997 TARİH 97/8-6 SAYILI UKOME KARARI

BOĞAZ,DEMİRYOLU TUP TUNELI \ BOSPHORUS RAILROAD TUBE TUNNEL
HAYDARPAŞA BAĞLANTISI \ HAYDARPAŞA CONNECTION
PLAN - PROFİL PAFTALARI \ PLAN AND PROFILE DRAWINGS



EK 11. BOGAZ, DEMİRYOLU TÜP TUNELİ HAYDARPAŞA BAĞLANTISI PLAN PROFİL PAFTASI



ACIKLAMA / LEGEND

MEVCUT TESİSLER
EXISTING FACILITIES

YENİ TESİSLER
NEW FACILITIES

NOTLAR/NOTES

İNŞAAT SAHVALARI
CONSTRUCTION STAGES

1. SAHNE
STAGE 1

1.1 BAĞDAT CADDESİNİN NOTU DÜŞÜRÜLECEK.
1.2 LOWER PASAD AVENUE
1.3 İNE ADET YENİ KÖPRÜ YAPILACAK
1.4 CONSTRUCT NEW BRIDGES.
1.5 YENİ KURUTMA BİNASI İLE ANARVAHİT POMPALI BİNASI YAPILACAK
1.6 CONSTRUCT NEW SAND DRYING AND PULV-OR PUMPING STATION

2. SAHNE
STAGE 2

2.1 YENİ BİNALARIN DEMİRYOLU BAĞLANTILARI YAPILACAK MEVCUT YOLLAR SOKULCEK VE BİNALAR YIKILACAK
2.2 NEW TRACES TO NEW BUILDINGS WITHIN EXISTING FRAMES AND DEMOLISH THE BUILDINGS.
2.3 YENİ İNŞAAT DUVARI İNŞA EDİLECEK.
2.4 CONSTRUCT NEW RETAINING WALL.
2.5 BAŞIT MAKASLAR ÇAPRAZ MAKASLARLA DEĞİŞTİRİLECEK.
2.6 CONSTRUCT NEW DOUBLE CROSSOVERS.
2.7 YENİ DEMİRYOLUNA AYIYORAK İŞLERİ YAPILACAK
2.8 CONSTRUCT NEW EMBANKMENTS FOR NEW TRACES.
2.9 SORUNLUÇESME YARMAHI KÖRDEKİ BAĞLANTI MAKASLARI ATILACAK.
2.10 CONSTRUCT NEW TUNNELS AT SÖĞÜTLÜÇESME ÇIKIŞI

3. SAHNE
STAGE 3

3.1 YENİ DEMİRYOLLARI DÜZENLENECEK VE BAĞLANTILAR TAMAMLANACAK
3.2 NEW TRACES AND COMPLETE CONNECTIONS.

BOĞAZ DEMİRYOLU TÜRÜNELİ GEÇİŞİ HAYDARPAŞA MEVCUT HAT BAĞLANTISI İNŞAAT SAHHALARI BOŞFÖRÜS RAYKORK BAĞLANTI KURULUŞU SİZİNCİSİ

17/0800

200-ÇP-02

76

BOĞAZ DEMİRYOLU TÜRÜNELİ GEÇİŞİ HAYDARPAŞA MEVCUT HAT BAĞLANTISI İNŞAAT SAHHALARI BOŞFÖRÜS RAYKORK BAĞLANTI KURULUŞU SİZİNCİSİ

BOŞFÖRÜS RAYKORK BAĞLANTI KURULUŞU SİZİNCİSİ

BOĞAZ DEMİRYOLU TÜRÜNELİ GEÇİŞİ HAYDARPAŞA MEVCUT HAT BAĞLANTISI İNŞAAT SAHHALARI BOŞFÖRÜS RAYKORK BAĞLANTI KURULUŞU SİZİNCİSİ

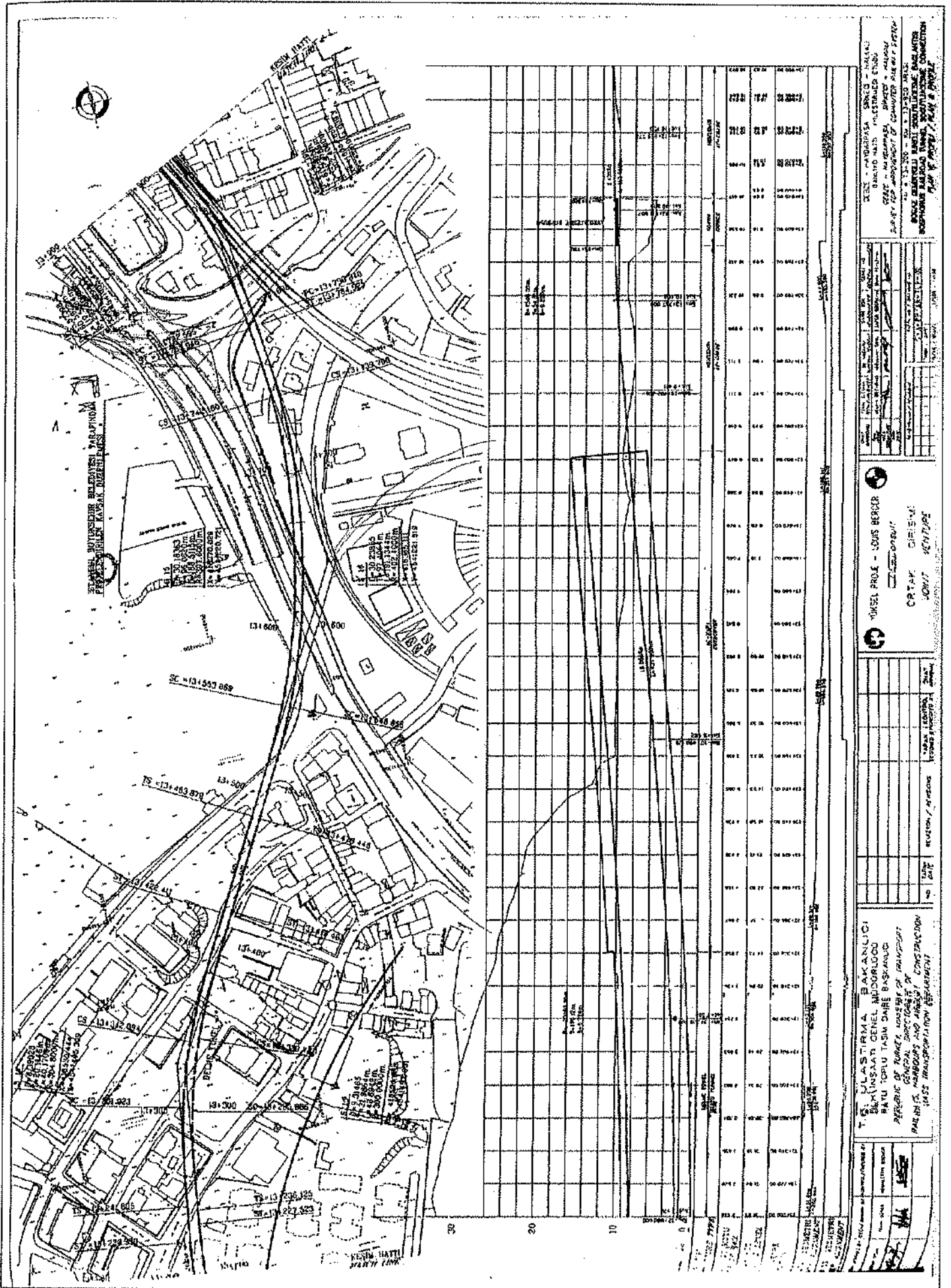
BOŞFÖRÜS RAYKORK BAĞLANTI KURULUŞU SİZİNCİSİ

BOĞAZ DEMİRYOLU TÜRÜNELİ GEÇİŞİ HAYDARPAŞA MEVCUT HAT BAĞLANTISI İNŞAAT SAHHALARI BOŞFÖRÜS RAYKORK BAĞLANTI KURULUŞU SİZİNCİSİ

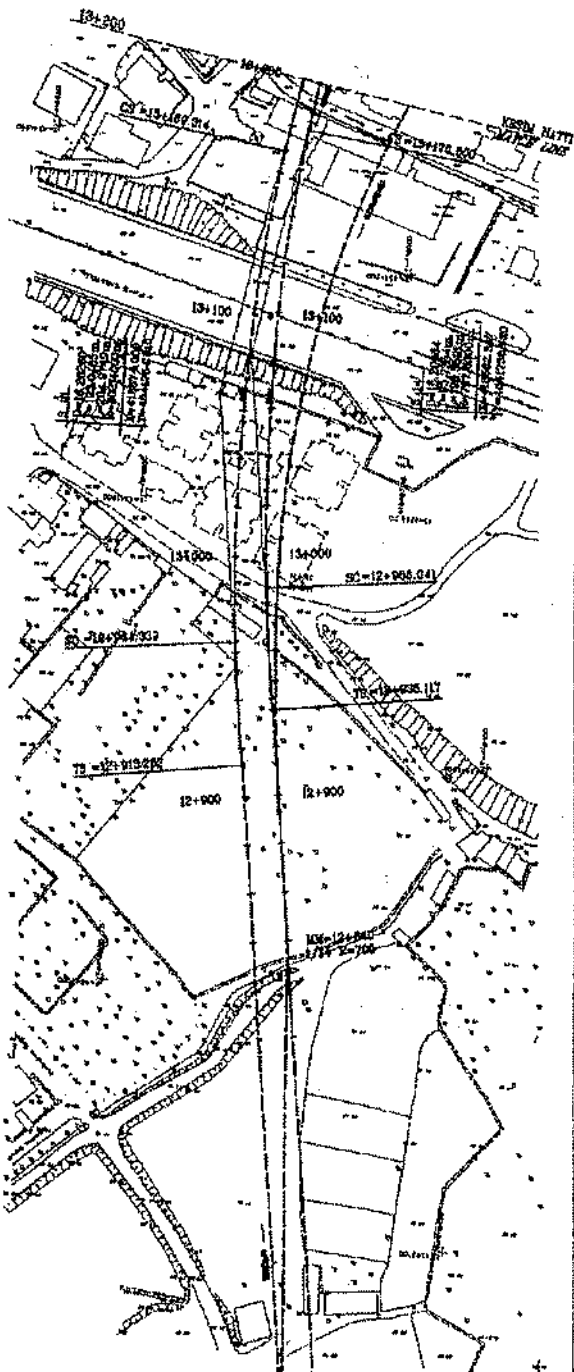
BOĞAZ DEMİRYOLU TÜRÜNELİ GEÇİŞİ HAYDARPAŞA MEVCUT HAT BAĞLANTISI İNŞAAT SAHHALARI BOŞFÖRÜS RAYKORK BAĞLANTI KURULUŞU SİZİNCİSİ

EK 11. BOĞAZ DEMİRYOLU TÜRÜNELİ HAYDARPAŞA BAĞLANTISI PLAN PROFİL PAFTASI

BOĞAZ,DEMİRYOLU TÛP TÛNELİ \ BOSPHORUS RAILROAD TUBE TUNNEL
SÖĞÛTLÛÇEŞME BAĞLANTISI \ SÖĞÛTLÛÇEŞME CONNECTION
PLAN - PROFİL PAFTALARI \ PLAN AND PROFILE DRAWINGS



EK 11. BOGAZDEMİRYOLU TÜP TÜNELİ SOĞUTLUCESME BAĞLANTISI PLAN PROFİL PAFTASI



BOĞAZ DEMİRYOLU SÖĞÜTLÜÇEŞME BAĞLANTISI
REVİZYON BAŞLANGICI KM. = 12+820,00

STASYON NO	YATAY KUVVET	VERTİKAL KUVVET	YATAY KUVVET	VERTİKAL KUVVET	YATAY KUVVET	VERTİKAL KUVVET	YATAY KUVVET	VERTİKAL KUVVET
101	0	0	0	0	0	0	0	0
102	0	0	0	0	0	0	0	0
103	0	0	0	0	0	0	0	0
104	0	0	0	0	0	0	0	0
105	0	0	0	0	0	0	0	0
106	0	0	0	0	0	0	0	0
107	0	0	0	0	0	0	0	0
108	0	0	0	0	0	0	0	0
109	0	0	0	0	0	0	0	0
110	0	0	0	0	0	0	0	0
111	0	0	0	0	0	0	0	0
112	0	0	0	0	0	0	0	0
113	0	0	0	0	0	0	0	0
114	0	0	0	0	0	0	0	0
115	0	0	0	0	0	0	0	0
116	0	0	0	0	0	0	0	0
117	0	0	0	0	0	0	0	0
118	0	0	0	0	0	0	0	0
119	0	0	0	0	0	0	0	0
120	0	0	0	0	0	0	0	0

BOĞAZ DEMİRYOLU SÖĞÜTLÜÇEŞME BAĞLANTISI
REVİZYON BAŞLANGICI KM. = 14+820,00

GENİŞLİK - WIDTH
KAYIT NO - REGISTRATION NO
BAĞLANTI - CONNECTION
BÖLGE - REGION
1:2000 - 1:5000
PROJE YAPILAN YIL - YEAR OF PROJECT

MÜHÜR - SEAL
MÜHÜR NO - SEAL NO
MÜHÜR TARİHİ - SEAL DATE
MÜHÜR YERİ - SEAL PLACE
MÜHÜR KİŞİSİ - SEAL PERSON

MÜHÜR NO
MÜHÜR TARİHİ
MÜHÜR YERİ
MÜHÜR KİŞİSİ

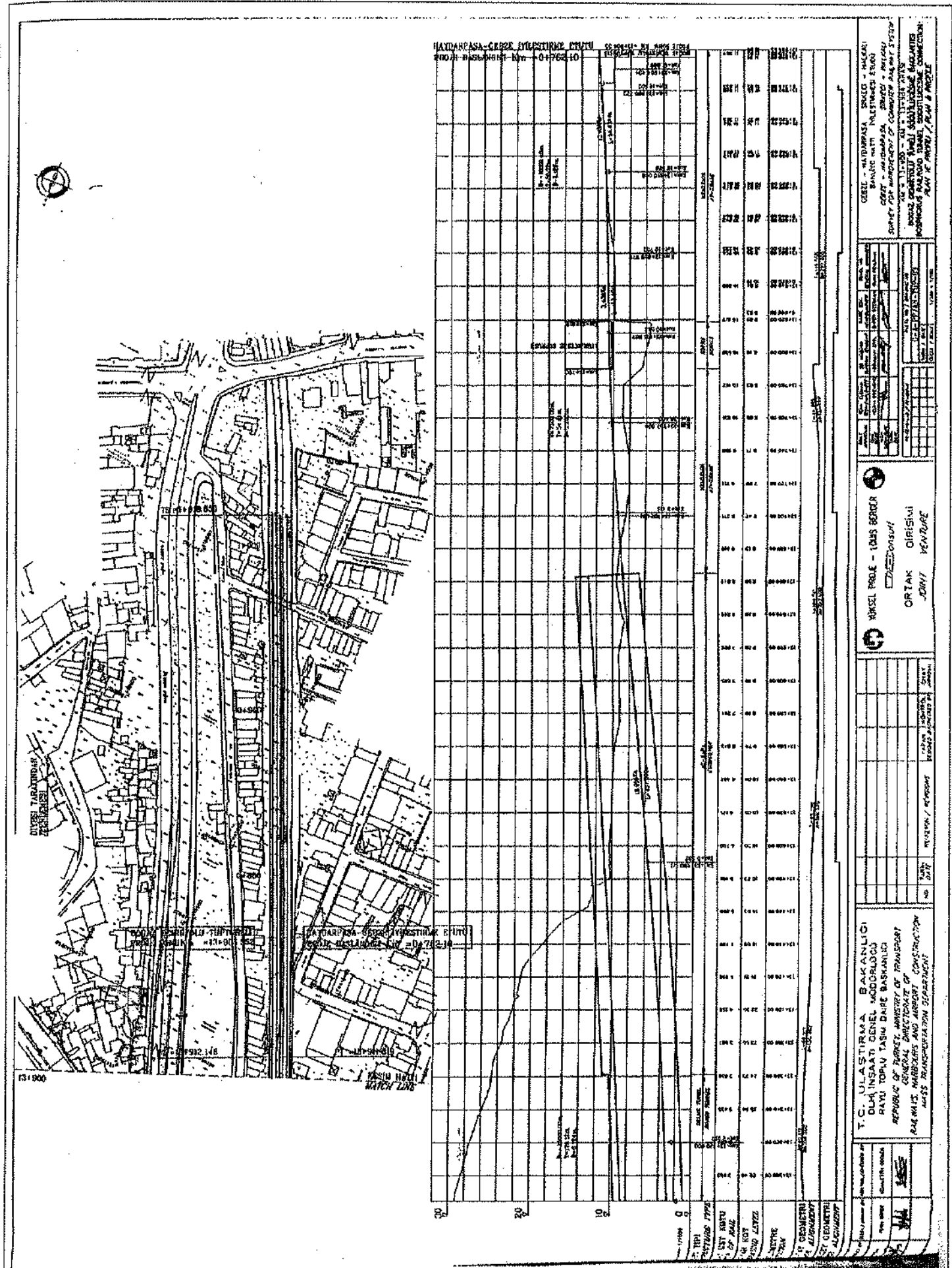
BAĞLANTI NO
BAĞLANTI TARİHİ
BAĞLANTI YERİ
BAĞLANTI KİŞİSİ

MÜHÜR NO
MÜHÜR TARİHİ
MÜHÜR YERİ
MÜHÜR KİŞİSİ

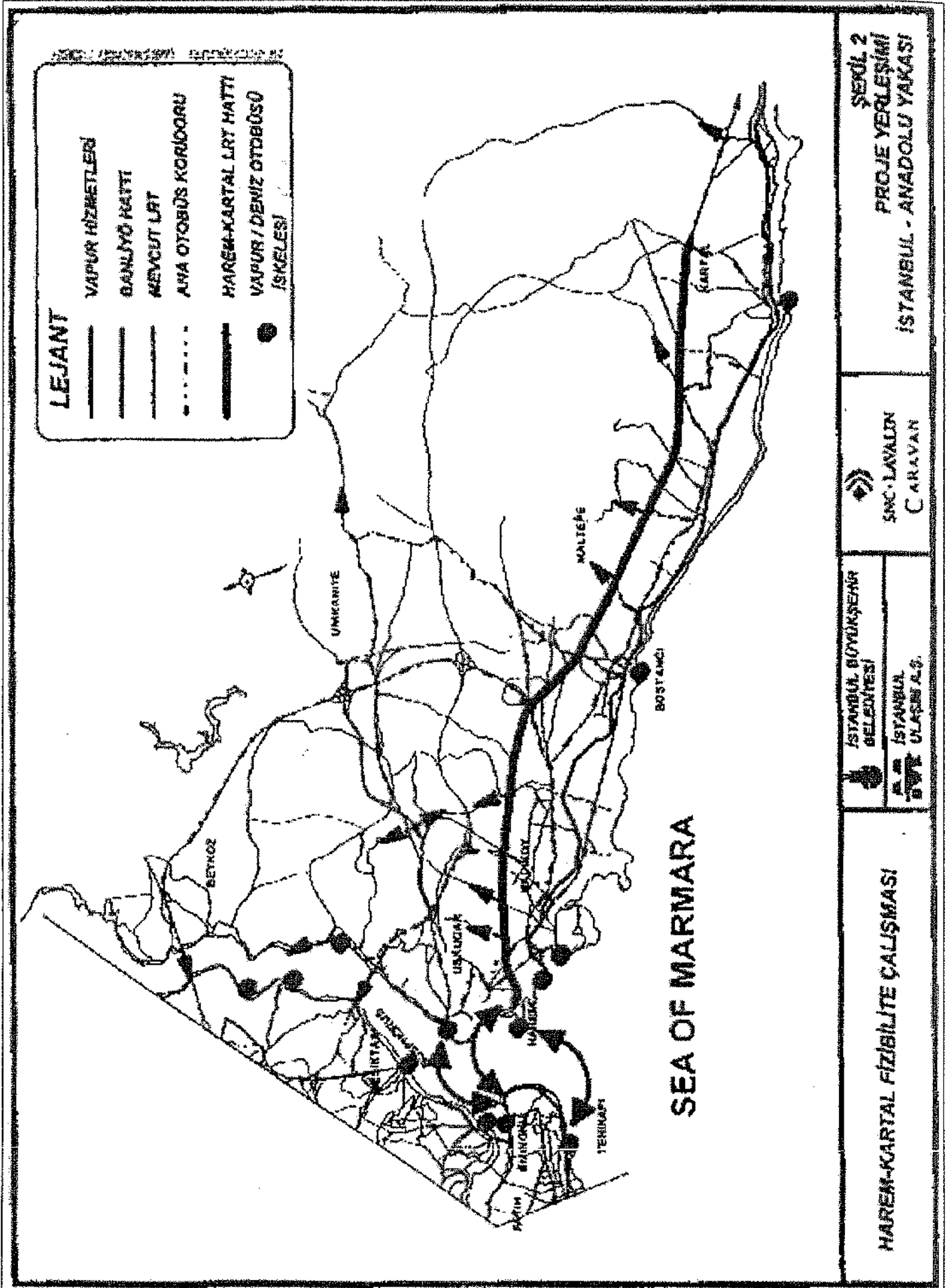
BAĞLANTI NO
BAĞLANTI TARİHİ
BAĞLANTI YERİ
BAĞLANTI KİŞİSİ

MÜHÜR NO
MÜHÜR TARİHİ
MÜHÜR YERİ
MÜHÜR KİŞİSİ

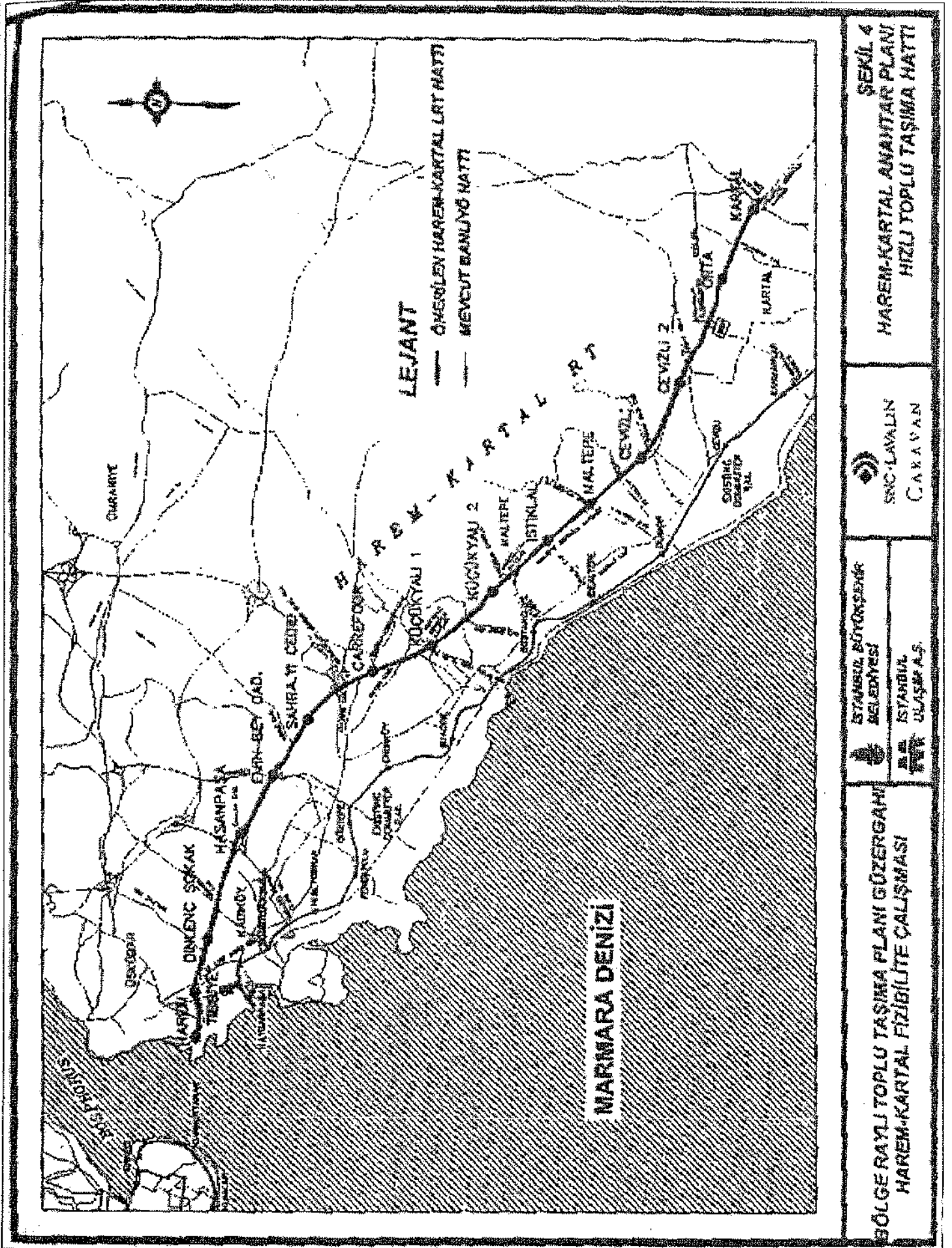
EK 11. BOĞAZ DEMİRYOLU TÜP TÜNELİ SÖĞÜTLÜÇEŞME BAĞLANTISI PLAN PROFİL PAFTASI



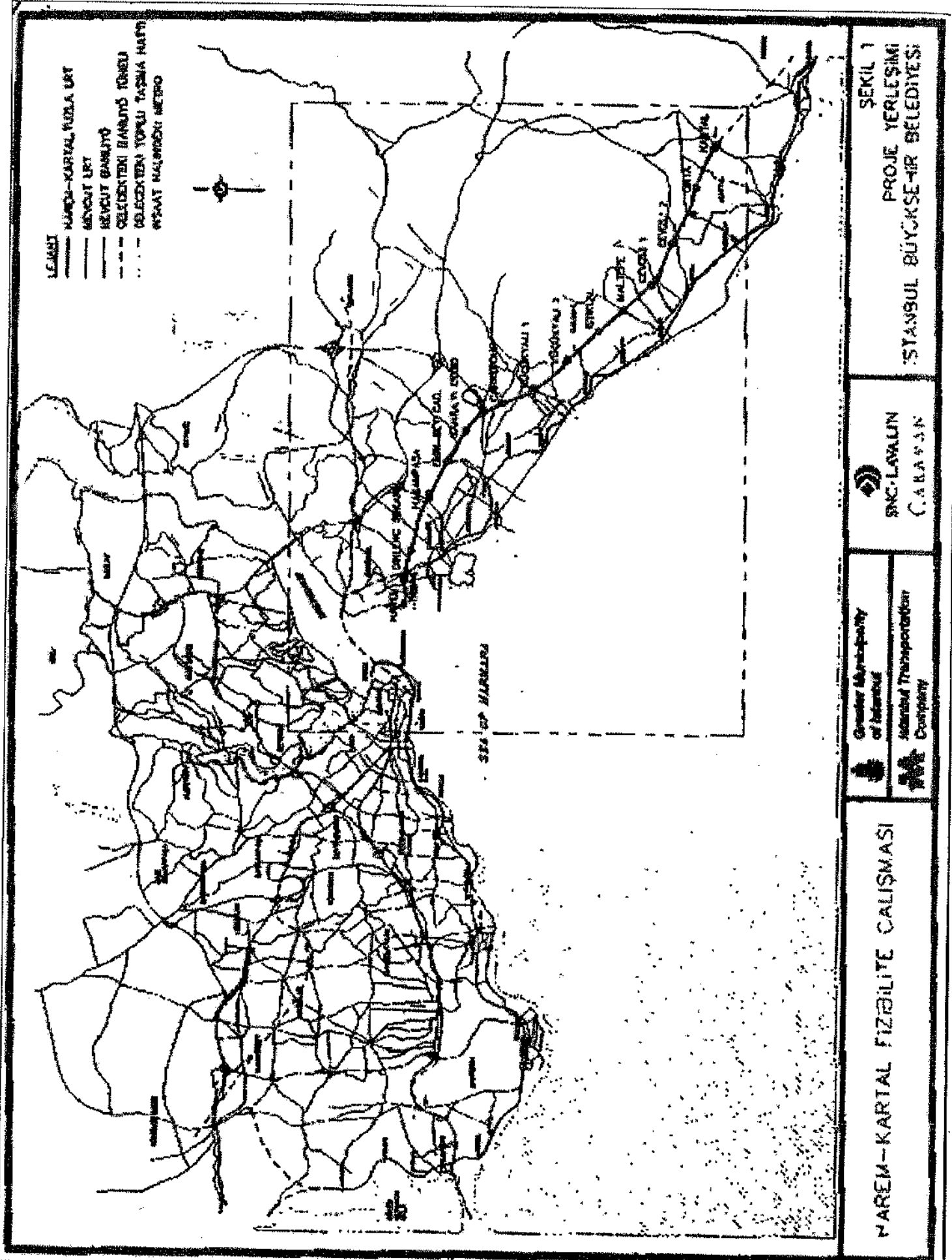
EK 11. BOGAZ DEMİRYOLU TÜP TUNELİ SOĞUTLUCESME BAĞLANTISI PLAN PROFİL PAFTASI



EK 11. HAREM-KARTAL LRT HATTI ÖNERİ GÜZERGAH PLANLARI



EK 11.HAREM-KARTAL LRT HATTI ÖNERİ GÜZERGAH PLANLARI



EK 11. HAREM-KARTAL LRT HATTI ÖNERİ GÜZERGAH PLANLARI



EK 12.HAVA FOTOGRAFI



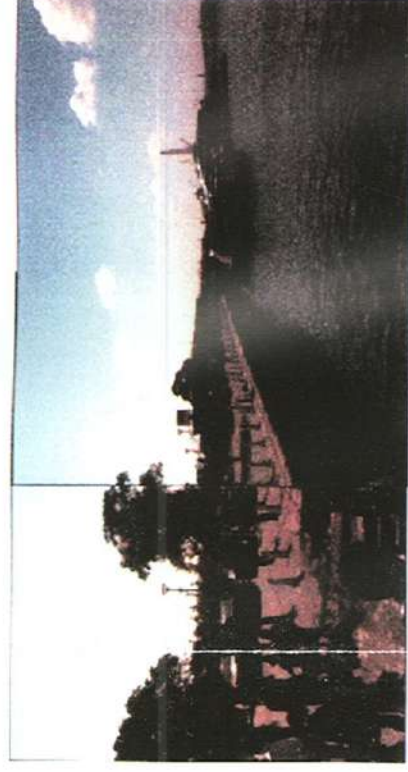
KADIKÖY MEYDANI



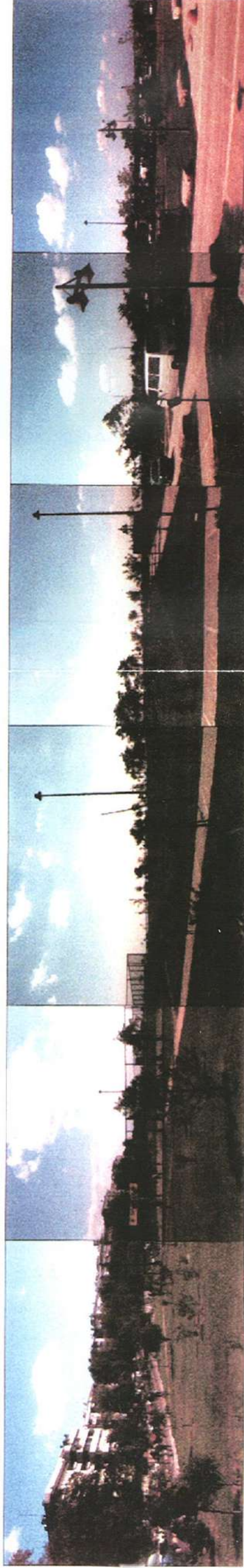
HALDUN TANNER SAHNESİ



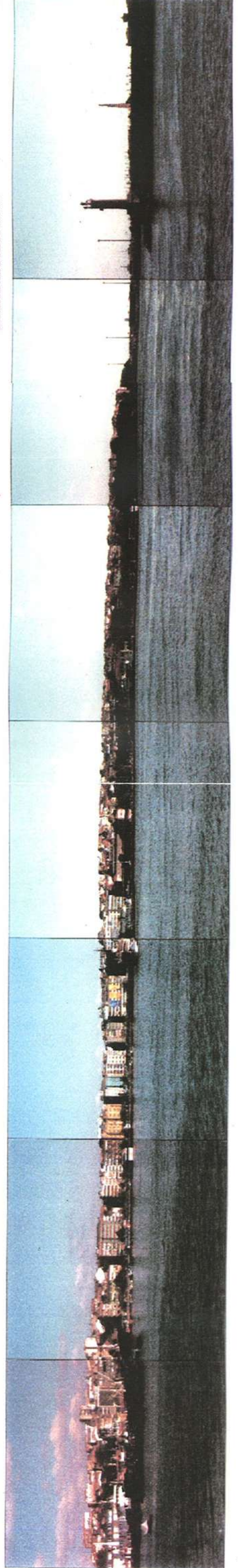
MÜHÜR DAR DOLGU ALANI

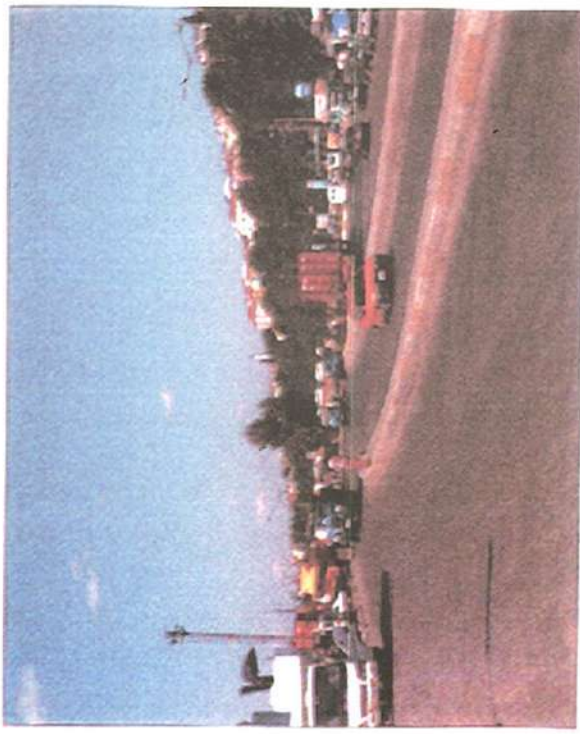


DENİZ OTOBÜSÜ İSKELESİ



MÜHÜR DAR DOLGU ALANI





HAREM YOLU



HAREM OTOGARI



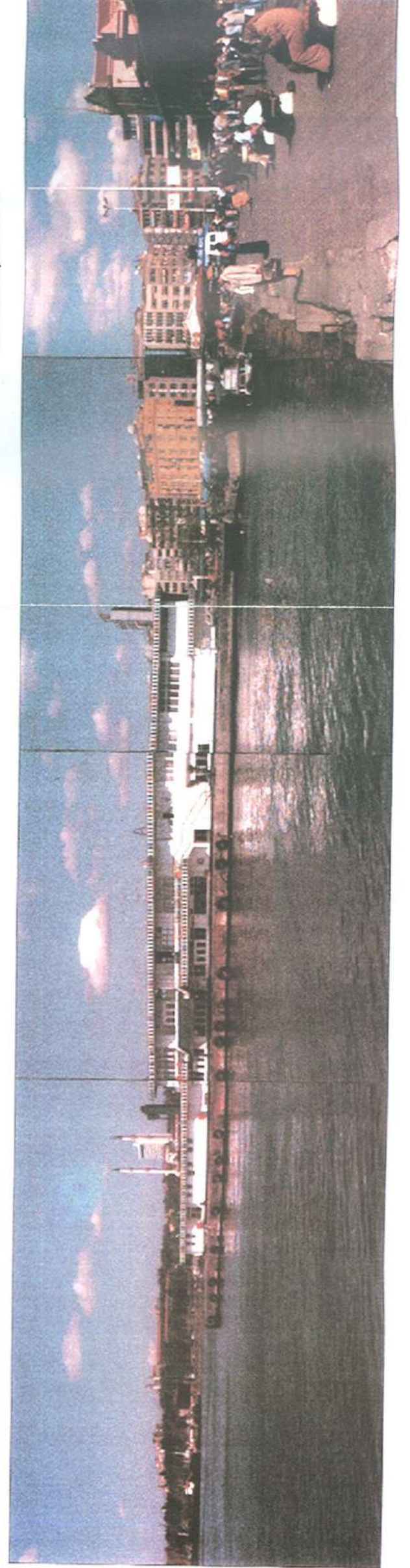
HAREM OTOGARI



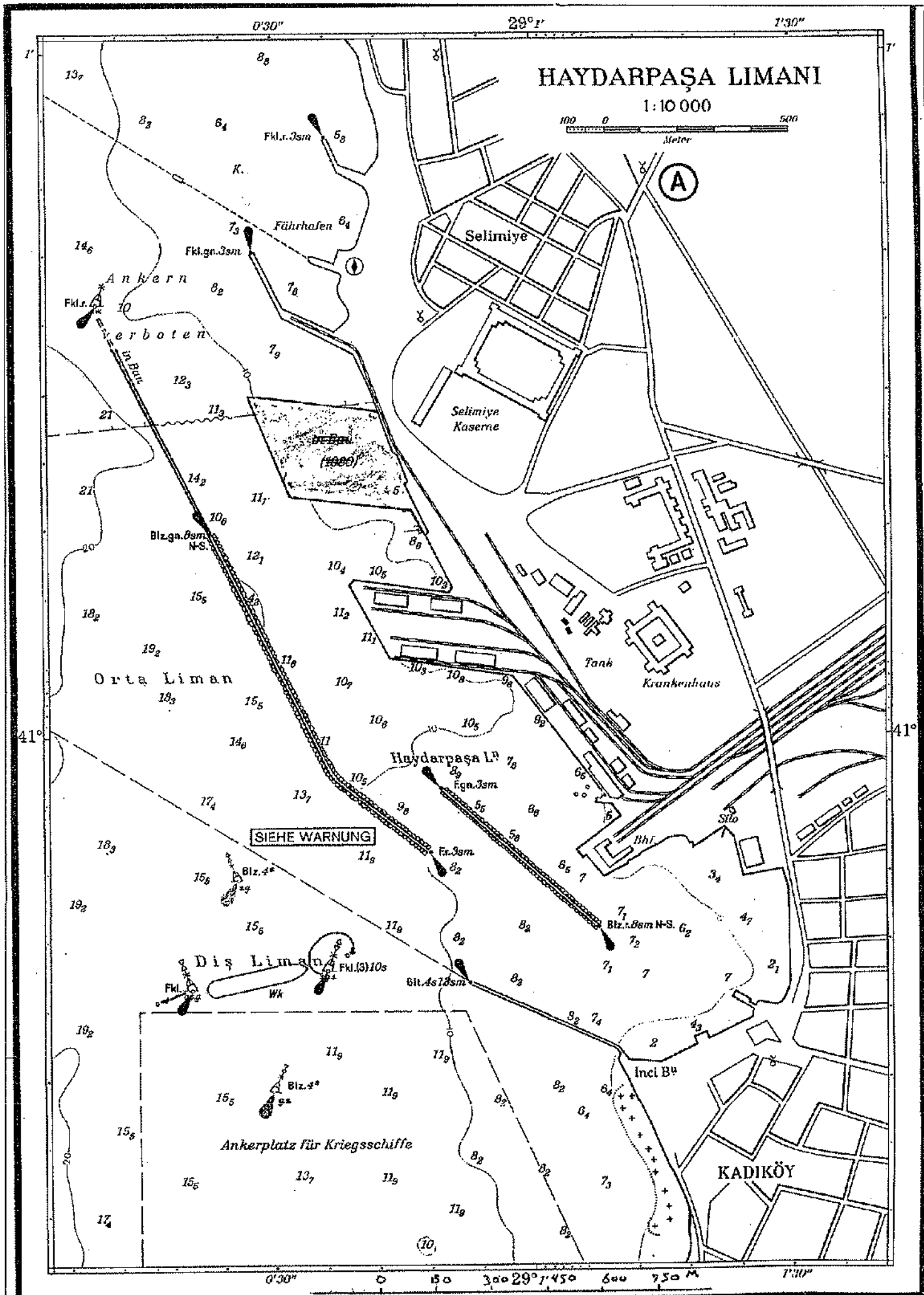
HAYDARPAŞA LİMANI



HAYDARPAŞA LİMANI

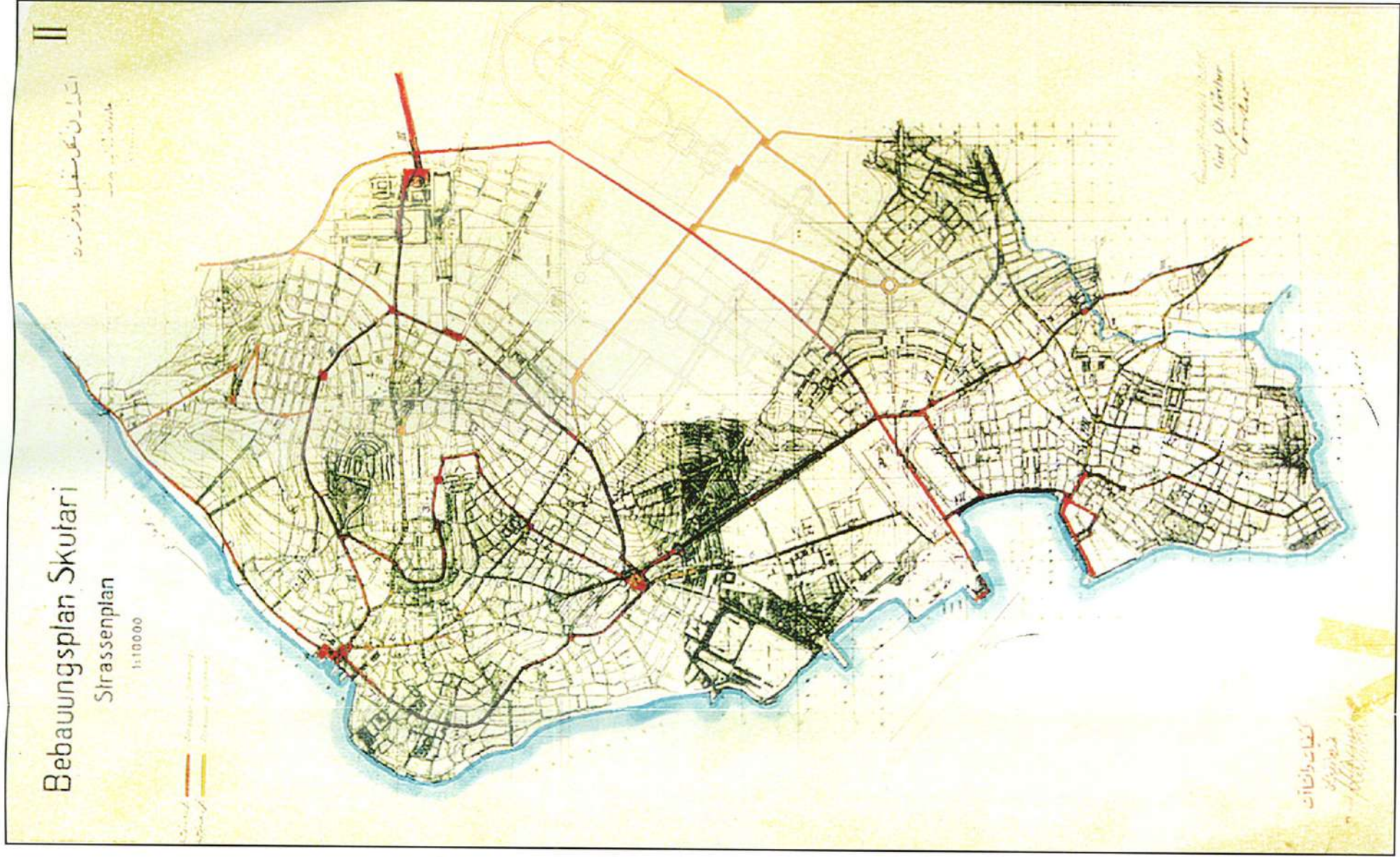
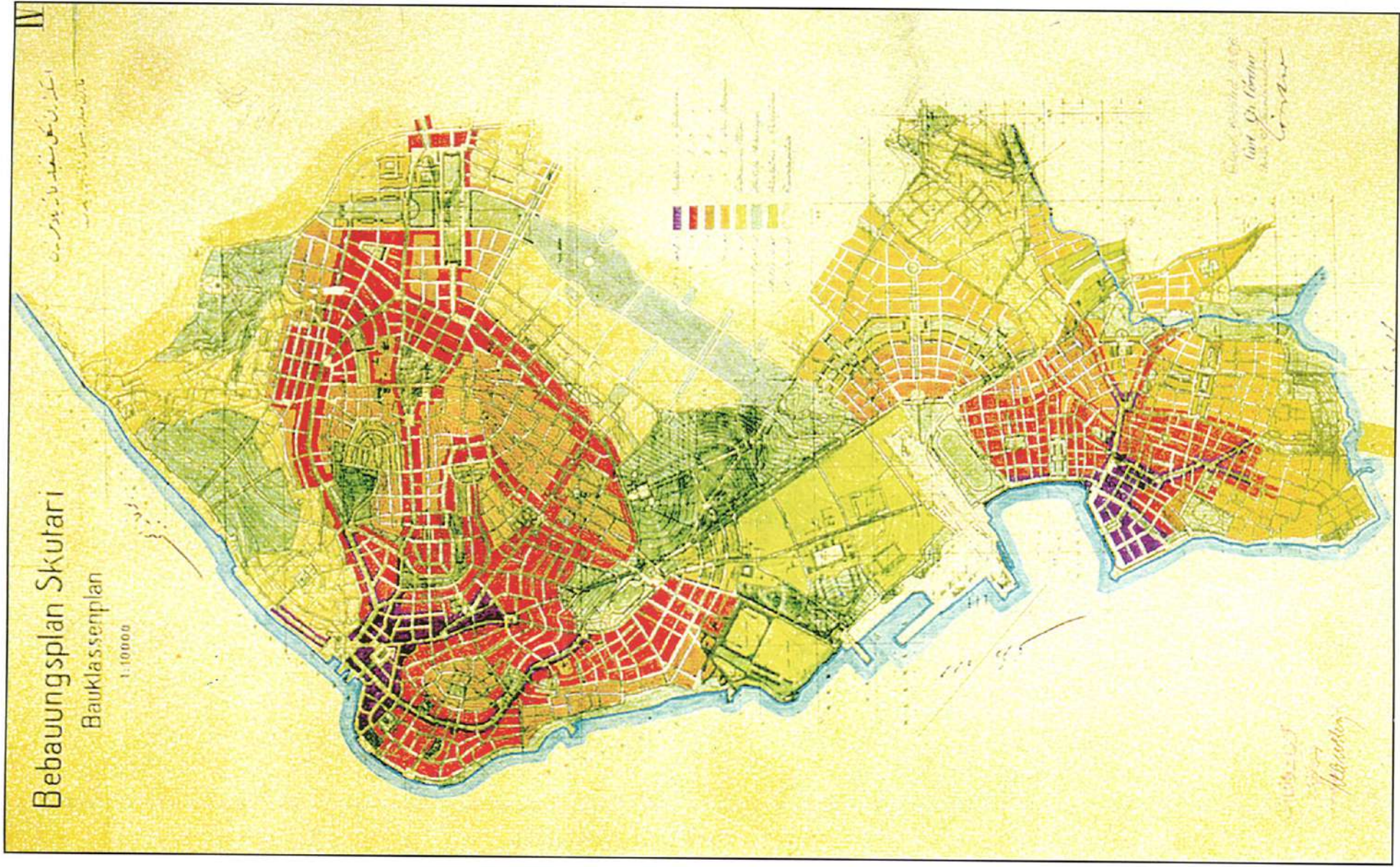


KADIKÖY VAĞUR İSKELESİ





EK-15. ALANA AIT ESKI HARITALAR



ÜSKÜDAR-KADIKÖY İMAR PLANLARI,ARAZI KULLANIM VE ULASIM PLANLARI CARL LÖRCHER,1926-1928-----C.KARYA,ESKI ISTANBUL'UN ESKI HARITALARI,1990

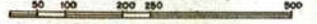
KADIKÖY KAZASI
KADIKÖY BELEDİYE
ŞUBESİ

I. İNCİ HARİTA

SEMTLERİ:

ACIBADEM, BAHARİYE, GAZHANE,
HAYDARPAŞA, KOŞUYOLU, MODA,
MÜHÜRDAĞ, ŞİFA, YOGURTCU

MİKYAS: 1/10000



A
B
C
D
E



MARMARA DENİZİ

MODA KOYU

KADIKÖY MODA-BURNU

TOPOGRAF J. PERVİTİÇ tarafından
2. kol Teğrin 1937 tarihinde Şehrinin resmi
«triangülasyonu» mübince, lanzim ve
tersim edilen gayri meşkul haritasidir.

Mikyası = 1:1,000

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

SIGORTA PLANI

1938 senesi zarfında
Türkiye Sigortacılar Dairesi Merkeziyesi
tarafından tevlif edilmiştir.

(75)

R. 29/9
T.C.

M A R M A R A D E N İ Z İ

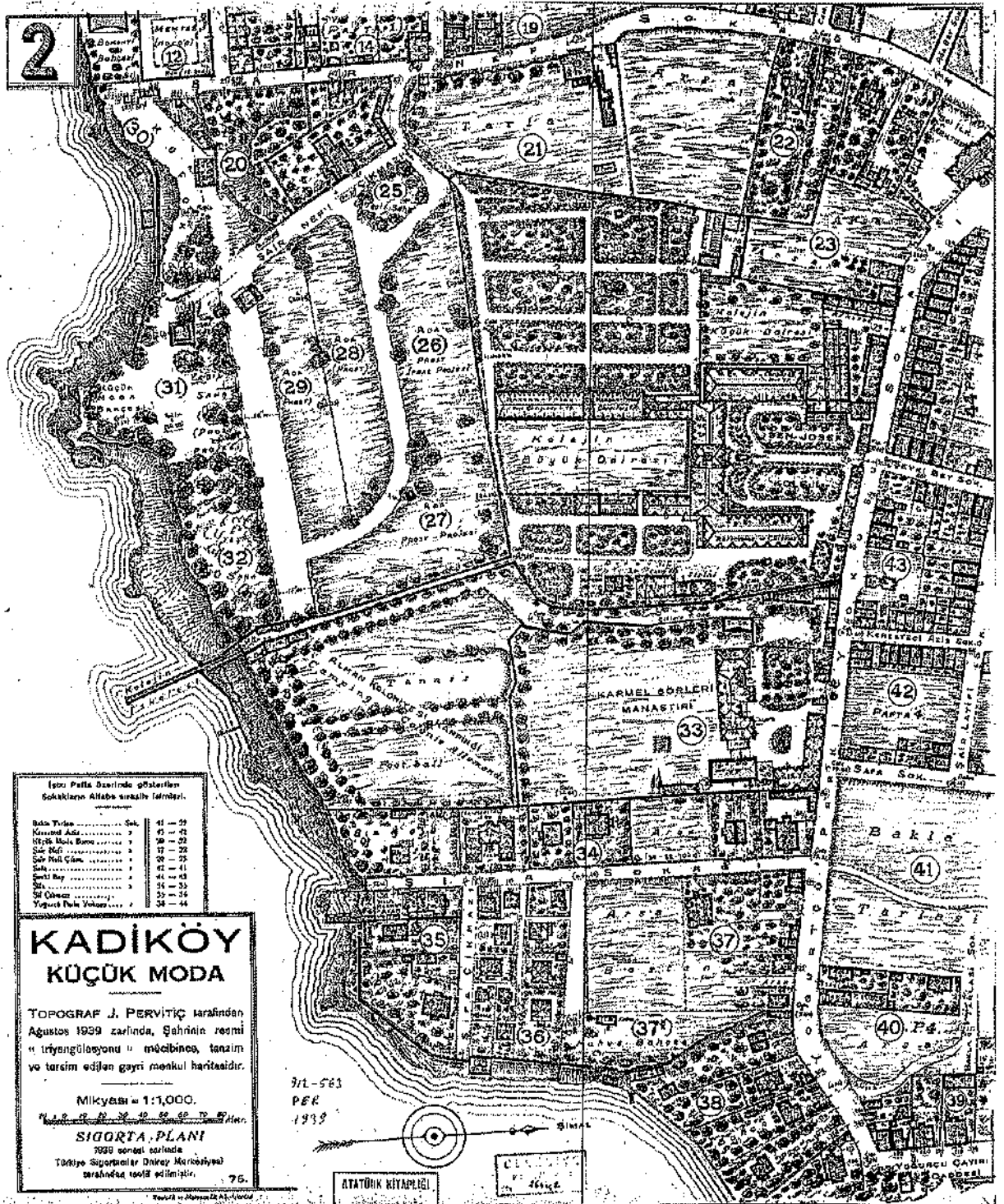


İsta plan kesiminde gösterilen inşaatların
afakta abasatı listesi.
(Lütfen den Rivaz de cetta Parsche)

Asfalt	Sab.	12 - 15
Bağ boyu	7	8 - 17
Denizce	2 - 7	10 - 11
du	4-5-11	2 - 2
Faali Paaz	2 - 2	16 - 16
Hadı İstah Eİ	8 - 9	10 - 10
Hayvan boy	10 - 10	7 - 16
Laylı boy	7 - 16	17 - 18
Moda Çikasso	17 - 18	14 - 15
Moda Madeni	14 - 15	19 - 19
Moda Budası	19 - 19	12 - 20
Sale Nafı Çan	12 - 20	20 - 22
Sale Nafı Çan	20 - 22	15 - 17
Sale Nafı Çan	15 - 17	14 - 19
Yasaf Kışıl P.	14 - 19	

912-563
PER
1938

AYATÖRK KİTAPLIĞI



KADIKÖY MÜHÜR DAR

TOPOGRAF J. PERVITIC tarafından
Haziran 1938 tarihinde Şehrinin resmî
«triangölasyonu» mucibince, tanzim ve
terahim edilen gayri menkul haritasıdır.

Mikyası ~ 1:3,000

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 Metre

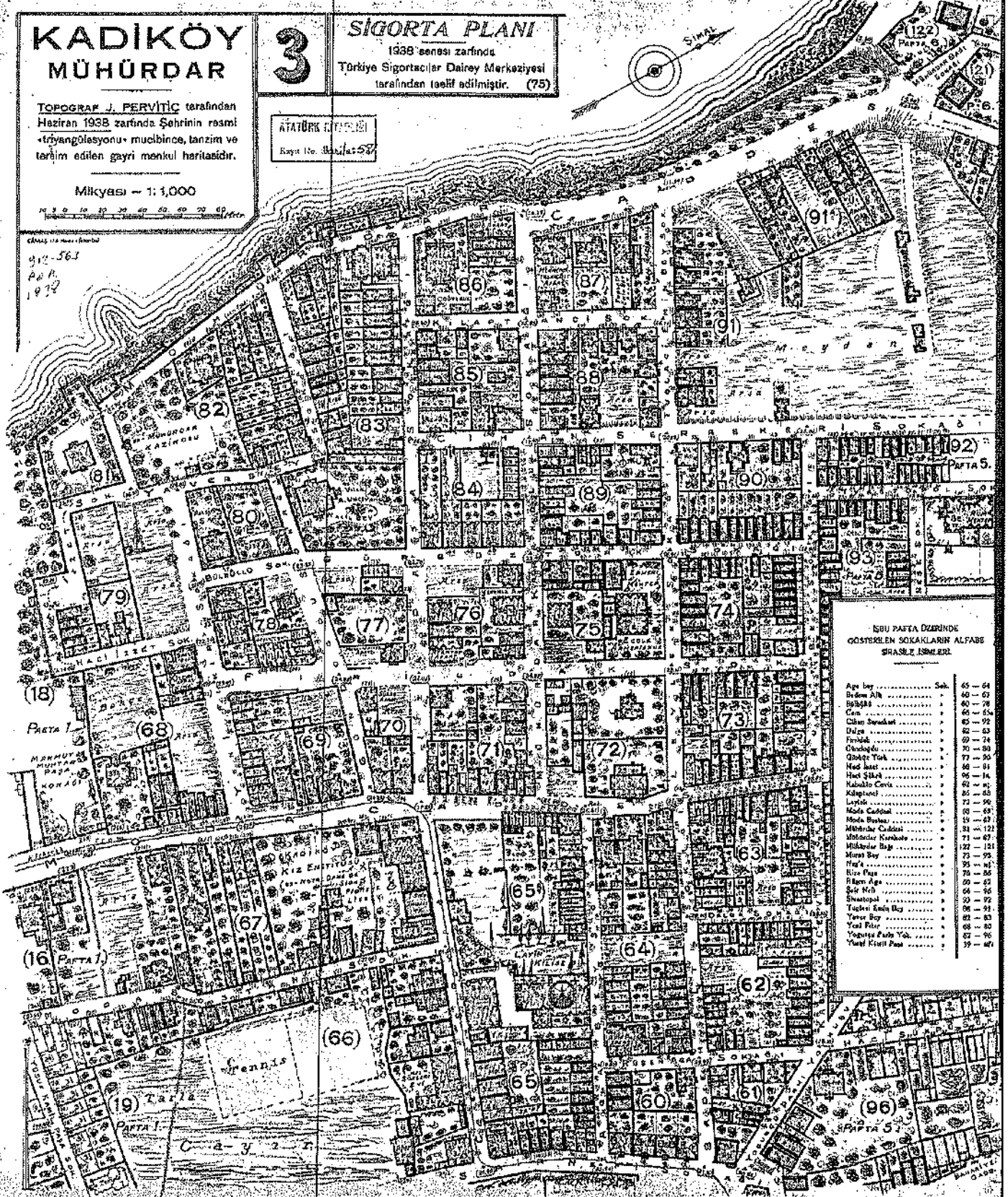
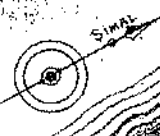
3

SIGORTA PLANI

1938 senesi zarfında
Türkiye Sigortacılar Dairesi Merkezîyesi
tarafından telif edilmiştir. (75)

ŞİFATÖRÜK NO: 57

Keşif No. 57



İŞBU PAFTA DİZERİNDE
GÖSTERİLEN SOKAKLARIN ALFABE
SIRASIZ İSİMLERİ

İsim	Sah.
Agı bey	65 - 64
Badem Ali	60 - 67
Bahçe	60 - 68
Çam	66 - 64
Çiğdem Sokakı	65 - 92
Dağcı	62 - 63
Fındıklı	69 - 64
Özdemir	70 - 60
Özdemir Türk	77 - 60
Hasan	68 - 61
Hasan Şah	66 - 64
Kabaklı Çarşı	62 - 65
Kahraman	65 - 65
Laylak	73 - 60
Made Cadde	68 - 67
Made Bazarı	69 - 67
Mehmedîye Cadde	61 - 122
Mehmedîye Kuvveti	71 - 67
Mikâtiler Bâğı	72 - 121
Mısır Bay	73 - 65
Paşa	75 - 61
Rıza Paşa	70 - 66
Şişli Ağa	69 - 67
Sizirli	64 - 66
Şişli	69 - 67
Tugay Emniyet	66 - 61
Yeni Bay	68 - 63
Yeni Paşa	68 - 60
Yeni Paşa Çarşı	67 - 66
Yeni Paşa Çarşı	69 - 67

EK 16. PERVITIC HARİTALARI

ÜSKÜDAR

SELİMİYE - İHSANİYE
NUH - KUYU

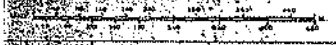
INDEX GENERAL

UN PLAN IMMOBILIER LEVE SUR BASE
DE LA TRIANGULATION OFFICIELLE

PAR JACQ. PERVITITCH

Perovititch
Dipl. Géographe
au Ministère des Travaux Publics

ECHELLE 1 : 4000 (chaque Mètre = 4000 fois)



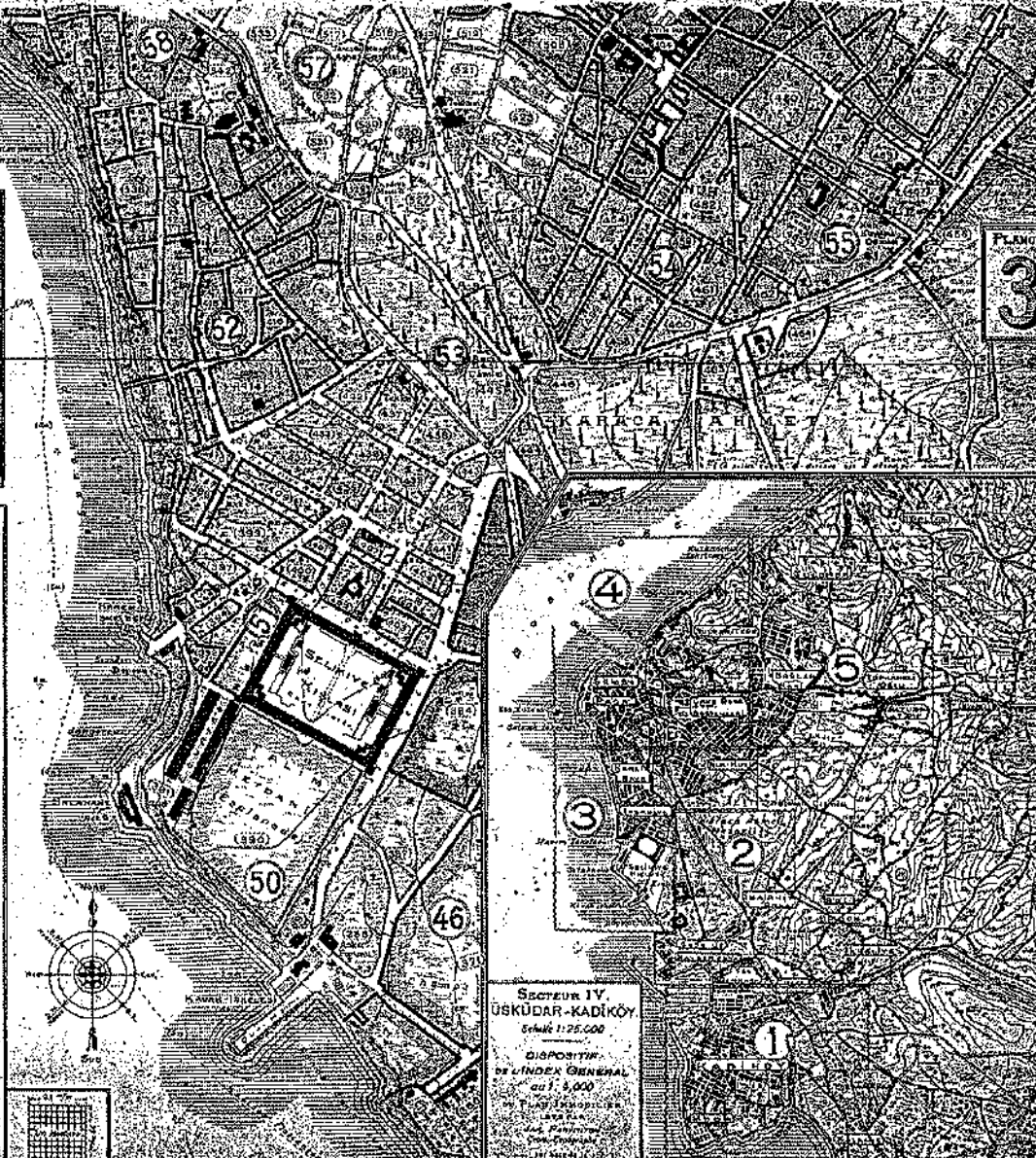
Les Plans Nos. inscrits ont été cotés des Feuilles Analytiques
Les Plans Nos. (1875) Attribuent la position des Bats
Les Chiffres rouges donnent la Cote Hypométrique

Edition 1930

LISTE ALPHABETIQUE DES RUES

INDICANT SUR CETTE PLANCHE

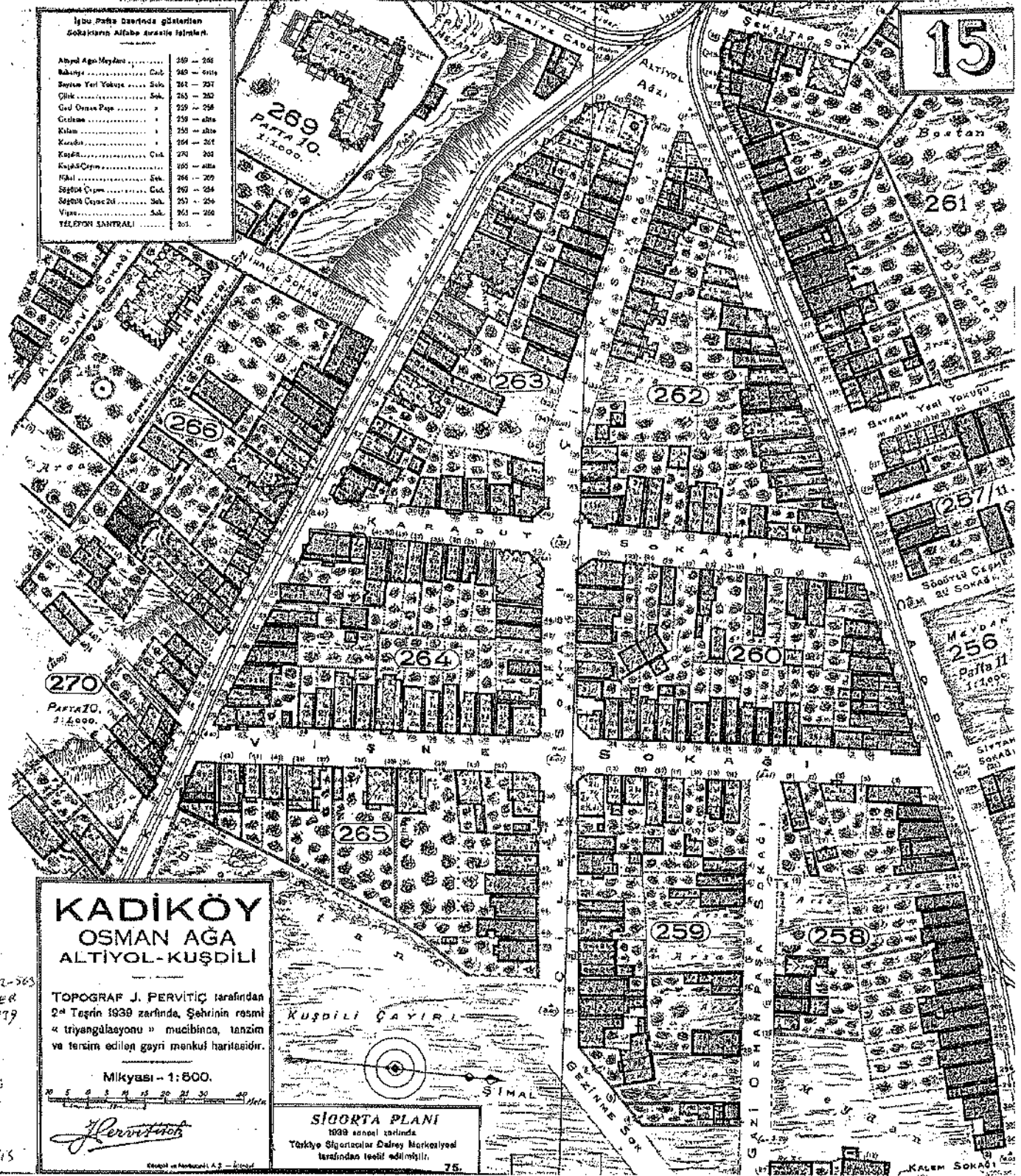
RUE	NO. DE LA RUE	NO. DE LA RUE	NO. DE LA RUE	NO. DE LA RUE
Ahmed Paşa	10	101-110	111-120	121-130
Alibeyli	11	131-140	141-150	151-160
Alipaşa	12	161-170	171-180	181-190
Alipaşa	13	191-200	201-210	211-220
Alipaşa	14	221-230	231-240	241-250
Alipaşa	15	251-260	261-270	271-280
Alipaşa	16	281-290	291-300	301-310
Alipaşa	17	311-320	321-330	331-340
Alipaşa	18	341-350	351-360	361-370
Alipaşa	19	371-380	381-390	391-400
Alipaşa	20	401-410	411-420	421-430
Alipaşa	21	431-440	441-450	451-460
Alipaşa	22	461-470	471-480	481-490
Alipaşa	23	491-500	501-510	511-520
Alipaşa	24	521-530	531-540	541-550
Alipaşa	25	551-560	561-570	571-580
Alipaşa	26	581-590	591-600	601-610
Alipaşa	27	611-620	621-630	631-640
Alipaşa	28	641-650	651-660	661-670
Alipaşa	29	671-680	681-690	691-700
Alipaşa	30	701-710	711-720	721-730
Alipaşa	31	731-740	741-750	751-760
Alipaşa	32	761-770	771-780	781-790
Alipaşa	33	791-800	801-810	811-820
Alipaşa	34	821-830	831-840	841-850
Alipaşa	35	851-860	861-870	871-880
Alipaşa	36	881-890	891-900	901-910
Alipaşa	37	911-920	921-930	931-940
Alipaşa	38	941-950	951-960	961-970
Alipaşa	39	971-980	981-990	991-1000



SECTEUR IV.
ÜSKÜDAR-KADIKÖY
Echelle 1:25.000
DISPOSITIF
DE L'INDEX GENERAL
au 1:5.000

İşbu Pafta Davriinde gösterilen Gösterim Alfabe Kuralları İhtilafı	
Abşıl Ağı Meydanı	259 - 266
Bakışın	260 - 261
Bakışın Yeni Yokuşu	261 - 262
Çelik	262 - 263
Çelik Osman Paşa	263 - 264
Çelik	264 - 265
Çelik	265 - 266
Çelik	266 - 267
Çelik	267 - 268
Çelik	268 - 269
Çelik	269 - 270
Çelik	270 - 271
Çelik	271 - 272
Çelik	272 - 273
Çelik	273 - 274
Çelik	274 - 275
Çelik	275 - 276
Çelik	276 - 277
Çelik	277 - 278
Çelik	278 - 279
Çelik	279 - 280
Çelik	280 - 281
Çelik	281 - 282
Çelik	282 - 283
Çelik	283 - 284
Çelik	284 - 285
Çelik	285 - 286
Çelik	286 - 287
Çelik	287 - 288
Çelik	288 - 289
Çelik	289 - 290
Çelik	290 - 291
Çelik	291 - 292
Çelik	292 - 293
Çelik	293 - 294
Çelik	294 - 295
Çelik	295 - 296
Çelik	296 - 297
Çelik	297 - 298
Çelik	298 - 299
Çelik	299 - 300
Çelik	300 - 301
Çelik	301 - 302
Çelik	302 - 303
Çelik	303 - 304
Çelik	304 - 305
Çelik	305 - 306
Çelik	306 - 307
Çelik	307 - 308
Çelik	308 - 309
Çelik	309 - 310
Çelik	310 - 311
Çelik	311 - 312
Çelik	312 - 313
Çelik	313 - 314
Çelik	314 - 315
Çelik	315 - 316
Çelik	316 - 317
Çelik	317 - 318
Çelik	318 - 319
Çelik	319 - 320
Çelik	320 - 321
Çelik	321 - 322
Çelik	322 - 323
Çelik	323 - 324
Çelik	324 - 325
Çelik	325 - 326
Çelik	326 - 327
Çelik	327 - 328
Çelik	328 - 329
Çelik	329 - 330
Çelik	330 - 331
Çelik	331 - 332
Çelik	332 - 333
Çelik	333 - 334
Çelik	334 - 335
Çelik	335 - 336
Çelik	336 - 337
Çelik	337 - 338
Çelik	338 - 339
Çelik	339 - 340
Çelik	340 - 341
Çelik	341 - 342
Çelik	342 - 343
Çelik	343 - 344
Çelik	344 - 345
Çelik	345 - 346
Çelik	346 - 347
Çelik	347 - 348
Çelik	348 - 349
Çelik	349 - 350
Çelik	350 - 351
Çelik	351 - 352
Çelik	352 - 353
Çelik	353 - 354
Çelik	354 - 355
Çelik	355 - 356
Çelik	356 - 357
Çelik	357 - 358
Çelik	358 - 359
Çelik	359 - 360
Çelik	360 - 361
Çelik	361 - 362
Çelik	362 - 363
Çelik	363 - 364
Çelik	364 - 365
Çelik	365 - 366
Çelik	366 - 367
Çelik	367 - 368
Çelik	368 - 369
Çelik	369 - 370
Çelik	370 - 371
Çelik	371 - 372
Çelik	372 - 373
Çelik	373 - 374
Çelik	374 - 375
Çelik	375 - 376
Çelik	376 - 377
Çelik	377 - 378
Çelik	378 - 379
Çelik	379 - 380
Çelik	380 - 381
Çelik	381 - 382
Çelik	382 - 383
Çelik	383 - 384
Çelik	384 - 385
Çelik	385 - 386
Çelik	386 - 387
Çelik	387 - 388
Çelik	388 - 389
Çelik	389 - 390
Çelik	390 - 391
Çelik	391 - 392
Çelik	392 - 393
Çelik	393 - 394
Çelik	394 - 395
Çelik	395 - 396
Çelik	396 - 397
Çelik	397 - 398
Çelik	398 - 399
Çelik	399 - 400
Çelik	400 - 401
Çelik	401 - 402
Çelik	402 - 403
Çelik	403 - 404
Çelik	404 - 405
Çelik	405 - 406
Çelik	406 - 407
Çelik	407 - 408
Çelik	408 - 409
Çelik	409 - 410
Çelik	410 - 411
Çelik	411 - 412
Çelik	412 - 413
Çelik	413 - 414
Çelik	414 - 415
Çelik	415 - 416
Çelik	416 - 417
Çelik	417 - 418
Çelik	418 - 419
Çelik	419 - 420
Çelik	420 - 421
Çelik	421 - 422
Çelik	422 - 423
Çelik	423 - 424
Çelik	424 - 425
Çelik	425 - 426
Çelik	426 - 427
Çelik	427 - 428
Çelik	428 - 429
Çelik	429 - 430
Çelik	430 - 431
Çelik	431 - 432
Çelik	432 - 433
Çelik	433 - 434
Çelik	434 - 435
Çelik	435 - 436
Çelik	436 - 437
Çelik	437 - 438
Çelik	438 - 439
Çelik	439 - 440
Çelik	440 - 441
Çelik	441 - 442
Çelik	442 - 443
Çelik	443 - 444
Çelik	444 - 445
Çelik	445 - 446
Çelik	446 - 447
Çelik	447 - 448
Çelik	448 - 449
Çelik	449 - 450
Çelik	450 - 451
Çelik	451 - 452
Çelik	452 - 453
Çelik	453 - 454
Çelik	454 - 455
Çelik	455 - 456
Çelik	456 - 457
Çelik	457 - 458
Çelik	458 - 459
Çelik	459 - 460
Çelik	460 - 461
Çelik	461 - 462
Çelik	462 - 463
Çelik	463 - 464
Çelik	464 - 465
Çelik	465 - 466
Çelik	466 - 467
Çelik	467 - 468
Çelik	468 - 469
Çelik	469 - 470
Çelik	470 - 471
Çelik	471 - 472
Çelik	472 - 473
Çelik	473 - 474
Çelik	474 - 475
Çelik	475 - 476
Çelik	476 - 477
Çelik	477 - 478
Çelik	478 - 479
Çelik	479 - 480
Çelik	480 - 481
Çelik	481 - 482
Çelik	482 - 483
Çelik	483 - 484
Çelik	484 - 485
Çelik	485 - 486
Çelik	486 - 487
Çelik	487 - 488
Çelik	488 - 489
Çelik	489 - 490
Çelik	490 - 491
Çelik	491 - 492
Çelik	492 - 493
Çelik	493 - 494
Çelik	494 - 495
Çelik	495 - 496
Çelik	496 - 497
Çelik	497 - 498
Çelik	498 - 499
Çelik	499 - 500

15



**KADIKÖY
OSMAN AĞA
ALTIYOL-KUŞDILI**

92-563
PER
1979

TOPOGRAF J. PERVITİÇ tarafından
24 Teşrin 1939 tarihinde, Şehrinin resmi
« triyangelasyonu » mucibince, tanzim
ve tescim edilmiş gayri menkul haritasidir.

Mikyası - 1:800.

J. Pervititch



SİGORTA PLANI
1939 senesinde
Türkiye Sigortacılar Dairesi Markeliyece
tarafından tescim edilmiştir.

Harita No. Har.16-506

KADIKÖY OSMAN AĞA İSKELE ÇARŞISI

TOPOGRAF J. PERVİTİÇ tarafından
11 Kanun 1938 tarihinde Şehrinin resmi
«Triyngülasyonu» mucibince, tanzim
ve tersim edilen gayri menkul haritadır.

Mikyası = 1: 500.

0 5 10 15 20 25 30 35 40 Mtr.

Rehb. K. w. C.3
129-91

Zamane ve Harb. A. Ş. İstanbul

1930 PAFTA ÜZERİNDE GÖSTERİLEN SOKAKLARIN ALFABE BİRLEŞİMİ İSİMLERİ

Bu Çarşı	Sok.	150-151
Çiğdem Hanım	Sok.	152-153
Çiğdem Ağa	Sok.	154-155
Gözüllü Bahçe	Sok.	156-157
Kudatçı-Haykırıpaşası Rikası	Sok.	158-159
Köşer	Sok.	160-161
Nispetiye Sok.	Sok.	162-163
Nispetiye	Sok.	164-165
Mevlânâ Hanım	Sok.	166-167
Nispetiye Rikası	Sok.	168-169
Fakirhan	Sok.	170-171
Sarıhan	Sok.	172-173
Sığırtıcı Çarşısı	Sok.	174-175
Tımar	Sok.	176-177
Çarşı	Sok.	178-179
Yıldırım Hanım	Sok.	180-181
Yıldırım	Sok.	182-183
Yıldırım Sokak	Sok.	184-185

İTİFAİYE SİMALE
BANKASI

SİGORTA PLANI

1930 senesi tarihinde
Türkiye Sigortalar Dairesi Morkaziyatı
tarafından teslif edilmiştir. (20)

D e n i z
KADIKÖY-HAYDARPAŞA RIHTIMI

13

HAYDARPAŞA RIHTIM MAHALLESİ

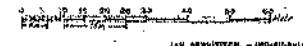
(P. 75) = SİGORTA PLANI (P. 75)

1936 senesi zarfında Türkiye Sigortacılar Dairesi Merkezîyesi için tevlif edilmiştir.

912-562
R.E.K.
1936

PLAN D'ASSURANCES
Edition 1936 en 75 exemplaires pour le BUREAU CENTRAL DES ASSUREURS.

Mikyası (Echelle) = 1:600

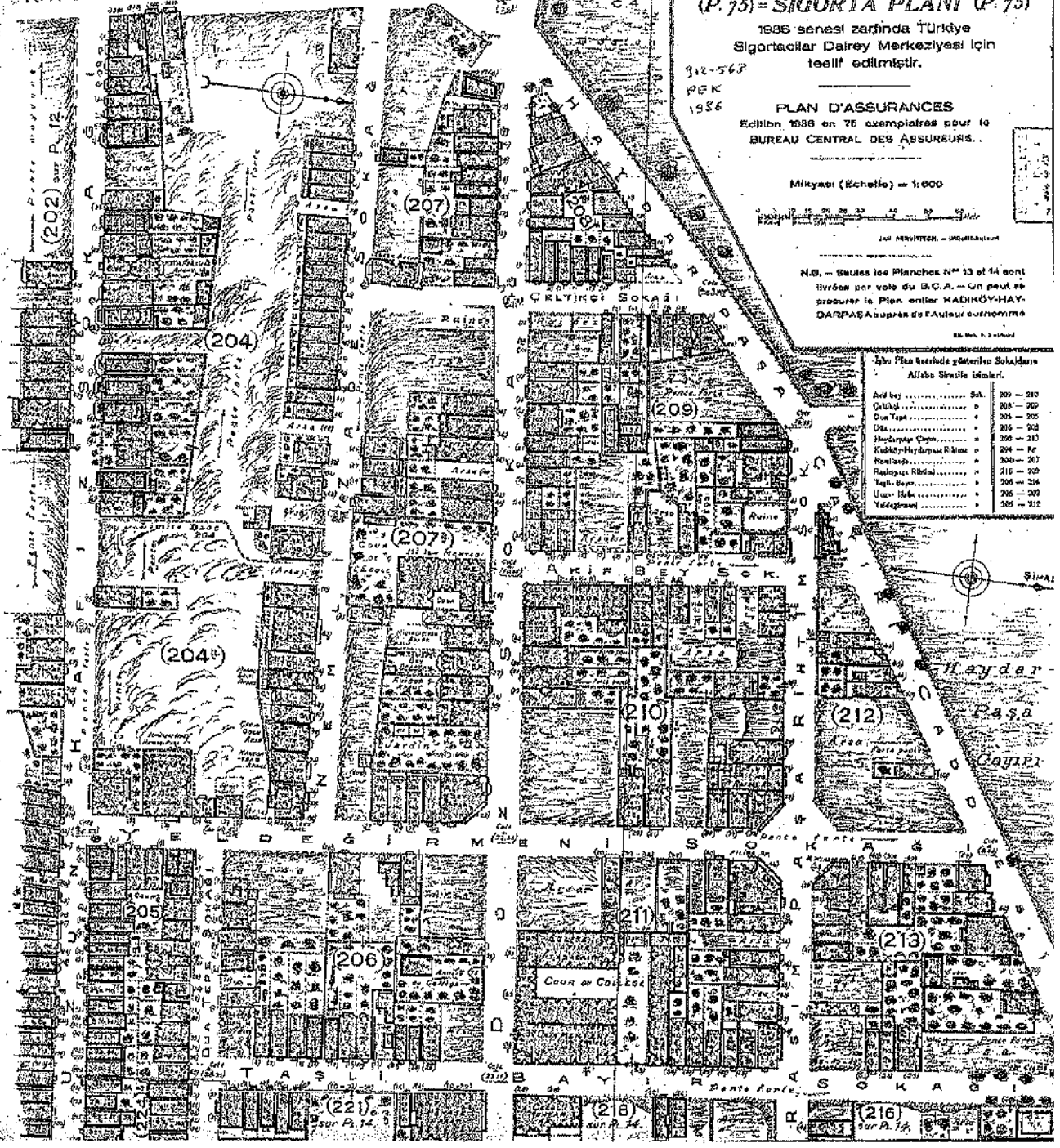


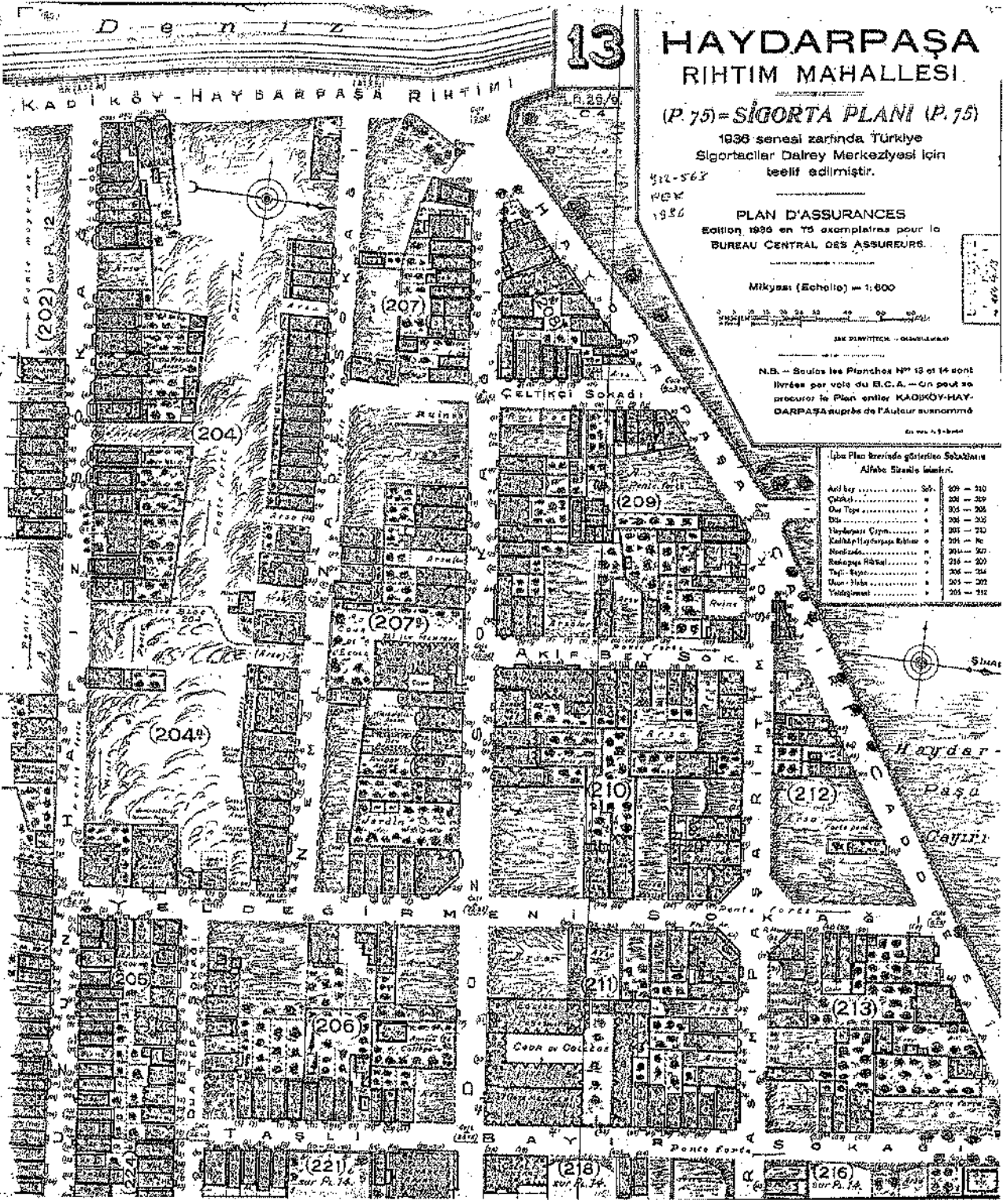
JAN PERVITITCH, Architecte

N.B. - Seules les Planches N° 13 et 14 sont livrées par voie de B.C.A. - On peut se procurer le Plan entier HADIKÖY-HAYDARPAŞA auprès de l'Autour autrichien

Yabu Planı çerçevesinde gösterilen Sokaklarda Alınan Sınırlar İhtilafı.

Acık bey	202 - 210
Çalkış	203 - 209
Ömür Yayı	204 - 208
Değir	205 - 213
Haydarpaşa Çayırı	206 - 211
Kadiköy-Haydarpaşa Rihtimi	204 - 207
Haydarpaşa Rihtimi	210 - 201
Yapı İşleri	211 - 209
Uzun Halka	206 - 207
Yıldırım	205 - 212





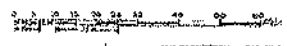
13 HAYDARPAŞA RIHTIM MAHALLESİ.

(P. 75) = SİGORTA PLANI (P. 75)

1936 senesi zarfında Türkiye Sigortacılar Dalrey Merkezi için telif edilmiştir.

PLAN D'ASSURANCES
Edition 1936 en 75 exemplaires pour le
BUREAU CENTRAL DES ASSUREURS.

Mikyas (Echelle) = 1:600



N.B. - Seules les Planches N° 13 et 14 sont livrées par voie du B.C.A. - On peut se procurer le Plan entier KADIKÖY-HAYDARPAŞA auprès de l'Auteur susnommé

İşbu Plan çerçevesinde gösterilen Sebatare Alfabe Sıra ile listelenmiştir.

Sebatare	Sıra
Açık Yer	209 - 210
Çarşı	208 - 209
Çay Hanı	206 - 208
Diğer	205 - 206
Haydarpaşa Çarşısı	204 - 210
Kadıköy Haydarpaşa Rihtimi	201 - 204
Mevlana	201 - 202
Haydarpaşa Halkalı	210 - 211
Yeni Haydarpaşa	205 - 206
Haydarpaşa	203 - 205
Yeni Haydarpaşa	203 - 211



IM
KADIKÖY

2M

R



T.C.
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
Projeler Daire Başkanlığı

ÜSKÜDAR HAREM MEYDANLARI VE SAHİL YOLU DÜZENLEME
PROJESİ

1987 yılında yapılan, Üsküdar Meydanı Uluslararası Kentsel Tasarım Projesi Yarışmasında birincilik ödülü alan projenin güncelleştirilmesi kapsamında hazırlanmış olan bir kentsel tasarım projesidir.

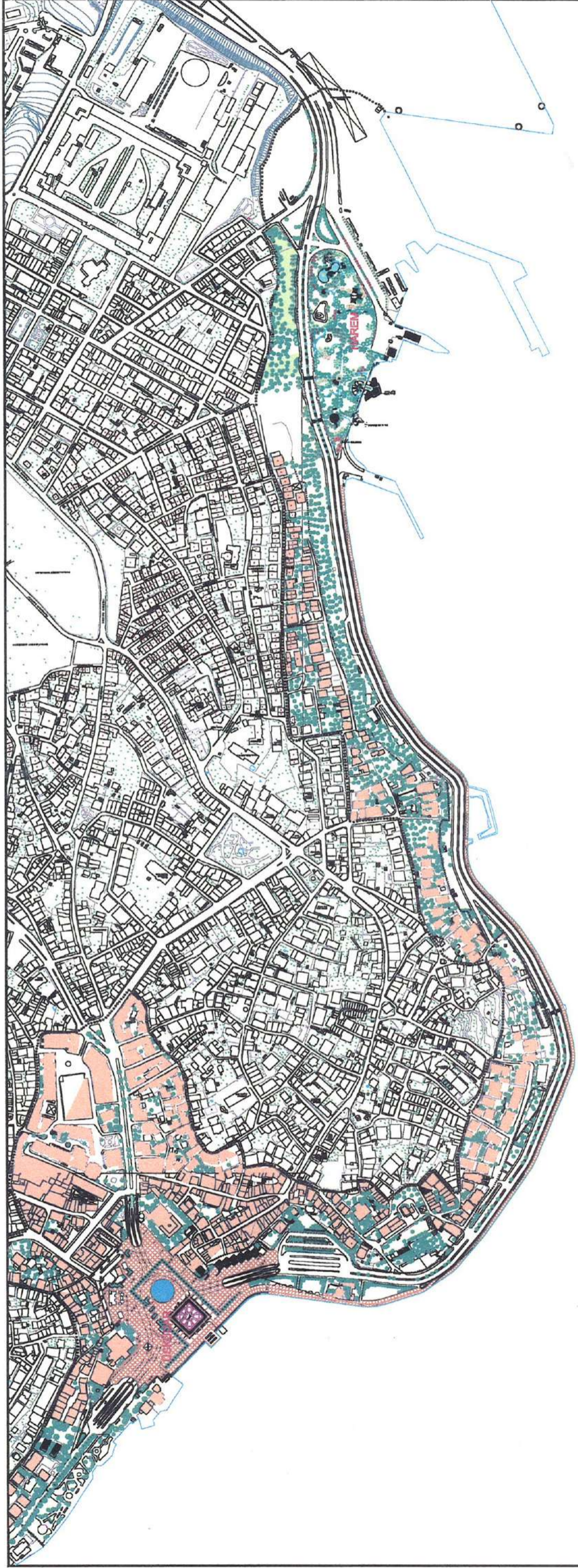
Yaklaşık 22 hektarlık bir kent alanını kapsayan Üsküdar Harem Meydanları ve bu iki odak noktasını birbirine bağlayan Harem Sahil Şeridi, projenin çalışma alanını belirlemektedir.

MÜLKİYET DURUMU: Kamu yolları, kamu meydanları ve istimlake konu olabilecek muhtelif parseller.

İMAR DURUMU: 1/1000 ölçekli 22/01/1976 t.t.'li Üsküdar İmar Planında Arabalı Vapur Otoparkı ve Kamu Yolunda, 08/11/1993 t.t.'li 1/5000 ölçekli Üsküdar Nazım İmar Planında Meydan ve Yeşil Alanda kalmaktadır.



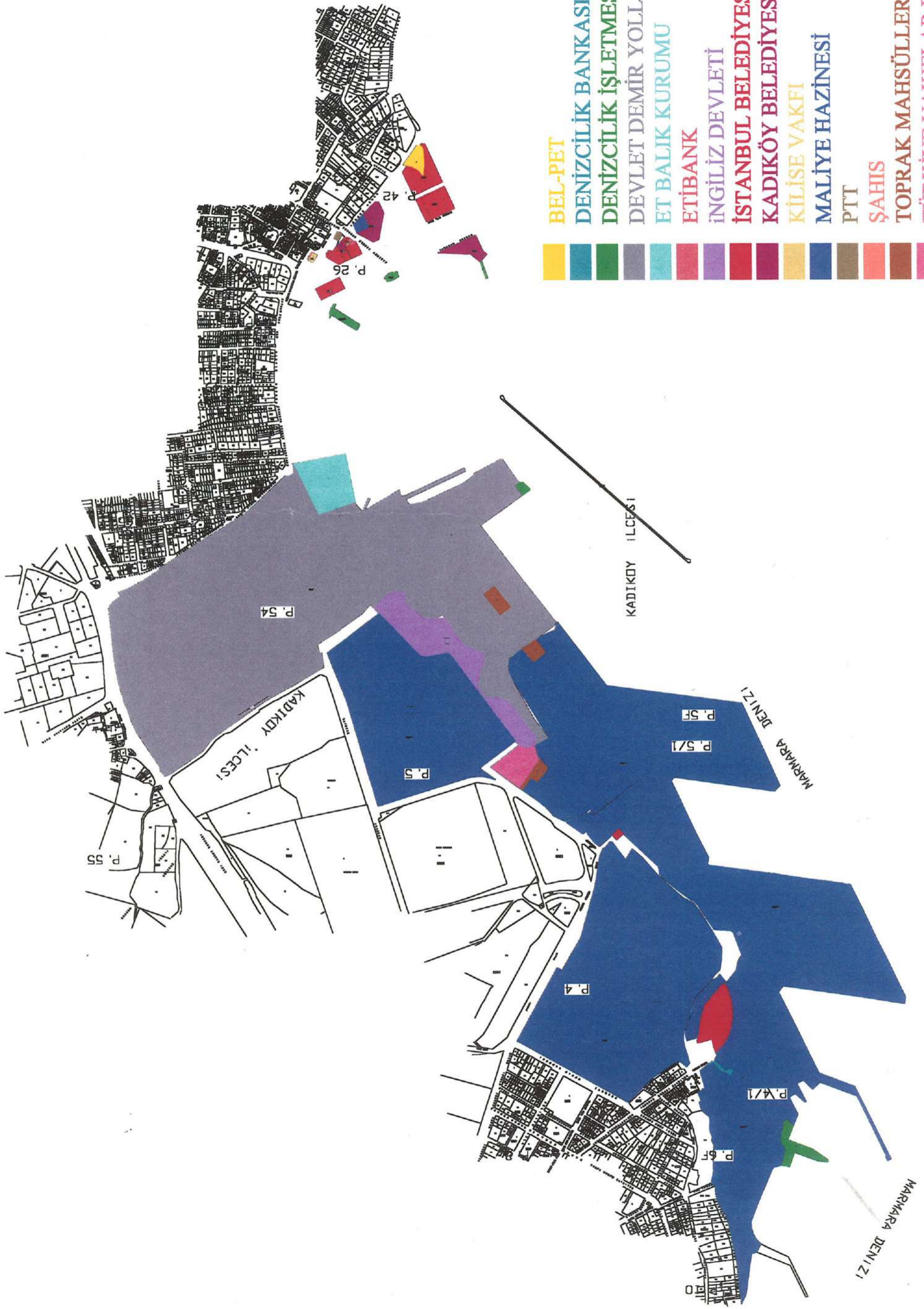
İSTANBUL İÇİNDEKİ KONUMU



Bu düzenlemeyle Üsküdar Meydanındaki araç trafiği yer altına alınarak yaya dolaşımı ön plana çıkarılmış böylece meydanı çevreleyen Mihrimah Sultan, Valide Sultan ve güney uçta yer alan Şemsi Paşa Camileri gibi tarihi anıtların birbirleri ile kopuk olan ilişkileri de bu çözümlerle bütünleştirilmiştir.

Sahil Yolunda ise mevcut yeşil alana müdahalede bulunulmamış ve hiç bir yapılanmaya gidilmemiştir. Yalnızca yolun deniz boyunca devam eden batı kaldırımını genişletilerek bir yaya promanat arteri oluşturulmuştur. Düzenlenen bisiklet yolu ise taşıt yolu kenarında yer alarak sahil boyunca devam etmektedir.

Şehirlerarası Otobüs Terminalinin Haremden kaldırılması sonucu elde edilen bu alanda, rekreatif amaçlı düzenlemeye gidilmiştir. Bu alandaki düzenleme ile Üsküdar Meydanıyla başlayıp sahil boyunca uzanan ve Haremden son bulan bir aks yaratılmıştır.



BEL-PET

DENİZCİLİK BANKASI

DENİZCİLİK İŞLETMESİ

DEVLET DEMİR YOLLARI

ET BALIK KURUMU

ETİBANK

İNGİLİZ DEVLETİ

İSTANBUL BELEDİYESİ

KADIKÖY BELEDİYESİ

KİLİSE VAKFI

MALİYE HAZİNESİ

PTT

ŞAHİS

TOPRAK MAHSÜLLERİ OF.

TÜRKİYE VAKIFLAR BANKASI

N: 10m - G2.

HAVA FOTOĞRAFI



B- TİCARET VE YÖNETİM MERKEZLERİ

I. METROPOLİTEN MERKEZ ALANI

- 1. TARİHİ TİCARET, HİZMET VE TURİZM ALANLARI
- 2. SİHİLEŞTİRİLECEK TİCARET ALANLARI
- 3. TİCARET GELİŞME ALANLARI
- 4. PRESTİJ HİZMET ALANLARI
- 5. SANAYİDEN DÖNÜŞÜMLÜ MERKEZİ İŞ ALANI

II. ALT MERKEZLER

- 1. 1. DERECE MERKEZLER
- 2. 2. DERECE MERKEZLER
- 3. 3. DERECE MERKEZLER
- 4. KANAT ÇEKİM MERKEZLERİ
- 5. TOPTAN TİCARET ALANLARI
- 6. SANAYİDEN HİZMETE DÖNÜŞÜRÜLECEK ALANLAR
- 7. HİZMET ALANLARI

C- SANAYİ ALANLARI

- 1. ORGANİZE SANAYİ BÖLGELERİ
- 2. SANAYİ+KÜÇÜK SANAYİ ALANLARI
- 3. KÜÇÜK SANAYİ+DEPOLAMA ALANLARI
- 4. TARİMA DAYALI SANAYİ ALANLARI
- 5. SİHİLEŞTİRİLECEK SANAYİ ALANLARI

SINIRLAR

- 1. METROPOLİTEN ALAN ALT BÖLGE SINIRI
- 2. İL SINIRI
- 3. PLAN ONAMA SINIRI
- 4. ÖNCELİKLE UYGULAMA PLANLARI YAPILACAK ALAN SINIRI
- 5. SU TOPLAMA HAVZASI SINIRI
- 6. SU TOPLAMA HAVZASI MUTLAK VE KISA KORUMA SINIRI
- 7. SULTANBEYLÜ İLÇE VE BELEDİYESİ VE BELDE BELEDİYE ALANLARI SINIRI
- 8. BOĞAZIÇI SİT SINIRI

D- TURİZM ALANLARI

- 1. TURİZM GELİŞME ALANLARI
- 2. ÖZEL YAPILANMA KOŞULLU KULLANIMA ALANLARI
- 3. TARİHİ VE KÜLTÜREL ÇEVREYE BAĞIMLI TURİZM MERKEZLERİ
- 4. KİYİ KULLANIMINA BAĞIMLI TURİZM MERKEZLERİ
- 5. KIRSAL KESİMDE YER ALAN REKREASYON MERKEZLERİ
- 6. GÜNÜBÜRLÜK-REKREASYON ALANLARI

E- KENTSEL SOSYAL DONATI ALANLARI

- 1. TABİAT PARKI
- 2. BÖLGE PARKI
- 3. FUAR, PANAYİR, FESTİVAL ALANI
- 4. ŞEHİR VE ÇEVRE PARKLARI
- 5. HAYVANAT BAHÇESİ
- 6. SPOR AMAÇLI ALANLAR
- 7. OLİMPİYAT ALANI
- 8. ÜNİVERSİTE ALANI
- 9. SAĞLIK TESİSLERİ ALANI
- 10. EĞİTİM SİTELERİ
- 11. KENTSEL HİZMETLER

ARAZİ KULLANIMI

A- KENTSEL VE KIRSAL KONUT ALANI

- 1. MEVCUT KONUT ALANLARI
- 2. YÜKSEK YOĞUNLUKLU BÖLGELER
- 3. ORTA YOĞUNLUKLU BÖLGELER
- 4. DÜŞÜK YOĞUNLUKLU BÖLGELER
- 5. TOPLU KONUT BÖLGELERİ
- 6. KÖY YERLEŞİK ALANLARI

KONUT GELİŞME ALANLARI

- 1. ORTA YOĞUNLUKLU BÖLGELER
- 2. DÜŞÜK YOĞUNLUKLU BÖLGELER

F- ORMAN ALANLARI

- 1. ORMAN ALANLARI

G- AĞAÇLANDIRILACAK ALANLARI

- 1. AĞAÇLANDIRILACAK ALANLAR

H- YOĞUNLUĞU DENETİM ALTINDA TUTULACAK ALANLAR

- 1. TARİMSAL NİTELİĞİ KORUNACAK ALANLAR
- 2. ORMANIÇI VE ORMANA BİTİŞİK KÖY KIRSAL ALANLARI
- 3. SULTANBEYLÜ İLÇE VE BELEDİYESİ VE BELDE BELEDİYE ALANLARI
- 4. İLÇE BELEDİYE MÜCAVİR ALANLARI
- 5. SU TOPLAMA HAVZA ALANLARI

K- DİĞER ARAZİ KULLANIMA ALANLARI

- 1. ASKERİ ALANLAR
- 2. MEZARLIKLAR

L- SİT VE YAPI YASAĞI

- 1. SİT ALANLARI
- 2. A. ARKEOLOJİK SİT
- 3. D. DOĞAL SİT
- 4. K. KENTSEL SİT
- 5. K. KARIMA SİT

YAPI YASAĞI GETİRİLEN ALANLAR

- 1. JEOLOJİK SAKINICALI ALANLAR
- 2. SU TOPLAMA HAVZASI MUTLAK VE KISA KORUMA ALANI
- 3. KORUNACAK KUMSALLAR
- 4. ÖZEL ÜRÜN ALINAN ALANLAR

ULAŞIM VE ALTYAPI

A- ULAŞIM

KARAYOLLARI

- 1. OTUYOL
- 2. EXPRES YOL
- 3. 1. DERECE YOLLAR
- 4. TERMINAL
- 5. AKTARMA NOKTALARI

DEMİRYOLLARI

- 1. DEMİRYOLLARI
- 2. TOPLU TAŞIMA HATLARI
- 3. METRO
- 4. BOĞAZ TÜP GEÇİDİ

DENİZYOLLARI

- 1. LİMAN
- 2. YAT LİMANLARI
- 3. BALIKÇI BARINAKLARI
- 4. ŞEHİR HATLARI VAPUR İSKELESİ
- 5. TURİSTİK GEZİ VAPUR HATLARI
- 6. DENİZ OTOBÜSLERİ İSKELESİ
- 7. ARABALI VAPUR İSKELESİ

HAVAYOLLARI

- 1. HAVAALANLARI

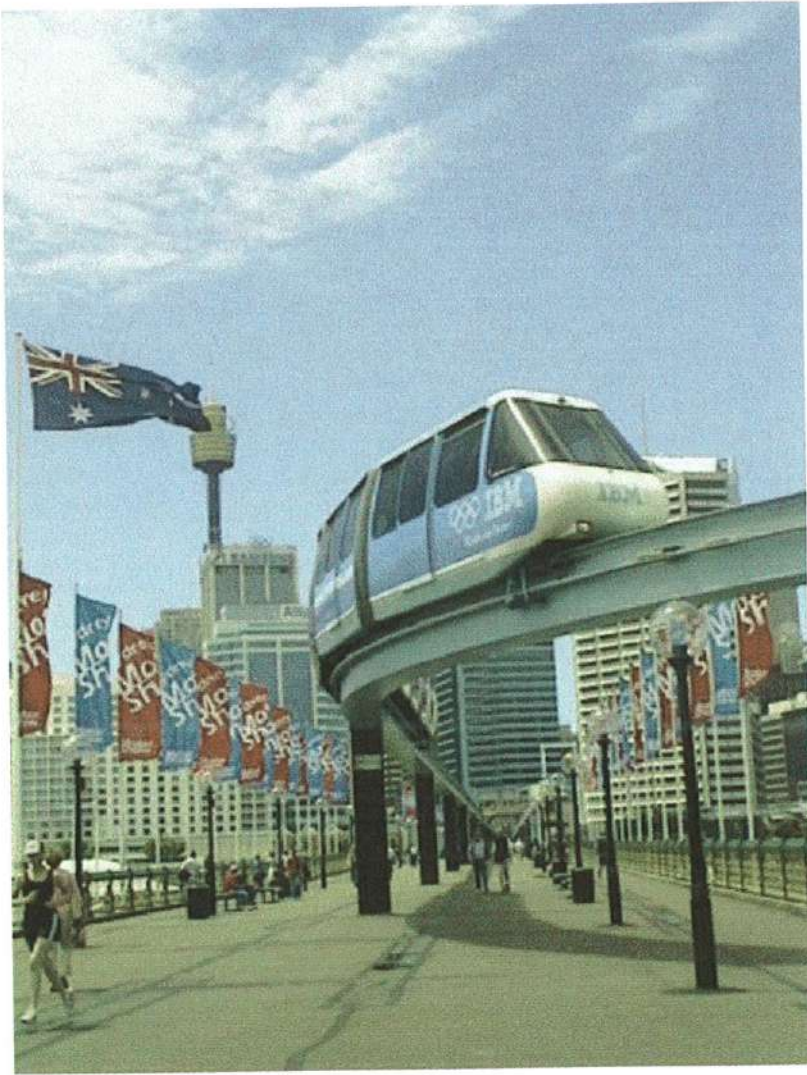
B- ALTYAPI

- 1. ÇÖP TOPLAMA VE TASFIYE YERİ
- 2. PATLAYICI VE PARLAYICI MADDE DEPOLARI
- 3. TRAFİK ALANI

1/50000 ÖLÇEKLİ İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN ALT BÖLGE NAZIM PLANI LEJANTI







TECHNICAL

Light Rail

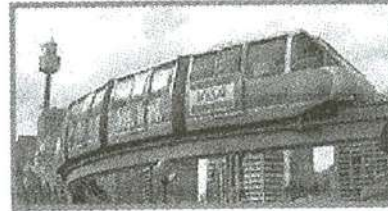
● Monorail

Metro Monorail

Everything you ever wanted to know about...

Metro Monorail Trains

- There are 6 trains in total, with 7 cars per train:
 - 1 forward car (for the monorail driver)
 - 1 rear car
 - 5 passenger cars
- Each car is equipped with a roof-mounted air-conditioner for passenger comfort
- Interconnections between cars includes spherical joints to provide articulation, shock absorbers, and a pressure adjustable air spring
- Train length is 32.1 metres
- Train mass is 25 tonnes empty and 37 tonnes full
- Train height is 2.6 metres
- Maximum speed is 33km/h
- Train travels in an anticlockwise direction completing a round trip in 12 minutes

**Metro Monorail Capacity**

- Maximum carrying capacity of a monorail is 80 passengers
- System maximum capacity is 5,000 passengers per hour

Metro Monorail Track

- Track type is fabricated steel box section approximately 940 mm wide by 1050 mm high
- Track length is 3.8 km
- Track support is Universal Beams type 690UB125 and

FARE TYPES

Light Rail

● Monorail

Metro Monorail**Fare Structure:** (Available from the kiosk at each station)

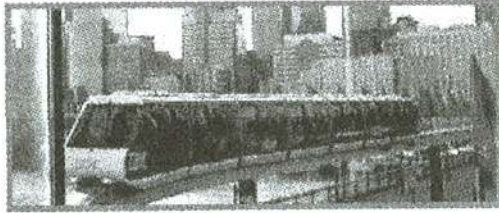
Fares below effective from: 1st July 2000.

- **Supervoucher Day Pass** - Gives individual user a full day of unlimited travel on the Monorail. Also includes discounts and special savings on museum admission, shopping, food and car parking. \$7.00
- **Supervoucher Family Pass** - Gives a Family (2 adults and up to 2 children or 1 adult and up to 3 children) a full day of unlimited travel on the Monorail. Also includes discounts and special savings on museum admission, shopping, food and car parking. Additional children's passes are also available. \$20.00
- **Standard Fare:** \$3.50
- **Children 5 years and under ride FREE**
- **Concession Fare:** \$2.20 (Australian Pensioners, Seniors and War Widows)
- **Monorail Metrocard** - For the regular Monorail user, a card which provides discounted fares is available. (Including METROplus program) Metrocard is Monorail's repeat ticket purchase product. It allows the purchaser to buy the card initially and simply recharge with additional trips when required. Initial purchase of the Metrocard costs \$18, which gives the purchaser: A new Metrocard plus 6 rides After the initial \$18 purchase, the rechargeable trip purchase is \$2.50 per trip instead of the standard \$3.50 per trip, saving them \$1.00 per trip! Users simply recharge their Metrocards at Convention, City Centre or Haymarket Stations. Cards can be recharged even if there are trips remaining on it. One card can hold up to 9,999 trips! Metrocards can be purchased from any Monorail station. Purchase of a Metrocard also provides eligibility to join METROplus for free, which entitles the card holder to a variety of discounts and free offers in and around Darling Harbour. Offers are



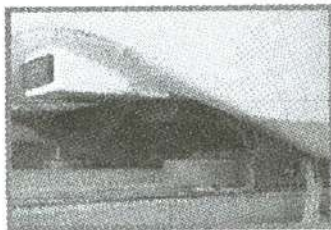
760UB244

- There are 140 support columns which vary in length between 3.2 metres and 15.3 metres



Metro Monorail Wheels

- Each train is carried on 8 pairs of pneumatic rubber tyred wheels:
 - one pair under the front of the forward car
 - one pair under the back of the rear car
 - one pair under each of the six interconnections between cars
- The wheels under the interconnections between the cars are driven by individual 37kW DC electric variable speed thyristor controlled motors. The electric motors also control deceleration and stopping of the train. Parking and emergency braking is provided by electrically operated disc brakes.
- Each pair of wheels is mounted on a bogie. The bogies are equipped with four side thrust guide wheels and four up-thrust guide wheels, two on each side of the bogie. The side thrust guide wheels run against the side walls of the track, whilst the up-thrust guide wheels run against the underside of the top flange of the track.



Metro Monorail Power Supply

- Power supply is 11kV, transformed down to 525VAC onto the collector rails.
- Power supply is distributed along the track over plastic sheathed aluminium collector rails fitted to the sides of the