



Tarihsel-Coğrafi Yaklaşım Temelinde Kadıköy'ün Çeper Kuşak Gelişim Sürecinin İncelenmesi

Eda Hafizoğlu¹, Ayşe Sema Kubat²

Özet

Geleneksel İstanbul'un Anadolu yakasında konumlanan Kadıköy, geniş ulaşım altyapısı, çeşitli kültürel aktiviteleri ve ticaret-hizmet sektörleriyle günümüzün hem transfer ve kültür merkezi hem de ikincil merkezi iş alanı olmasının yanında, nüfus verileri ve yapılaşma durumu değerlendirildiğinde birincil kentsel dönüşüm alanı olarak dikkat çekmektedir. Kadıköy 19.yüzyılın ikinci yarısına kadar İstanbul kent merkezinin dış çeperini oluştururken; zaman içerisinde kentin büyümesiyle gelişmiş ve 1990'lı yıllarda yapı adası bazında mekânsal gelişimini tamamlamıştır. Son 20 yıldır yapı ölçeğinde yenilenme sürecinden geçen Kadıköy, özellikle 2018 yılında bölgede antik kent kalıntılarının keşfedilmesiyle birçok kentsel projenin odak noktası haline gelmiştir. Bu çalışma, Kadıköy'ün tarihi çekirdeğini oluşturan kent merkezi ve yakın çevresindeki çeper kuşak alanlarının oluşum ve değişimlerini tarihsel-coğrafi yaklaşım çerçevesinde incelemeyi amaçlamaktadır. "Uzun yıllar banliyö karakterini sürdüren Kadıköy'ün morfolojik değişimini tetikleyen ana faktörler nelerdir ve kentin kontrolsüz yayılmasını önleyen çeper kuşak arazi kullanımları bu süreçte nasıl etkilenmiştir?" soruları üzerine kurulan çalışmanın ana metodunu Conzen (1960) tarafından geliştirilen 'çeper kuşak teorisi' (fringe-belt theory) oluşturmaktadır. Bu kapsamda, Kadıköy'ün çeper kuşak arazi kullanımları, mekânsal değişimin net olarak gözlemlenebildiği 1930-2021 yılları arasında, 4 farklı döneme ait tarihi şehir haritalarının, dönemsel uydu görüntülerinin ve hâlihazır planın katmanlar halinde karşılaştırılmasıyla karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir. Çalışma sonucunda, eşik hatlarıyla (fixation line) birlikte çeper kuşakların, söz konusu tarihler arasında artan ulaşım ağları ve imar aktiviteleri sonucu bölgenin kuzeybatı kesimi ve kıyı şeridi dolgu alanları haricinde yabancılaşmaya (fb alienation) maruz kaldığı gözlemlenmiştir. Yabancılaşma sürecinin özellikle yeşil alanlar üzerinde gerçekleştiği; yoğunluğu oluşturan çeper kuşak sağlamaşması (fb consolidation) gösterenlerince, askeri, sağlık, endüstri, dini ve eğitim alanlarından, mezarlıklardan, sahil parklarından ve binalar arasında az sayıdaki bahçelerden oluştuğu görülmüştür. Ayrıca çalışmanın bulguları, tarihi mirasa ve doğal kaynaklara sahip mega kentler için sürdürülebilir kentsel politika oluşturma ve planlama süreçlerinde çeper kuşakların tanınması ve bölgesel farklılıkların göz önünde bulundurulması gerektiğini ortaya koyarken; süregelen ve gelecekte yapılacak olan kentsel projeler kapsamında çeper kuşakların rolünü sorgulamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Çeper kuşaklar, İstanbul, Kadıköy, Kent morfolojisi, Tarihsel-coğrafi yaklaşım

1. Giriş

Çeper kuşaklar, kentlerin tanık olduğu tarihsel olayları ve planlama yaklaşımlarını yansıtan önemli morfolojik birimler olduğundan, bu alanların oluşum ve değişim süreçlerinin analizi kentlerin mekânsal döngülerinin anlaşılmasını sağlar (Kubat & Hazar, 2018). Son 20 yılda artan ilgiyle beraber çeper kuşaklar farklı kültürel bağlamlarda incelenmesine karşın, Türk şehirleri üzerine yapılan çalışmalar hala sınırlı sayıdadır. Özellikle artan nüfus ve yeni gelişim alanlarına olan ihtiyaçlar doğrultusunda kontrolsüz şehirleşme sürecinin görüldüğü İstanbul gibi çok merkezli kentlerde çeper kuşakların daha detaylı incelenmesi gerekmektedir.

¹ Yüksek Lisans Öğrencisi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı, hafizoglu@itu.edu.tr.

² Prof. Dr., İTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, kubat@itu.edu.tr.



İstanbul'un tarihi geçmişine, ana büyüme eksenlerine ve çeper kuşak alanlarının gelişimine bakıldığında, Avrupa yakasında Tarihi Yarımada, Haliç, Galata, Taksim-Pera, Maslak; Anadolu yakasında ise Üsküdar ve Kadıköy önemli bölgeler olarak göze çarpmaktadır. Günümüzde İstanbul'un iç ve orta çeper kuşaklarını barındıran ve önemli alt merkezlerinden biri olan Kadıköy (Kubat, 2019), Tarihi Yarımada'dan daha eski yerleşim geçmişine sahip olup 1850'lere kadar geniş meyve bahçeleri, bostan ve mesire alanlarından oluşurken; zaman içerisinde artan nüfusla beraber gelişmiş ve özellikle 1960 itibarıyla yoğun kentleşme sürecine girerek köklü mekânsal değişikliklere sahne olmuştur.

Kadıköy tarihi kent merkezi ile yakın çevresinin tarihsel süreçte geçirmiş olduğu morfolojik değişimin ortaya konulmasını ve çeper kuşak süreçlerinin incelenmesini amaçlayan bu çalışmanın, kendinden önceki çalışmaları tamamlarken; sonrakiler içinse yeni tartışma ortamı oluşturacağı düşünülmektedir.

2. Çeper Kuşaklar ve Oluşum-Değişim Süreçleri

Conzen (1960) tarafından "geçici olarak durağan veya yavaş ilerleyen bir kasabanın çeperinden kaynaklanan ve başlangıçta çeperde konum arayan arazi kullanım birimlerinin karakteristik karışımından oluşan, kuşak benzeri bölge" (Conzen, 2009, ss.32) olarak tanımlanan çeper kuşaklar, başta dış hattında konumlandıkları kentin zaman içerisinde büyümesiyle içlerinde gömülü kalan alanlardır. Nüfus patlaması, ekonomik döngüler, teknolojik gelişmeler ve değişen sosyal ihtiyaçlar sonucunda oluşan bu kentsel birimler, doku ve işlevleri bakımından yoğun yapılaşmış konut veya ticaret alanlarından farklılık gösterirler (Kubat & Hazar, 2018).

Yaya sirkülasyonunun yoğun olduğu, genellikle düzensiz şekilli ve geniş parsellerden oluşan çeper kuşaklar (Whitehand & Morton, 2003), 1936 yılında coğrafyacı Herbert Louis tarafından tanımlanmıştır (Conzen, 2009). Öğrencisi Conzen (1960, 1962), eski İngiliz kasabası Alnwick ve Newcastle-upon-Tyne şehri üzerine yaptığı analizlerle çeper kuşakların kuramsal çerçevesini oluşturarak kavramı morfoloji disiplinine kazandırmıştır. Kentlerin mekânsal büyüme ve değişim süreçlerini açıklamaya çalışan Conzen (Conzen, 2009), tarihsel-coğrafi yaklaşımın temel ilkelerini oluşturup şehir surları ile farklı arazi kullanım bölgelerini bu yaklaşımla incelemiştir (Gu, 2010). Ayrıca, kent içerisindeki konumlarına, geçirmiş oldukları tarihsel süreçlere ve eşik hatlarıyla ilişkilerine göre iç, orta ve dış çeper kuşak olmak üzere üç ayrı kuşak alanı saptamıştır (Whitehand, 1967). Whitehand (1967) ise, Conzen'in çalışmalarına dayanarak, çeper kuşakları Tyneside, Glasgow, Birmingham gibi büyük kentlerde incelemiş ve teklif-rant teorisini sunarak çeper kuşak süreçlerinde ekonomik döngüler ve arazi fiyatlarındaki değişikliklerle beraber inşaat süreçlerindeki patlamalar ve duraklamalar ile ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerin etkisi olduğunu belirtmiştir (Whitehand, 1972a, 1972b).

Barke (1976, 1982), kentin fiziksel boyutunun çeper kuşak süreçleri üzerindeki etkilerini ve çeper kuşak evrelerine göre arazi kullanım değişimlerini açıklarken; Ducom (2005), çeper kuşak evrelerine neden olan faktörleri incelemiştir. M.P Conzen (2009) ise, kavramı tarihi-kültürel süreç içerisinde, kültürler arası karşılaştırmalar üzerinden analiz ederek çeper kuşakları, kentte ihtiyaç duyulan önemli sosyalleşme mekânları olarak tanımlamıştır. Türkiye'de ise son 10 yıldır daha fazla ilgi gören çeper kuşak çalışmaları, Türk şehirlerindeki çeper kuşak süreçlerine yönelik açıklamalar üzerinde yoğunlaşmaktadır. Ünlü (2013), Mersin'in iç çeper kuşağının analizini yapıp Baş (2016) ile birlikte çeper kuşakların gelişimini farklı şehirlerde araştırırken; Kubat ve Hazar (2015, 2018), İstanbul'un iç ve orta çeper kuşaklarının gelişimlerini bölgesel ölçekte inceleyerek karşılaştırmışlardır. Ayrıca Kubat (2019), İstanbul'un çeper kuşaklarının özellikle yabancılaşma süreçlerine değinmiştir.

Son yıllarda kentsel sürdürülebilirlik ve ekoloji kapsamında, çeper kuşakların doğal ve kültürel değerleri ve ekosisteme faydaları araştırılmaktadır (Hopkins, 2012). Bu kapsamda, kavram kentsel planlama ve tasarım, peyzaj yönetimi gibi farklı disiplinlerde tartışılmakta olup kentsel mekândaki



değişimleri anlamak ve yönetmek ve kentin geleceğiyle ilgili öneriler oluşturmak için bir araç olarak görülmektedir (Gu, 2010).

AÇIK ALAN

Mezarlıklar
Kamusal parklar
Fidanlıklar/Pazar bahçeleri/Bostanlar
Boş/Kullanılmayan araziler

ENDÜSTRİYEL ALAN

Ulaşım tesisleri
Fabrikalar
Depolar
Taş/Kömür ocakları

KURUMSAL ALAN

Dini yapılar
Kışlalar
Kampüsler
Hastaneler
Atık tesisleri

REKREASYONEL ALAN

Golf sahaları
Spor alanları
Binicilik okulları

DÜŞÜK YOĞUNLUKLU KONUT ALANI

Banliyö bölgeleri
Villalar

ÇEPER KUŞAK OLUŞUMU (FB FORMATION)

Sabitlenme evresi (FB fixation) - eşik hatlarıyla ilişkili olan başlangıç karakter
Genişleme evresi (FB expansion) - belirgin karakter
Sağlamlaşma evresi (FB consolidation) - baskın karakter
Birikme evresi (FB accretion) - benzer karakterlerdeki çeper kuşak alanlarının türemesi

ÇEPER KUŞAK DEĞİŞİMİ (FB MODIFICATION)

Küçülme evresi (FB reduction) - çeper kuşak arazi kullanımının kısmen konut alanı veya MİA'ya dönüşmesi
Yabancılaşma evresi (FB alienation) - çeper kuşak arazi kullanımının tamamen konut alanı veya MİA'ya dönüşmesi
Değişim evresi (FB modification) - çeper kuşak arazi kullanımının bir başka çeper kuşak arazi kullanımına dönüşmesi
Ötelenme evresi (FB translation) - çeper kuşağın özgün karakterini kaybetmeden başka bir kuşak alanına taşınması

Şekil 1 Çeper kuşak arazi kullanımları ve oluşum-değişim süreçleri (Kaynak: Conzen, 2009)

Açık alanlardan, endüstriyel alanlardan, kurumsal alanlardan, rekreasyonel alanlardan ve düşük yoğunluklu konut alanlarından oluşan çeper kuşaklar (Şekil 1), "oluşum" ve "değişim" olarak nitelendirilen iki süreçten geçmektedirler (Conzen, 1962). Kronolojik ilerleyen bu iki süreç, kent kimliğinin ve kentin yapılaşma döngülerinin algılanmasını ve yorumlanmasını sağlamaktadır. Başlangıçta çeper kuşak alanları genellikle şehir surları olarak kendini gösteren ancak demiryolları veya nehirler gibi insan yapımı veya doğal ya da idari sınırlar gibi soyut olan eşik hatları boyunca oluşmaktadır (Conzen, 1969).

Şekil 1'de görüldüğü üzere oluşum sürecinde çeper kuşak alanları, sabitlenme, genişleme ve sağlamlaşma evrelerinden geçip birikmektedirler (Conzen, 2009). Ancak, bu alanlar, kentsel büyümenin ve merkezi iş alanlarının (MİA) değişen dinamiklerine ya uyum sağlayarak özgün karakterini devam ettirmekte (ÇK sağlamlaşması) ya da direnç gösteremeyip arazi büyüklüğü veya kullanım türü açısından değişime uğrayabilmektedir (Barke, 1982; Whitehand & Morton, 2003). Değişim sürecinde çeper kuşaklar, oluşumlarından itibaren mevcut arazi kullanımlarını koruyarak genişleyebilmekte ya da kısmen konut alanı veya MİA'ya dönüşerek küçülebilmektedir. Bunun yanı sıra, çeper kuşak alanları özgün karakterini bütünüyle kaybedip yabancılaşabilmekte veya başka bir kuşak alanına taşınabilmektedir (Conzen, 2009). Ayrıca, fabrika alanının parka, askeri alanın kültürel tesise dönüşmesi gibi çeper kuşak değişimleri yaşanabilmektedir (Ünlü, 2021).

3. Kadıköy'ün Tarihsel-Coğrafi Süreci

Kadıköy'ün tarihi, bugünkü Haydarpaşa Koyu ile Moda Burnu'nun oluşturduğu alan içerisinde konumlanmış olan Kalkedon antik kentine dayanmaktadır. Kalkedon, Tarihi Yarımada'daki Byzantion kentinden yaklaşık 17 yıl önce (M.Ö. 685), bölgedeki derin koylardan ve verimli alüvyal topraklardan faydalanmak üzere kurulmuştur (URL-1). Surlarla çevrili kent, Byzantion'a yakınlığı nedeniyle Roma İmparatorluğu hâkimiyetine girene kadar (M.Ö. 74) birçok kez saldırıya uğramıştır (Demir, 2014). Roma döneminden itibaren çöküş sürecine giren Kalkedon, Bizans döneminde Konstantinopolis'in anıtsal yapıları için malzeme kaynağı olmuştur. Hristiyanlığın topluma benimsetilmesi adına 4. Ekümenik Konsilin bölgede toplanması (M.S. 451) sonrasında kilise ve manastırların yapılmaya başlanmasıyla kent, şehrin en önemli ibadet ve yerleşim yerlerinden biri olup (URL-2) Hristiyan dünyasında bugün de süren ayrıcalıklı bir konuma ulaşmıştır. Ancak, 15.



yüzyıla kadar şehir yönetiminin zaman zaman el değiştirmesi ve kentsel dokuda yaşanan ağır tahribatlar sonucu, Kalkedon göç vererek mütevazî bir sayfiye kasabasına dönüşmüştür (İBB, 2015).

15.yüzyılda 100-120 haneli Rum yerleşimi olan Kalkedon, Konstantinopolis'in fethinden sonra Kadıköy adını almış (URL-2) ve 16-17.yüzyıllarda, bugünkü Çarşı bölgesi ile İbrahimağa semtinde inşa edilen vakıf yapıları etrafında Türk mahallelerinin kurulmasıyla 800 haneli köy tipi yerleşime dönüşmüştür (Atlı, 2019). Bu süreçte, o zamana kadar kullanılan kerpiç, moloz taş veya tuğla malzemenin yanında bahçeli ahşap konutlar üretilmeye başlanmıştır (Kuban, 2020). Haydarpaşa, İbrahimağa, Acıbadem, Koşuyolu ve özellikle Moda, Fenerbahçe, Kızıltoprak semtlerindeki geniş meyve bahçeleri, bostan ve mesire alanlarıyla Kadıköy, 18.yüzyılda saray eşrafının gözde bir sayfiye yeri olmuştur (URL-1). Bostancı'ya kadar uzanan saha içinde sahilsarayların ve kasırların yaptırıldığı bu dönemde (Kuban, 2020), Kadıköy yerleşimi artan nüfusla birlikte dağınık yayılış göstermesine rağmen, Şekil.2'de görüldüğü üzere merkez, uzun süre bugünkü Çarşı (1612) ve İskele Cami (1760) çevresindeki yapı adalarından ibaret olmuştur (URL-2).



Şekil 2 Sırasıyla, 1786 Kauffer Haritası, 1882 Stolpe Haritası ve 1909 Ottoman Haritasına göre Kadıköy (Kaynak: Salt Araştırma Arşiv; Civelekoğlu, 2020; Kadıköy Belediyesi)

19.yüzyıldan itibaren, batılılaşma kapsamında Kadıköy'de Haydarpaşa Çayırı kuzeyindeki Selimiye Kışlası (1828) gibi büyük ölçekli yapıların inşasına başlanmıştır (Tekeli, 2010). Bu dönemde Altıyol'a uzanmış bahçeli bir yerleşim olan ve imarlaşma sürecinde İstanbul ve Üsküdar'ın gerisinde kalan Kadıköy (Kuban, 2020), çoğunlukla sezonluk kullanılırken; yüzyılın ikinci yarısında Tanzimat reformları ve yabancı sermaye yatırımlarıyla kararlı bir gelişim göstermeye başlamıştır (Tekeli, 2010). Özellikle Haydarpaşa-İzmit banliyö hattı (1872) boyunca konumlanmış meyve bahçeleri, bağ ve bostan alanları üzerinde Ebniye Nizamnamesi (1882) sayesinde birtakım ticari fonksiyonlarla birlikte yerleşimlerin artmasıyla Kadıköy, düzenli bir yerleşime dönüşmeye başlamıştır (URL-2). Ancak, yerleşim merkezindeki ahşap yapıları kül eden yangınlar (1856/1860) kentin büyümesini bir süreliğine duraklatmıştır (Kuban, 2020). Yangınlardan sonra, bu alanlarda Avrupa kentlerinden esinlenen ızgara plan uygulaması gerçekleştirilmiştir. Çeşitli dini ve eğitim yapılarıyla beraber bahçeli kâgir konutlardan ve apartmanlardan oluşan bu uygulama sonucunda, bölgenin fiziksel dokusu değişirken, sosyal yapısı Türk ve Hristiyan nüfusun artmasıyla çeşitlenmiştir (Atlı, 2019). Yüzyılın sonlarına doğru sanayileşme faaliyetleri kapsamında kent merkezi dışına inşa edilen Hasanpaşa Gazhanesi (1892) çevresinde çoğunlukla Türk nüfusu barındıran mahallelerin oluşmasıyla kentin büyüme aksı kısmen kuzeye kaymıştır (URL-1). Öte yandan, Tarihi Yarımada'da açılan Sirkeci İstasyonu (1887) sonrası artan demiryolu trafiğiyle mevcut tesisler yetersiz kalmış ve şehirlerarası erişimi sağlayacak yeni hat ihtiyacı doğrultusunda banliyö hattı uzatılarak Bağdat Demiryolu Hattı'na dönüştürülmüş ve hattın başlangıç istasyonu olarak Haydarpaşa Garı (1906-1908) inşa edilmiştir. Bu süreçte, inşaatlarda çalışan farklı etnik kökenlere sahip nüfusun bölgeye yerleşmesiyle kent gelişmeye devam etmiştir (İBB, 2015).

1912-1914 yılları arasında, Kadıköy'de yol yapım çalışmalarıyla beraber Yoğurtçu Parkı gibi halkın sosyalleşebileceği alanlar yaratılmıştır (URL-1). Yeni vapur iskelelerinin inşasıyla ulaşım ağı artan Kadıköy, hızla büyümeye devam ederken, Kızıltoprak'tan Bostancı'ya kadar uzanan banliyöleriyle I.Dünya Savaşına kadar İstanbul'un Batılı yaşam tarzını yansıtan en gelişmiş semtlerinden biri



olmuştur (Kuban, 2020). Savaş dönemindeyse, çayır alanlar kısmen mezarlıklara dönüştürülürken; sonrasında itilaf devletleri askerlerinin yerleşim merkezinde ikamet etmeleriyle konut ve ticari kullanımlar yoğunlaşmaya başlamıştır (URL-2).

Erken Cumhuriyet döneminde kentleşme hızı düşük olan Kadıköy, bölge nüfusunun arttırılması amacıyla gerçekleştirilen bazı kentsel hizmetlerden yararlanmış. İlk olarak, kente elektriğin gelmesiyle (1928), Avrupa yakasının aksine uzun süre hizmet veren düzenli ve opsiyonel tramvay seferleri oluşturulmuştur (İBB, 2015). 1930'da ilçe ilan edilen Kadıköy için İstanbul'un imarı kapsamında müşavir Sabri Oran (1936) istimlak maliyetlerinden kaçınmak amacıyla Haydarpaşa Koyu'nun doldurulmasını ve Bağdat Caddesi'nin düzenlenmesini önermiş (URL-2); İstanbul Nazım Planı'nı hazırlayan şehir plancısı Henri Prost (1936-1951), kent merkezini yoğun, çeperini ise düşük yoğunluklu konut-ticaret bölgesi olarak kurgulamıştır (İBB, 2015). 1938'de doldurulan koyda bir kıyı parkı oluşturulurken; 1938-1949 yılları arasında tramvay köprüleri yapılmış, Bağdat Caddesi Kartal'a kadar asfaltlanmış ve otobüs işletmeciliğine başlanmıştır. Ayrıca, 1940'lardan itibaren özellikle banliyölerde ahşap köşklerin yıkılarak yerlerine betonarme villaların inşa edildiği süreç başlamıştır (URL-2).

1950'li yıllarda Menderes imar operasyonları kapsamında Kadıköy'de öncelikle bugünkü Haydarpaşa Limanı'nın rıhtım-depo bölümü, Harem İskelesi (1953-1967) ve şehirlerarası trafiği yerleşim içinden uzaklaştırmak için kent merkezinin kuzeyinden geçip Harem İskelesi ve Üsküdar'a bağlanan Haydarpaşa-Pendik çift şeritli yolu (D-100 Karayolu/1954-1958) inşa edilmiştir (URL-1). Bu yeni güzergâh sonraki yıllarda çevresinde oluşan gecekonduyla kentin büyüme aksının kuzeye kaymasını hızlandırmıştır (İBB, 2015). Anadolu'dan ilçeye yoğun göçlerin yaşandığı 1950'lilerde, Kadıköy'de az yoğun, müstakil ve yer yer bahçeli yapılaşma sürerken; bugünkü kent dokusunun oluşumu esasen 1960 itibarıyla gerçekleşmiştir (URL-1). 1960'ta düşük arazi fiyatlarına sahip Kartal-Pendik bölgesinin sanayi bölgesi olarak kurgulanması buralardan Kadıköy'e göçleri arttırarak Fikirtepe gibi gecekondu mahallelerinin oluşmasını hızlandırmıştır. 1965 Kat Mülkiyeti Kanunuyla boş araziler ve az yoğunluklu yerleşimler, çok yoğun yüksek katlı apartmanlara dönüşürken; sonraki yıllarda uygulanan bölgeleme imar planlarıyla Kızıltoprak-Bostancı arasında nüfus hızla artmış ve bu saha sayfiye özelliğini bütünüyle yitirmiştir (URL-2). Ayrıca, yerleşim merkezinde ticaret ve hizmet sektörlerinin yoğunlaşmasıyla Kadıköy, Sirkeci-Eminönü-Karaköy-Beyoğlu'ndan sonra ikinci kademedeki metropoliten alt merkeze dönüşmüş ve eski semt merkezi özelliğini kaybetmiştir (URL-1).

1973'te açılan Boğaziçi Köprüsü ve bağlantı yolları, Avrupa yakasından Kadıköy'e kitlesel göçü arttırırken (Kuban, 2020); 1980'li yıllarda, Haydarpaşa Koyu ve Kadıköy-Pendik arası yeni kıyı dolgu alanlarının inşası ve ulaşım akslarının düzenlenmesi gibi bazı projelerin önünü açmıştır (URL-2). 1990'larda, özellikle halkın faydalanabileceği yeşil alanların yaratılması amacıyla yeni kıyı dolgu alanları oluşturulmuş; yerleşim merkezinde bazı sokaklar ve caddeler yayalaştırılmış; Kadıköy Meydanı trafiğe kapatılmıştır (URL-1). Hızlı bir kentleşme süreci geçiren Kadıköy, dönemin sonunda yapı adası bazında mekânsal gelişimini tamamlarken; 1999 Marmara Depremiyle hasar görmüştür. 2000'li yıllarda çıkarılan yasalarla birlikte deprem odağında kentsel dönüşüm kavramı gündeme gelmiş ve çokça riskli binanın, sit alanlarının, tescilli eserlerin ve metruk yapıların olduğu Kadıköy'de mevcut bina ve alanlarda fonksiyonel dönüşümleri hedefleyen projeleri bölgeye çekmiştir. Ayrıca bu dönemde, Söğütlüçeşme metrobüs hattı (2009) ile M4 metro hattının (2012) açılması; Haydarpaşa Garı (2010) ile Bağdat Demiryolu Hattı'nın kapatılarak (2013) hat boyunca uzanan Marmaray Tüp Geçit Projesi'nin (2019) ve Haydarpaşa Limanı'ndan Tarihi Yarımada'ya uzanan Avrasya Tüneli'nin (2016) hizmete girmesiyle Kadıköy, İstanbul'un önemli aktarma merkezlerinden biri olmuştur (URL-3).

Tarihi geçmişi, ulaşım altyapısı, çeşitli ticaret-hizmet sektörleri, eğitim kurumları, turizm-spor tesisleri, uluslararası kültür-sanat-tasarım faaliyetleri, gün içerisinde değişen nüfusu ve çok kültürlü yapısıyla günümüzde İstanbul'un gelişmiş ilçelerinden biri olan Kadıköy, dolu mekânsal



kapasitesinin yanında devam eden bina bazlı kentsel dönüşüm projeleriyle şantiye alanına dönüşmesi, trafik yoğunluğu, kıyı dolgu alanlarıyla sınırlı kamusal yeşil alanları, altyapı-çevre kirliliği sorunları, gerilemekte olan yerel nüfusu ve tarihi-kültürel mirasların yok olma tehlikesiyle mücadele etmektedir (Şekil 3).

Tarih Öncesi Dönem "Körler Diyanı" Kalkedon (M.Ö. 685) Koronaklı bir ticaret limanı ve tarım-hayvancılık aktiviteleri *Boğaziçi kıyılarındaki eski Apollon Tapınağı (Moda Burnu), hipodromu (Haydarpaşa), Himeros, Eutrope, Hieria ve Kalkedon limanları ile ün salması *Sürec içerisinde birçok kez saldırıya uğrayarak büyük hasar görmesi	Roma Dönemi (M.Ö. 196 - M.S. 330) Kalkedon'un çöküş süreci Byzantion kentine olan yakın konumu nedeniyle kolonilerin durak noktası M.Ö. 74 Kalkedon'un Roma hakimiyetine girişi *İmparator tarafından kent surlarının ve birçok kentsel yapının yıkılması *Byzantion'u feth etmeye gelen azınlıklar tarafından talan edilmesi
Bizans Dönemi (M.S. 330 - 1453) Kentlin yıkılış ve yeniden doğuş döngüsü Devam eden yıkım sürecinde yeni kurulan Konstantinopolis kentinin anıtsal yapıları için malzeme kaynağı M.S. 451 Haydarpaşa bölgesinde 4. Ekümenik Konsil'in (Kalkedon Konsili) toplanması *Antik tapınaklar yerine kilise ve manastırların inşa edilmesi Hristiyan dünyasının buluşma merkezi *Konstantinopolis'in en önemli ibadet ve yerleşim yerlerinden biri olması (Haydarpaşa bölgesi) 1096-1204 Haçlı seferleri sırasında orduların Haydarpaşa Koyu'na demir atması ve bölgenin askeri amaçlarla kullanılması *Kent yönetiminin zaman zaman el değiştirmesi ve sonucunda yaşanan göçler ve kentsel dokunun derin tahribatı Mütevazı bir sayfiye kasabasına dönüşmesi	Osmanlı Dönemi (1453 - 1800) Meyve bahçeleri, bostan ve mesire alanlarıyla ünlü 'Kadıköy' 15.yy'da İstanbul için tarım ürünleri pazarı 16-17.yy'da köy tipi seyrek yerleşim alanı 18.yy'da özellikle saray eşraflarının gözde sayfiye yeri ve Bostancı'ya kadar yer yer konumlanmış ufak tefek köylerden oluşan yerleşim alanı *Bölge nüfusunun arttırılması için cami, çarşı, çeşme, köşk vb. yapıların inşası 1550 Kethüda Cami 1580 İbrahimağa Cami ve Saraçlar Çarşısı 1611 Mısırlı Osmanağa Çeşmesi 1612 Osmanağa Cami, Çarşısı ve Çarşı Hamamı 1693 Sürmeli Ali Paşa Çeşmesi 1720 Surp Takavor Ermeni Kilisesi 1741 Aynlık Çeşmesi 1760 Caferağa Cami ve Sultan III. Mustafa Cami (İskele Camii)
Osmanlı Batılılaşma Dönemi (1800 - 1923) Çoğunlukla askeri ve rekreasyonel faaliyetlerden oluşan sezonluk kullanım *Altyapı ve sanayileşme faaliyetleri ile çeşitli dini ve eğitim yapılarının inşa edilmesi 1828 Selimiye Kışlası 1840 Haydarpaşa Numune Eğitim ve Araştırma Hastanesi 1845 GATA Haydarpaşa Eğitim Hastanesi 1856/1860 Kent merkezinde yaşanan büyük yangınlar (ızgara plana geçiş) *Tanzimat Reformları: 1857 Haydarpaşa Koyu'ndan düzenli vapur seferlerinin başlanması 1872 Haydarpaşa-Izmit banliyö hattının ve gar binasının hizmete açılması 1882 Ebnîye Nizamnamesi (imar izni) 1850 itibarıyla çok kültürlü ve kararlı bir gelişme gösteren yerleşim alanı 1892 Hasanpaşa Gazhanesi *Kent merkezi dışında mahallelerin oluşumu 1906-1908 Kıyı dolgu alanı ile Haydarpaşa Tren Gari inşası ve mevcut olan banliyö hattının uzatılarak Bağdat Demiryolu Hattı'na dönüştürülmesi 1912-1914 Şehremini Cemil Topuzlu dönemi (2. imar operasyonları): Yol yapım çalışmaları, şehir ve semt parkları projesi (Yoğurtçu Parkı), vapur iskeleleri ve binalarının inşası (Haydarpaşa, Moda, Kalamış ve Fenerbahçe) Banliyöleriyle Batılı yaşam tarzını yansıtan İstanbul'un en gelişmiş kenti *I. Dünya Savaşıyla Haydarpaşa ve İbrahimağa çaylıklarının kısmen İngiliz ve Avrulıkçeşmesi mezarlıklarına dönüştürülmesi, kent merkezinde konut ve ticari kullanımların yoğunlaşmaya başlaması	Erken Cumhuriyet Dönemi (1923 - 1950) Bölge nüfusunun arttırılması için geliştirilen yeni kentsel hizmetler ve projeler 1928 Kente elektriğin gelmesi 1929 Düzenli seferler yapan Bağlarbaşı-Haydarpaşa ve Üsküdar-Haydarpaşa tramvay hatlarının hizmete girmesi 1930 Kadıköy'ün Üsküdar'dan ayrılarak ilçe ilan edilmesi 1934 Düzenli seferler yapan Haydarpaşa-Kadıköy, Kadıköy-Moda, Kadıköy-Bostancı tramvay hatlarının ve isteğe bağlı seferler yapan Kadıköy-Gazhane-Merdivenköy-Erenköy, Kadıköy-Aciyadım-Küçük Çamlıca, Feneryolu-Fenerbahçe-Caddebostan-Bostancı tramvay hatlarının hizmete girmesi 1936 Belediye İmar Bürosu müşaviri Sabri Oran'ın önerileri: Haydarpaşa Koyu'nun doldurularak Rıhtım Caddesi'nin genişletilmesi ve Bağdat Caddesi'nin genişletilerek düzenlenmesi 1936-1951 Henri Prost'un İstanbul Nazım Planı ve önerileri: Stadyum ile İçişleri Bakanlığı isteğiyle yat limanı inşası (Fenerbahçe) ve kent merkezi ile çeperinin konut-ticaret bölgesi olarak kurgulanması 1932-1938 Kaymakam İhsan Kazak dönemi: Kıyı parkı inşası (bugünkü Kadıköy Meydanı) ve halk plajlarının açılması (Moda Burnu ve Kalamış koyları) 1938-1949 Belediye Başkanı Dr. Lütfi Kırdar dönemi (3. imar operasyonları): Tramvay köprüsünün yapımı (Haydarpaşa), Bağdat Caddesi'nin Kartal'a kadar asfaltlanarak genişletilmesi ve Kadıköy Halköğretiminin inşası 1940 İtibarıyla betonarme villaların inşa edilmesi 1947 İETT otobüs işletmeciliğine başlanması
Cumhuriyet Dönemi (1950 - 2000) Büyük imar operasyonları 'Menderes Yıkımları' ile hızlı kentleşme süreci 1950 itibarıyla Anadolu'dan Kadıköy'e kitlesel göçler ve gecekondulaşma 1953-1967 Haydarpaşa Limanı ve Harem İskelesi 1954-1958 Haydarpaşa-Pendik çift şeritli yol (D-100 Karayolu) 1960 Kartal-Pendik bölgesinin sanayi bölgesi olarak kurgulanması 1965 Kat Mülkiyeti Kanunu Bölgeleme imar planları ve apartmanlaşma süreci 1960 itibarıyla sayfiye özelliğini bütünüyle kaybetmesi ve kent merkezinde ticaret-hizmet sektörlerinin yoğunlaşması *İkincil kademe metropoliten alt merkeze dönüşmesi 1967 Tramvay seferlerinin durdurulması 1973 Boğaziçi Köprüsü ve I. Çevre Yolu (O-1) 1980 Haydarpaşa Koyu'nun tekrar doldurulması 1984-1987 Kadıköy-Pendik arası kıyı dolgu alanı ve yeni sahil yolu 1985-1988 Yat limanları (Kalamış ve Fenerbahçe koyları) 1989 II. Çevre Yolu (O-2) bağlantıları (Kozyatağı) *Ofis kullanıcılarının oluşması (Kozyatağı çevresi ve Söğütözü) 1990 Haydarpaşa Limanı ve Moda Burnu kıyı dolgu alanları 1993 Kadıköy İskelesi-Mühürdar kıyı dolgu alanı 1993 Kent merkezindeki Bahariye Caddesi'nin yayalaştırılması 1993-1994 Kadıköy Meydan düzenlenmesi 1999 Marmara Depremi (büyük yıkım) Mekansal gelişimini tamamlayan Kadıköy	Cumhuriyet Dönemi (2000 - Günümüz) Transfer ve kültür merkezi ve ikincil merkezi iş alanı Büyük ölçekli altyapı projeleri 2003 İSKİ Atıksu Ön Arıtma Tesisi 2003 Nostaljik tramvay hattı (Moda Burnu) 2009 Zincirlikuyu-Söğütözü metrobüs hattı 2010 Haydarpaşa Tren Garı yangını ve garın hizmete kapatılması 2012 M4 Kadıköy-Kartal metro hattı 2013 Bağdat Demiryolu Hattı'nın hizmete kapatılması 2013-2019 Marmaray Tüp Geçit Projesi 2016 Avrasya Tüneli 2018 Kalkedon antik kent kalıntılarının keşfedilmesi *Haydarpaşa Koyu'ndan kalkan deniz motoru iskelelerinin hizmete girmesi *Okan Üniversitesi, İstanbul Medeniyet Üniversitesi gibi özel üniversitelerin ve hastanelerin açılması Bina ölçekli kentsel dönüşüm projeleri (Rasimpaşa, Osmanağa ve Caferağa mahalleleri)

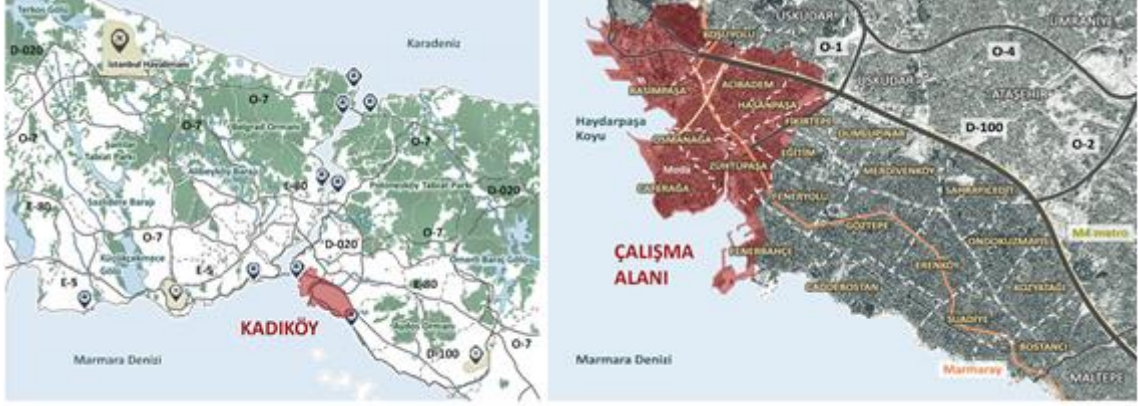
Şekil 3

Kadıköy'ün tarihsel gelişimi (Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.)



4. Kadıköy'ün Çeper Kuşak Analizleri

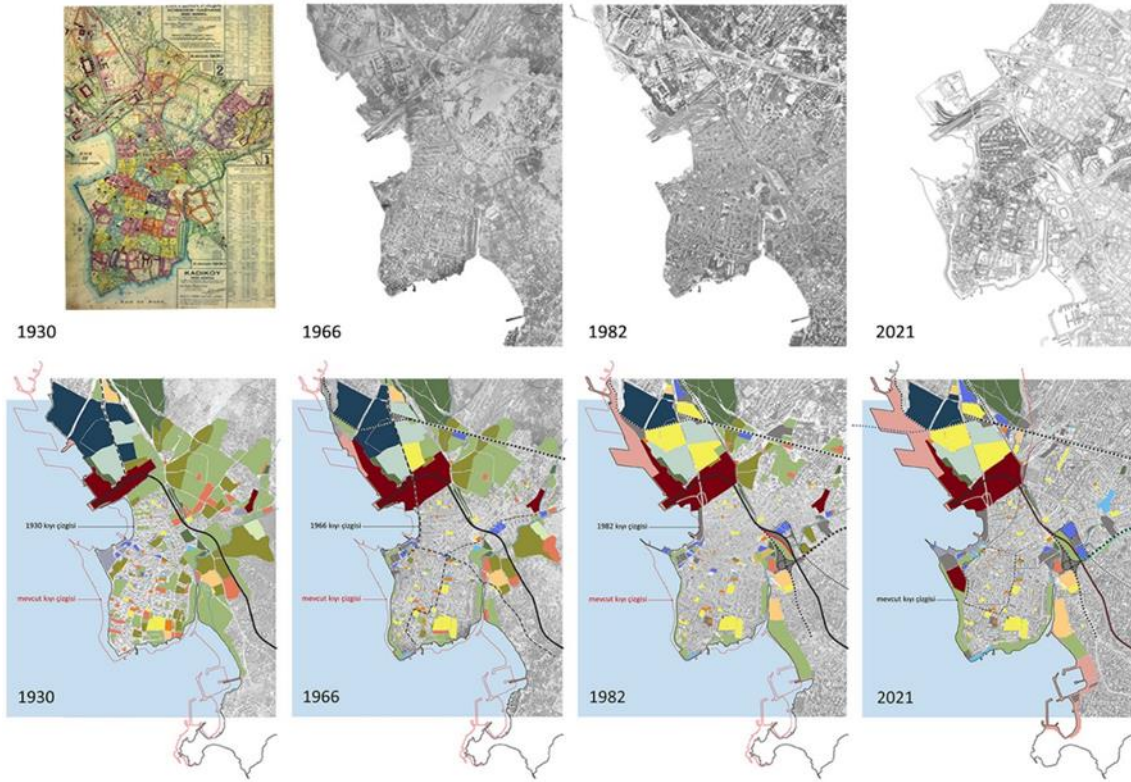
Kadıköy'ün çeper kuşak alanları ile bu alanların oluşum ve değişim süreçlerinin analizleri için tarihi kent merkezi olan Haydarpaşa Koyu ve Moda Burnu bölgesi ile bu bölgenin yakın çevresini içeren alan, çalışma alanı olarak belirlenmiştir (Şekil 4).



Şekil.4 Kadıköy ilçesi ve çalışma alanı (Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.)

Öncelikle, çalışma alanı içerisindeki çeper kuşak arazi kullanımları, mekânsal değişimlerin yapı adası detayında gözlenebildiği 1930 Pervititch haritası, 1966 ve 1982 uydu görüntüleri ve 2021 hâlihazır planı kullanılarak haritalanmış ve arazi büyüklüklerindeki değişimlerin incelenmesi adına sayısallaştırılmıştır (Şekil 5). Hâlihazır plan incelenirken çalışma alan sınırlarının dâhil edilebilmesi amacıyla 2021 Google Earth uydu görüntüsünden faydalanılmıştır. Sonrasında çeper kuşak evrelerinin analizi için birbirini takip eden her 2 yılın arazi kullanım haritaları çıkarılmış ve elde edilen veriler sayısallaştırılarak karşılaştırılmıştır (Şekil 6-7-8-9).

Şekil 5'e göre, 1930 yılında en yüksek arazi büyüklüğüne sahip park ve boş araziler, özellikle dolgu alanlarıyla yaratılan parklara rağmen imar aktiviteleri sonucu devamlı azalırken; bölgeye banliyö karakterini veren tarım alanları ve bahçelerse, 2021 yılında 0,01 hektara gerilemiştir. Bu süreçte mezarlıkların bazı bölümleri ulaşım tesislerine, düşük yoğunluklu konut alanları yoğun apartman bloklarına dönüşerek sürekli azalmıştır. Tramvay hatlarının kapatılmasından sonra otobüs terminaline dönüştürülen bölgenin tek at çiftliği ile başka bir lokasyona taşınan açık hava pazar alanıysa, 1982 yılı itibarıyla ortadan kalkmıştır. Kısmen yerleşim alanı, otopark veya parka dönüştürülen meydanlarda 1930'dan beri büyük bir azalış görülürken; Kadıköy Meydanı'nın düzenlenmesiyle beraber 2021 arazi büyüklüklerinde artış yaşanmıştır. 1930-1966 arasında dini alanlar, kısmen eğitim alanlarına dönüşüp 2021 yılına kadar arazi büyüklüklerini koruduktan sonra artış göstermiştir. Bu süreçte eğitim alanları ve resmi yapılar düzenli olarak artarken; sağlık alanları, spor alanları ve kültürel-sosyal yapılar, kısmen eğitim alanlarına, konut alanlarına ve resmi yapılara dönüştürüldüğü süreçler hariç artmıştır. 1930-1982 tarihleri arasında kısmen eğitim ve sağlık alanlarına devredilen askeri alanlar, 1982'den beri 26,42 hektarlık büyüklüğünü korumuştur. Endüstriyel alanlar, Haydarpaşa Garı'nın kısmen liman alanına katılmasıyla 1982'de gerilemiş; ancak, koyda açılan arıtma tesisiyle artış göstermeye devam etmiştir. Kara ve deniz ulaşımının zaman içerisinde artmasıyla ulaşım tesisleri ve otopark alanları ile iskele ve liman alanları günümüze kadar büyük oranda artmıştır. Özellikle Haydarpaşa Limanı'nın çoğunluğunu oluşturduğu iskele ve liman alanları, günümüzde 48,78 hektar arazi büyüklüğüyle dikkat çekmektedir.



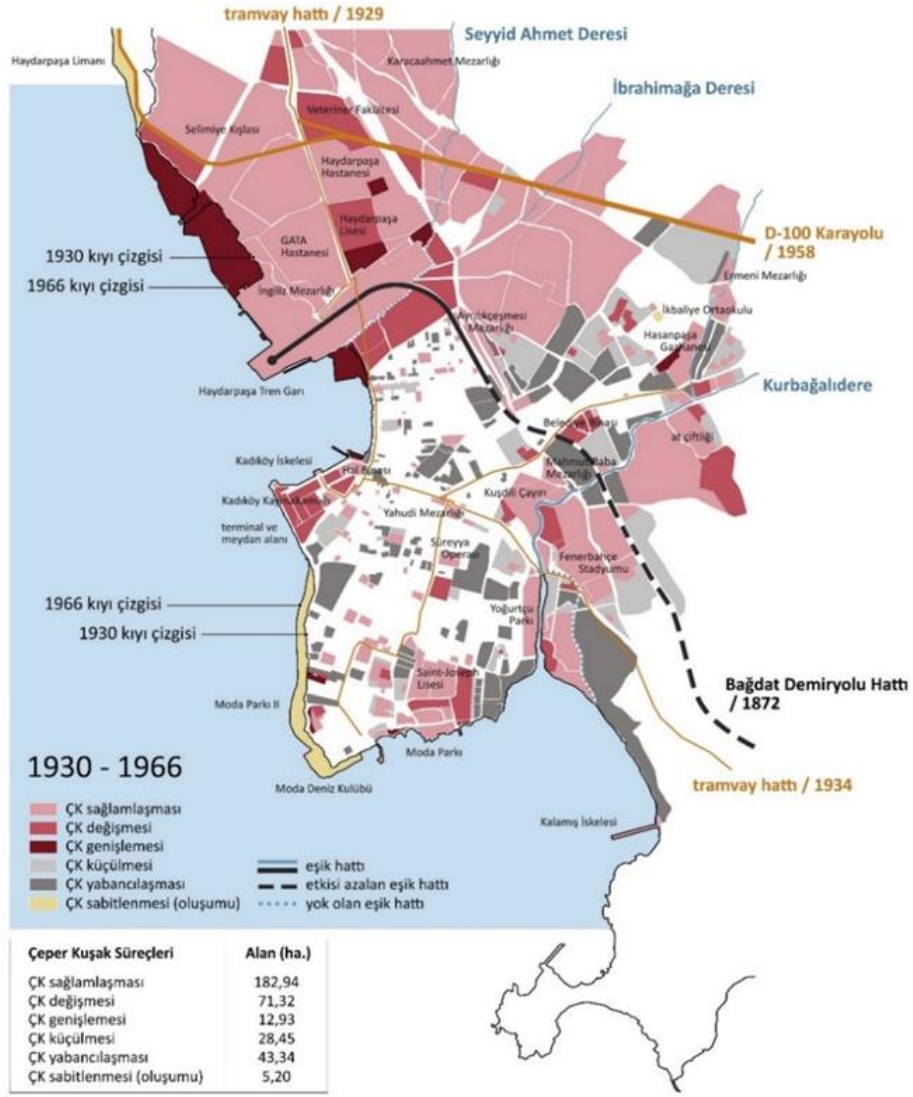
LEJANT

Boş arazi & Park	Karayolu
Tarım alanı & Bahçe	Tramvay hattı
Mezarlık	Demiryolu hattı
At çiftliği	Yeni demiryolu hattı
Spor alanı	Metrobüs
Meydan	Metro
Pazar alanı	Marmaray
Dini alan	Avrasya Tüneli
Eğitim alanı	
Sağlık alanı	
Askeri alan	
Endüstriyel alan	
Düşük yoğunluklu konut alanı	
Ulaşım tesisi & Otopark alanı	
İskele & Liman alanı	
Kültürel & Sosyal yapı	
Resmi yapı	

Arazi Kullanımları	Arazi Büyüklüğü (ha.)			
	1930	1966	1982	2021
Boş arazi & Park	154,40	80,36	61,28	31,40
Tarım alanı & Bahçe	69,10	35,12	13,41	0,01
Mezarlık	36,76	32,15	30,54	27,74
At çiftliği	4,20	2,81	0,00	0,00
Spor alanı	8,01	6,80	8,96	14,81
Meydan	18,55	0,87	0,04	3,23
Pazar alanı	0,00	0,00	1,93	0,00
Dini alan	3,76	2,96	2,96	3,74
Eğitim alanı	7,06	17,76	39,02	42,39
Sağlık alanı	27,23	31,98	23,90	32,19
Askeri alan	56,44	43,22	26,42	26,42
Endüstriyel alan	22,90	44,58	41,32	44,73
Düşük yoğunluklu konut alanı	20,10	10,98	4,29	1,42
Ulaşım tesisi & Otopark alanı	0,00	2,61	24,12	29,40
İskele & Liman alanı	1,52	5,94	22,90	48,78
Kültürel & Sosyal yapı	1,40	1,71	1,25	5,52
Resmi yapı	2,17	4,99	7,92	10,51

Şekil 5 Çalışma alanına ait haritalar (Kaynak: 1930, Salt Araştırma Arşiv; 1966 ve 1982, İBB Şehir Haritaları; 2021, TAK) ve çeper kuşak arazi kullanım değişimleri (Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.)

1930-1966 yılları arasındaki değişimlere bakıldığında (Şekil 6), Bağdat Demiryolu Hattı'na uzanmış olan kentin, tramvay ve otobüs seferlerinin ve D-100 karayolunun hizmete girmesi sonucunda artan göçler ve imar faaliyetleriyle kent çeperine doğru yayılmaya başladığı görülmektedir. Bu süreçte, demiryolu hattının eşik hattı özelliği kısmen zayıflarken; Haydarpaşa Deresi ve Kurbağalıdere'nin kollarından biri yol çalışmaları kapsamında yer altına alındığından bu özelliklerini kaybetmiştir.



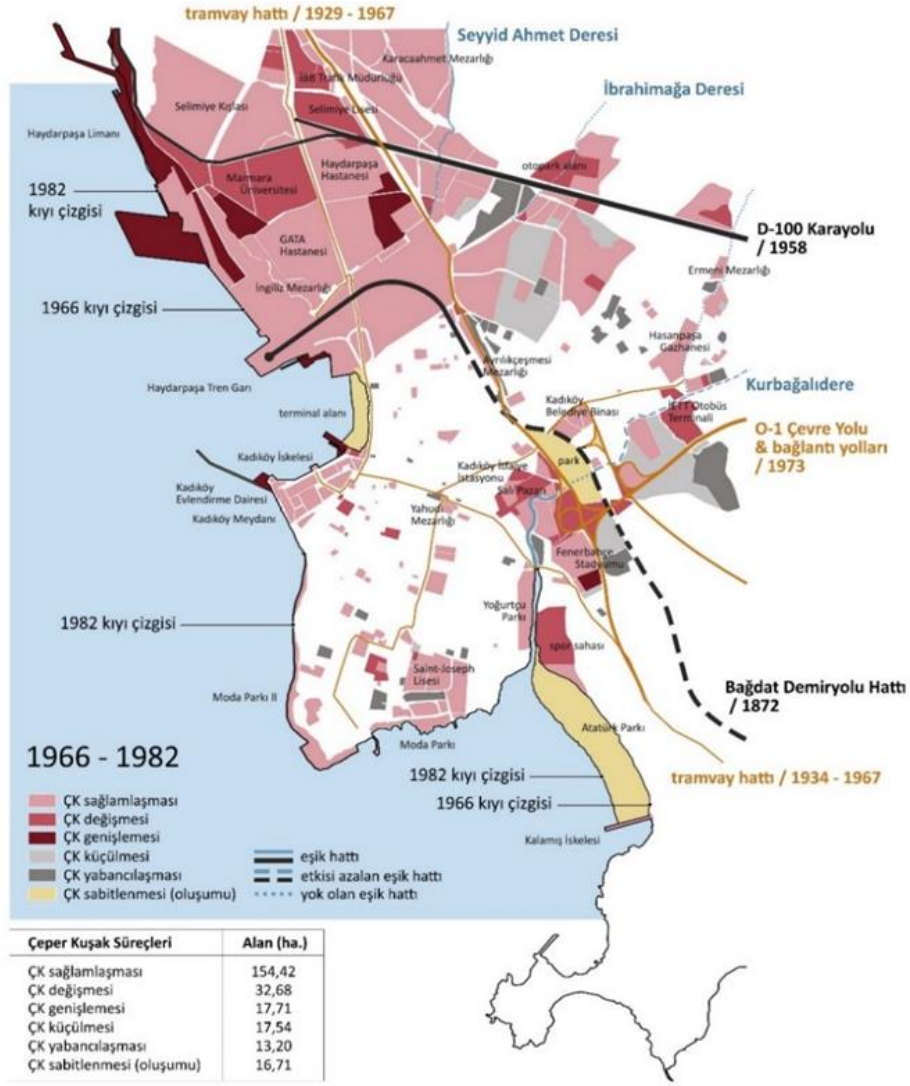
Şekil 6 Kadıköy'ün çeper kuşak süreçleri: 1930-1966 (Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.)

Bu dönemde, bölgedeki mezarlıkları; demiryolu hattı kuzeyindeki tarım alanları, meyve-sebze bahçeleri ve boş arazileri; Yoğurtçu ve Moda Parklarını; Kuşdili Çayırını; at çiftliğini; Fenerbahçe Stadyumunu; GATA Haydarpaşa Eğitim Hastanesini; kent merkezindeki dini, eğitim, kültürel-sosyal ve resmi yapıları barındıran 182,94 ha. alan ÇK sağlamaşması göstermiştir. Haydarpaşa Garı, yeni kıyı dolgu alanıyla (1936) ve Haydarpaşa Çayırı'nın gar alanına dâhil edilmesiyle genişlemiş; Hasanpaşa Gazhanesi ve Haydarpaşa Numune Eğitim ve Araştırma Hastanesi ise genişleyerek sağlamaşmıştır. Parsellerinden bazılarının Veterinerlik Fakültesi ve Haydarpaşa Lisesi'ne tahsis edilmesiyle Selimiye Kışlası kısmen sağlamaşırken; bu iki alan genişleyerek büyümüştür. Öte yandan, artan vapur ve tramvay seferleri doğrultusunda, terminal alanı ve meydan parkı oluşturulan Kadıköy Meydanı'nda (1932-1938) birtakım ÇK değişimleri yaşanmıştır. Bu yıllarda, yerleşim merkezindeki bazı boş araziler, tarım alanları, bahçeler ve spor alanları eğitim, dini veya resmi yapılara; Kurbağalidere boyunca konumlanan geniş tarım alanları ve çayırıkların bazılarıysa, özellikle 1960 itibarıyla gecekondulara dönüşmüştür. Prost'un kent merkezi ve çeperini konut-ticaret bölgeleri olarak kurgulaması ve beraberinde 1965 Kat Mülkiyeti Kanununun yürürlüğe girmesi sonucu hızlanan yapılaşma sürecinde, Kadıköy Meydanı, Yoğurtçu-Moda Parkları ve Bağdat Demiryolu Hattı çevresinde bulunan bazı tarım alanları, bahçeler, boş araziler, ufak meydanlar ve



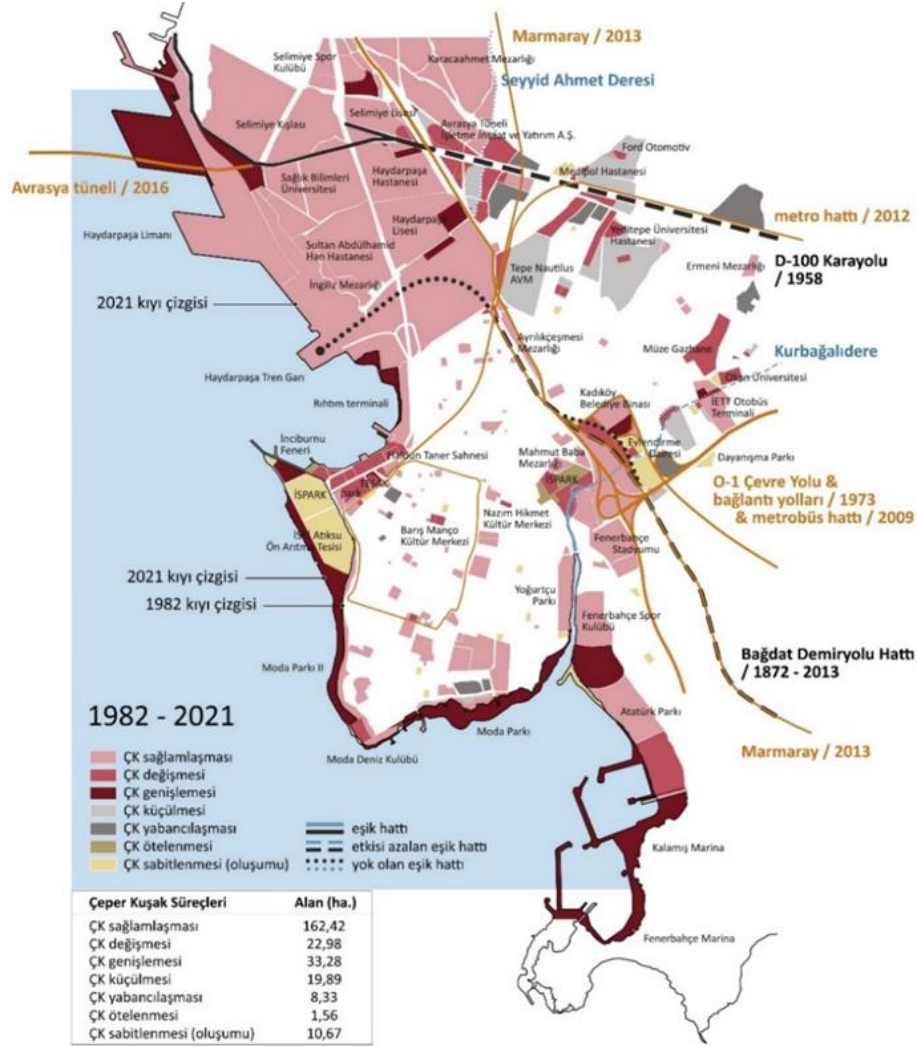
parklar kısmen konut alanlarına veya MİA'ya dönüşerek ÇK küçülmesi yaşamışlardır. Yerleşim merkezindeki yapılar arasında kalanlarsa, yoğun olarak çeper kuşak arazi kullanımına yabancılaşmışlardır. Benzer şekilde, Moda Burnu'nda yer alan villalar, yüksek yoğunluklu konut alanlarına dönüşürken; Bağdat Caddesi'nin Kartal'a kadar uzatılması sonucunda, Kurbağalidere'nin kuzeyindeki bazı boş araziler ve dere ağzı ile Kalamış İskelesi arasındaki kıyı şeridi tamamen konut alanlarına dönüşmüştür. Ticari fonksiyonu güçlenen Çarşı bölgesi çevresindeki depoların, resmi ve kültürel-sosyal yapıların hızla MİA'ya dönüştürülmeye başlandığı bu süreçte, Hasanpaşa Gazhanesi çevresinde yer alan boş araziler ile dini ve eğitim yapılarının bazıları ÇK küçülmesine ve yabancılaşmasına maruz kalmışlardır. Bunun dışında, inşa edilen yeni kıyı dolgu alanlarıyla 5,20 ha. alan kente kazandırılmıştır.

1966-1982 yılları arasındaki değişimler incelendiğinde (Şekil 7), kent merkezinin neredeyse tamamen yapılaştığı ve Boğaziçi Köprüsü, I. Çevre Yolu ve bağlantı yollarının açılmasıyla kentin gelişiminin kuzeydoğu yönünde ilerlediği; ancak, D-100 karayolunun eşik hattı oluşturduğu görülmektedir. Süren imar faaliyetleri ve tramvay köprüleri inşası için özellikle belediye binası yanındaki konutların yıkılmasıyla kentin gelişimi, güneydoğu yönüne kaymış ve bu alandan itibaren Kurbağalidere'nin eşik hattı etkisi zayıflamıştır. İbrahimağa Deresi ve Kurbağalidere'nin diğer kolunun yer altına alınmasıyla bu hatlar da ortadan kalkmıştır. Bu dönemde, Ayrılıkçesmesi ve Mahmut Baba mezarlıkları hariç geriye kalan mezarlıklardan; kentin kuzey çeperinde konumlanan sayılı tarım alanları, meyve-sebze bahçeleri ve boş arazilerden; kent merkezindeki kıyı parkları, dini, eğitim, kültürel-sosyal ve resmi yapılarla bazı endüstri, askeri, sağlık alanlarından; Fenerbahçe Stadyumu ve Moda Burnu'ndaki az sayıda villalardan oluşan 154,42 ha. alan mevcut arazi kullanımını koruyarak sağlamıştır. Yeni iskelelerin inşasıyla Haydarpaşa Garı genişlerken; bazı parsellerinin eğitim alanlarına tahsis edilmesine rağmen Selimiye Kışlası ve kısmen Salı Pazarı'na dönüştürülmesine rağmen Kuşdili Çayırı, ÇK sağlaması göstermiştir. Benzer şekilde, GATA Hastanesi, Haydarpaşa Numune Hastanesi, Haydarpaşa Lisesi ve yeni kıyı dolgu alanlarıyla Haydarpaşa Limanı (1967) genişleyerek sağlamıştır. Kadıköy Meydanı'nda, resmi yapıların ve park alanının sağlaması dışında, yeni iskele ve dolgu alanlarının inşasıyla (1980) ÇK genişlemeleri ve oluşumları görülmüştür. Öte yandan, Taşköprü Caddesinin genişletilmesiyle Mahmut Baba Mezarlığı'nın kısmen ulaşım tesislerine, D-100 karayolu çevresindeki bazı tarım alanlarının ve boş arazilerin geçeköndü mahallelerine ve otopark alanlarına dönüştürülmesiyle bölgede 32,68 hektarlık ÇK değişimleri yaşanmıştır. Bu yıllarda kent İstanbul'un ikincil merkezi iş alanına dönüştüğünden, Kurbağalidere çevresindeki tarım alanlarının büyük bir kısmı ofis kullanımına, kent merkezindeki depolar ticari yapılara dönüşerek ÇK kullanımına yabancılaşmışlardır. Bunun sonucunda, demiryolu hattı kuzeyindeki geniş meyve-sebze bahçelerinin ve boş arazilerin çoğu ve Moda'da az sayıda kalan tarım alanları ÇK küçülmesine ve yabancılaşmasına maruz kalmışlardır. Ancak, bu tarihler arasındaki ÇK küçülmesi ve yabancılaşması, 1930-1966 dönemine kıyasla daha az miktarda gerçekleşmiştir.



Şekil 7 Kadıköy'ün çeper kuşak süreçleri: 1966-1982 (Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.)

1982-2021 yılları arasındaki değişimlere bakıldığında (Şekil 8), Bağdat Demiryolu Hattı'nın gar alanı içerisindeki rayları, antik kent kalıntılarının incelenmesi kapsamında söküldüğünden (2018), bu eşik hattının fiziken yok olduğu, ancak kentin yayılmasını kuzeybatı yönünde hala sınırlandırdığı görülmektedir. Ayrıca, kentin hızla yayılarak D-100 karayolunu geçtiği; Seyyid Ahmet Deresi'nin yer altına alınmasıyla bu hattın da ortadan kalktığı söylenebilmektedir. Öte yandan, Karacaahmet ve Mahmut Baba mezarlıkları hariç geriye kalan mezarlıklardan; kent merkezindeki kıyı parkları ve oluşturulan yeni demiryolu hattı altındaki park alanından; askeri, sağlık ve spor alanları ile dini, eğitim, kültürel-sosyal ve resmi yapıların çoğundan; ulaşım tesisleri ve otopark alanlarından, Kurbağalidere kenarındaki az sayıda villadan oluşan 162,42 ha. alanda ÇK sağlamlaşması gerçekleşmiştir.



Şekil 8 Kadıköy'ün çeper kuşak süreçleri: 1982-2021 (Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.)

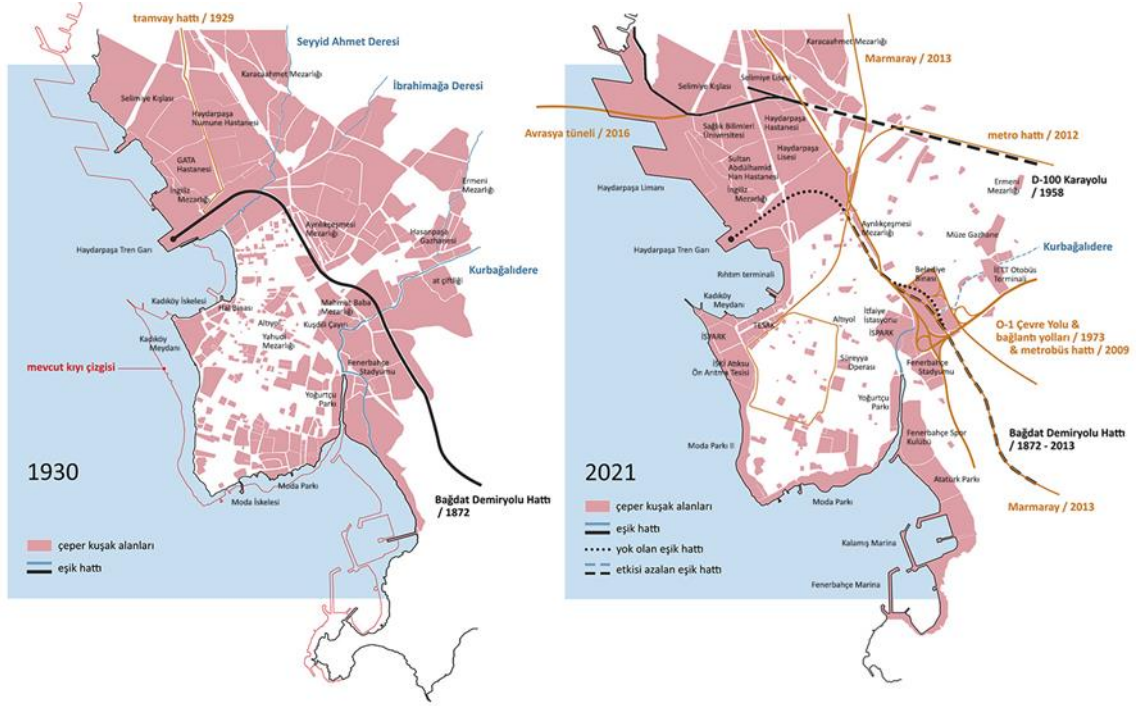
Bu süreçte, gelişen ulaşım ağı, kentin yapılaşma faaliyetlerinin sürdürülebileceği boş arazi ihtiyacı ve halkın sosyalleşebileceği kamusal yeşil alan ihtiyacı doğrultusunda özellikle büyük ölçekli kıyı dolgu alanlarının inşası ve çevredeki sayılı boş arazilerin dâhil edilmesiyle 33,28 hektarlık ÇK genişlemesi yaşanmıştır. Bu kapsamda, Haydarpaşa Limanı (1990), Haydarpaşa Lisesi, İETT Hasanpaşa Otobüs Terminali, İBB Trafik Müdürlüğü, Kadıköy Belediyesi, Fenerbahçe Spor Kulübü, Moda Deniz Kulübü, tarihi Moda Parkı (1990) ve Moda Parkı II (1993) genişleyen çeper kuşak alanları olmuştur. Ayrıca, Prost'un önerdiği Kalamış ve Fenerbahçe Marinaları (1985-1988), mevcut iskelelerin genişletilmesi ve Kalamış Atatürk Parkı'nın kısmen bu alana tahsis edilmesiyle oluşturulmuştur. Artan ulaşım ağının ve taşıt yoğunluğunun özellikle Kadıköy Meydanı'nda kıyı şeridini kapatması zamanla sorun olmaya başladığından, 1993-1994 tarihleri arasında Kadıköy İskelesi ile Hal Binası arasındaki alan trafiğe kapatılmış, Rihtim terminali yeni dolgu alanının inşasıyla genişletilmiş ve meydan yeniden düzenlenmiştir. Bu kapsamda, resmi yapıların kültürel-sosyal yapılara, otopark alanının kısmen park ve meydan alanına dönüştürülmesiyle ÇK değişimleri; Kadıköy Evlendirme Dairesi'nin bugünkü metrobüs durağı yanındaki konumuna taşınmasıyla ÇK



ötelenmesi gerçekleşmiştir. İleriki yıllarda yeni dolgu alanı üzerinde inşa edilen İSKİ Atık Su Ön Arıtma Tesisi (2003) ile oluşturulan geniş otopark alanı, meydanın çevresindeki otopark sorununu kısmen azaltsa da ulaşım yükünü hafifletememiş ve alanın endüstrileşmeye başlamasına sebep olmuştur. Bu yıllarda ÇK ötelenmesi ve değişmesi, tarihi Salı Pazarı'nın Kurbağalıdere'nin üst kesimlerine taşınmasından sonra bu alanın otopark alanına dönüştürülmesi ve beraberinde Mahmut Baba Mezarlığı'nın güney parselinin bu alana dâhil edilmesiyle devam etmiştir. Aynı zamanda, otobüs terminali ve bugünkü AVM çevresindeki bazı boş arazilerin, tarım alanlarının ve kamusal yapıların eğitim ve sağlık alanlarına dönüştürüldüğü bu süreçte, müzeye dönüştürülen Hasanpaşa Gazhanesi ve Nazım Hikmet Kültür Merkezi ile Barış Manço Kültür Merkezi'ne dönüştürülen yerleşim merkezindeki eski konutlar ÇK değişimi yaşayan alanlardan olmuşlardır. İlerleyen yıllarda, metrobüs, metro, tünel ve marmaray hatlarının hizmete girmesiyle kentleşme süreci hızlanan bölgedeki kat yükseklikleri ve yapılaşma yoğunluğu kentsel dönüşüm projeleriyle daha da artmış ve özellikle kent çeperinde ÇK küçülmesi ve yabancılaşması devam etmiştir. Örneğin, Karacaahmet Mezarlığı'nın ulaşım tesislerine, büyük parsellerin Tepe Nautilus AVM ve Ford Otomotiv gibi ticari alanlara ve sitelere kısmen dönüşmesi vb. yaklaşık 19,89 ha. ÇK küçülmesi yaşanmıştır. Çeperdeki geriye kalan boş arsa ve bahçeler ile kent merkezindeki az sayıda kalan düşük yoğunluklu konut ve otopark alanlarıysa yoğun konut alanlarına dönüşerek 8,33 ha. kadar yabancılaşmışlardır. Bu tarihler arasındaki ÇK yabancılaşması süreci, 1966-1982 dönemiyle kıyaslandığında, daha az miktarda gerçekleşmiştir.

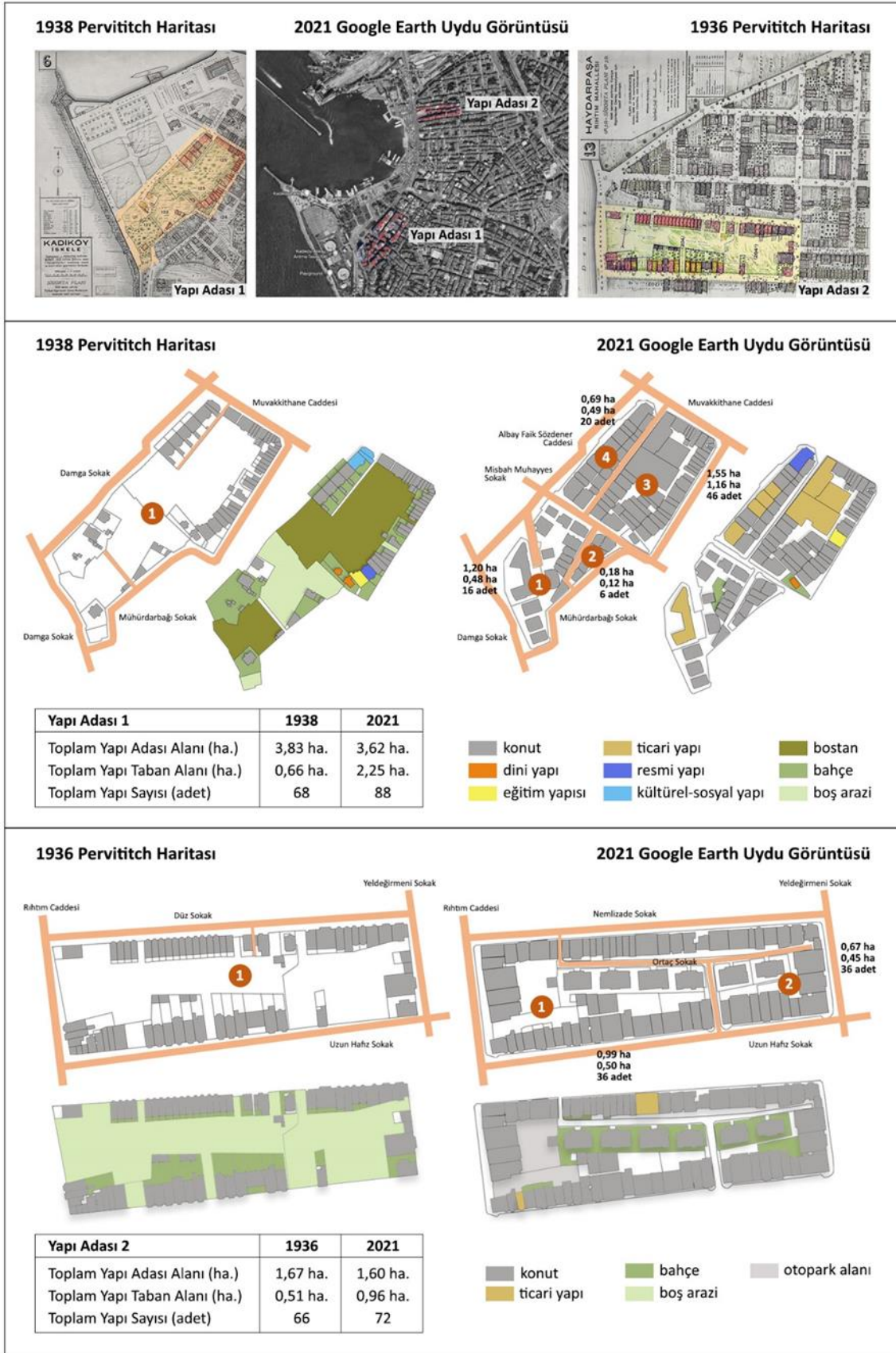
1930-2021 yılları arasında Moda Burnu ve Haydarpaşa Koyu çevresi ile eski kent çeperindeki çeper kuşak alanlarının, gelişen ulaşım ağları ve imar faaliyetleri sonucu kentin yayılma yönüyle paralel olarak ÇK yabancılaşması geçirdiği; sağlamlaşmış çeper kuşaklarınsa çoğunlukla dini ve eğitim alanlarından oluştuğu görülmektedir (Şekil 9). Arazi büyüklüklerini kısmen koruyan mezarlıklar, sahil parkları, binalar arasında ve site içlerinde kalan az sayıdaki bahçelerse sağlamlaşan diğer çeper kuşak alanlarıdır. Özellikle tarım alanları ve meyve-sebze bahçeleri üzerinde gerçekleşen ÇK yabancılaşması sürecinde, sağlamlaşan geniş arazi büyüklüğüne sahip askeri, endüstriyel ve sağlık alanlarının ve büyük ölçekli dolgu alanlarından oluşan liman, endüstriyel alanlar ile kıyı parklarının bölgedeki çeper kuşak kayıplarını dengelediği görülmektedir.

Son olarak, değişen kent dokusunun daha detaylı incelenmesi amacıyla yerleşim merkezinden seçilen 2 yapı adasındaki değişimler 1936 ve 1938 Pervititch haritaları ile 2021 Google Earth uydu görüntüsü üzerinden analiz edilerek karşılaştırılmıştır (Şekil 10). İncelemeler sonucunda, yapı adası 1 ve 2'nin tarihi haritalarda çıkmaz sokaklarla ve sıra evlerle kısmen çevrili tekil yapı adaları oldukları gözlenirken; günümüzde oluşturulan yeni ulaşım akslarıyla ada büyüklüklerinin küçüldüğü ve yapı adası içindeki toplam yapı sayısı ile yoğunluğunun artışıyla geniş bostan ve bahçelerden oluşan yerleşim dokusunun kaybolduğu görülmektedir. Böylelikle, müstakil konutlar yerine ticari fonksiyonlarla birlikte sınırlı yeşil ve açık alana sahip yoğun apartman bloklarının oluştuğu söylenebilmektedir.



BOŞ ARAZİ & PARK	Yoğurtçu Parkı, Moda Parkı
TARIM ALANI & BAHÇE	Site içinde ve binalar arasında kalan az sayıda bahçe
MEZARLIK	Karacaahmet, İngiliz, Ayrılıkçemesi, Mahmut Baba, Ermeni, Yahudi Mezarlıkları
SPOR ALANI	Fenerbahçe Stadyumu (1908)
MEYDAN	Kadıköy Meydanı, Altıyol
DİNİ ALAN	Kethüda Cami (1550), İbrahimağa Cami (1580), Osmanağa Cami (1612), Ayia Euphemia Kilisesi (1694), Surp Takavor Ermeni Kilisesi (1722), Caferağa Cami (1760), Sultan III. Mustafa Cami (İskele Cami - 1760), Notre-Dame de L'Assomption Kilisesi (Kadıköy Fransız Katolik Kilisesi - 1865), İstanbul Presbiteryen Kilisesi (All Saints Moda Kilisesi - 1878), Surp Levon Ermeni Katolik Kilisesi (1890), Kaptan Hasan Paşa Cami (1899), Yahudi Sinagogu (Hemdat İsrail Sinagogu - 1899), Aya Triada Rum Ortodoks Kilisesi (1902), İkbaliye Cami (1914), Rasimpaşa Cami (1920), Ayios Yeorgios Rum Ortodoks Kilisesi (1927), Meryem Ana Katolik Kilisesi, Kadıköy Rum Ortodoks Metropolitliği, Kadıköy Uluslararası Topluluğu Kilisesi
EĞİTİM ALANI	Rum Erkek ve Kız Okulları, Saint-Joseph Fransız Lisesi (1870), Hamazaspyan-Muratyan Ermeni Okulu (Özel Aramyan Uncuyan Ermeni İlkokulu ve Ortaokulu - 1873), Haydarpaşa Yahudi Cemaati Okulu (1875), Lycée Sainte-Euphémie Lisesi (İstanbul Kadıköy Kemal Atatürk Lisesi - 1895), İstanbul Anadolu Lisesi (1900), Mahfiruz Sultan İnas Mektebi (Özdemirolu İmam Hatip Ortaokulu - 1913), Alman Okulu (Osmangazi İlkokulu - 1914), Moda Kız Numüne Mektebi (Moda İlkokulu - 1916), Gazi Mustafa Kemal Paşa Ortaokulu (1927)
SAĞLIK ALANI	Haydarpaşa Numune Eğitim ve Araştırma Hastanesi (1840), GATA Haydarpaşa Eğitim Hastanesi (Sultan Abdülhamid Han Eğitim ve Araştırma Hastanesi - 1845)
ASKERİ ALAN	Selimiye Kışlası (1828)
ENDÜSTRİYEL ALAN	Hasanpaşa Gazhanesi (Müze Gazhane - 1892), Haydarpaşa Tren Garı (1908)
DÜŞÜK YOĞUNLUKLU KONUT ALANI	Az sayıda villa
İSKELE & LİMAN ALANI	Kadıköy İskelesi (1915), Moda Vapur İskelesi (1917)
KÜLTÜREL & SOSYAL TESİS	Rıza Paşa Polis Karakolu (Şehit Polis Aileleri Derneği), Kadıköy Kaymakamlığı (Tarih Edebiyat Sanat Kütüphanesi (TESAK)), Hal Binası (Kadıköy Haldun Taner Sahnesi - 1927)
RESMİ YAPI	Aziziye Hamamı (1860), Hilal Sineması (Kadıköy İtfaiye İstasyonu), Hale Sineması (1873), Süreyya Operası (1927)

Şekil 9 Kadıköy'ün sağlamaşan çeper kuşak alanları (Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.)



Şekil 10 Pilot alanların karşılaştırmalı analizi (Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.)



5. Değerlendirme ve Sonuçlar

Çeper kuşaklar, kentlerin gelişim sürecinde tarihi olaylar ve bunların çerçevesinde gerçekleştirilen çeşitli plan ve projelerle üretilir ve şekillenirler. Özellikle iç ve orta çeper kuşaklar, zamanla kent içlerinde gömülü kaldıklarından kentlerin tarihsel-coğrafi ögesi olup mekânsal gelişim evrelerini yansıtır. Ancak, günümüzde hızlı nüfus artışı ve yeni gelişim yerlerine duyulan ihtiyaçlar sonucu bu alanlar, hızlı bir yabancılaşma sürecindedirler.

Bu bağlamda, İstanbul'daki göç hareketleri, hızlı kentleşme süreci ve rant baskısı, 1800'lü yılların ortalarına kadar banliyö karakterini koruyan Kadıköy'ün, günümüzde yoğun konut, ticaret ve ulaşım merkezi olmasına neden olmuştur. Bu kapsamda, 1930-2021 tarihleri arasında Kadıköy'ün iç ve orta çeper kuşak gelişimlerinin incelendiği bu çalışmada, Haydarpaşa Koyu çevresi ve Moda Burnu'ndaki çeper kuşak alanlarının 1960'lı yıllara kadar; kent çeperindekilerince çoğunlukla bu tarihten itibaren başka bir çeper kuşak kullanımına veya kısmen/tamamen konut veya MİA'ya dönüştürülmesiyle yoğun ÇK değişmesi, küçülmesi ve yabancılaşması geçirdikleri görülmüştür. İlçede altyapının geliştiği ve çıkarılan yasalarla imar faaliyetlerinin arttığı bu süreçte özellikle tarım alanları, meyve-sebze bahçeleri ve boş araziler neredeyse yok olmuştur. 2000'li yıllara kadar kent, yapı adası bazında mekânsal gelişimini tamamladığından bölgede ÇK yabancılaşması azalırken; ihtiyaçlar doğrultusunda ÇK değişimi, yeni dolgu alanlarıyla ÇK genişlemesi ve oluşumu devam etmiştir. Öte yandan, bölgedeki geniş arazi büyüklüğüne sahip askeri, endüstriyel, sağlık alanlarında; çeşitli dini, eğitim, kültürel-sosyal ve resmi yapılarda ve genellikle dolgu alanları üzerinde yaratılan parklarda ÇK sağlama görülmüştür. Ancak, bu alanların arazi kullanımları incelendiğinde, kentsel ekolojik alanlardan ziyade çoğunlukla yapılaşmış alanlar olduğu dikkat çekmektedir. Yapılaşma baskısının günden güne arttığı ve özellikle antik kent kalıntılarının keşfedildiği Haydarpaşa Garı gibi günümüzde kullanılmayan arazilerde yoğunlaştığı Kadıköy'de bu alanların tarihi-ekolojik kaygıyla korunup çoğaltılması ayrıca önem kazanmaktadır.

Bu çerçevede, çeper kuşakların tarihi ve ekolojik değere sahip olduğu ve doğru planlama politikalarıyla kentlerin kontrolsüz yayılmasını engellediği unutulmamalıdır. Ayrıca, kentlerin çeper kuşak gelişimleri tarihsel süreç içerisinde incelenmeli, bu alanlar planlama ve tasarım politikalarında tanımlanarak sayıları arttırılmalı ve korunup iyileştirilmelidir. Bu çalışma, çeper kuşakların mevcut durumunun saptanmasının yanı sıra, İstanbul ve alt merkezlerinin şehirleşme tarihine ve ileride yapılması beklenen çeper kuşak çalışmalarına ışık tutmayı ve bu alanların bölgesel ve kent bütününde en verimli şekilde değerlendirilmesinin önemini vurgulamayı amaçlamaktadır.

Teşekkür

İTÜ Fen Bilimleri Disiplinler Arası Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı'nda, Prof. Dr. Ayşe Sema KUBAT ve Doç. Dr. Hasan Serdar KAYA yürütücülüğünde verilen "Urban Morphology" dersi kapsamında hazırlanan bu çalışma, 2022 Uluslararası Kentsel Form Semineri, 29. ISUF Konferansı'nda sunulmuş ve alınan direktifler doğrultusunda Prof. Dr. Ayşe Sema KUBAT ile birlikte geliştirilmiştir.

Kaynaklar

- Atlı, T. (2019). *Kadıköy Moda semtinin tarihi ve kentsel sit olarak tanımlanması ve korunması için öneriler* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Barke, M. (1976). *Land use succession: a factor in fringe-belt modification*. The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers), 8(4), 303-306. <https://www.jstor.org/stable/20001148>
- Barke, M. (1982). Beyond the urban growth map: suggestions for more analytical work in urban morphology. *Teaching Geography*, 7(3), 111-115. <https://www.researchgate.net/publication/268147383>



- Conzen, M.P. (2009). How cities internalize their former urban fringes: a cross cultural comparison. *Urban Morphology*, 13(1), 29-54. <https://doi.org/10.51347/jum.v13i1.3946>
- Conzen, M.R.G. (1960). *Alnwick, Northumberland: a study in town plan analysis*. The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers), 27, 1-122. <http://www.jstor.org/stable/621094?origin=JSTOR-pdf>
- Conzen, M.R.G. (1962). *The plan analysis of an English city centre*. Proceedings of the International Geographical Union Symposium in Urban Geography, Lund, Sweden.
- Conzen, M.R.G. (1969). *Alnwick, Northumberland: a study in town plan analysis* (2. baskı). The Institute of British Geographers.
- Demir, M. (2014). 'Körler kenti' Kalkhedon ile Byzantion kuruluş hikayesi. *Aktüel Arkeoloji* 37, 34, 56-67.
- Ducom, E. (2005). *Fringe belts in French cities: a comparative study of Rennes, Nantes and Tours*. In M. Barke (Ed.), *Approaches in urban morphology* (Division of Geography, University of Northumbria, Newcastle upon Tyne), 34-43. <https://shs.hal.science/halshs-00150853>
- Gu, K. (2010). Exploring the fringe belt concept in Auckland: an urban morphological idea and planning practice. *New Zealand Geographer*, 66, 44-60. <https://doi.org/10.1111/j.1745-7939.2010.01169.x>
- Hazar, D., & Kubat, A.S. (2015). Fringe belts in the process of urban planning and design: comparative analysis of Istanbul and Barcelona. *AZ/ITU Journal of the Faculty of Architecture*, 12(1), 53-65.
- Hopkins, M.I. (2012). The ecological significance of urban fringe belts. *Urban Morphology*, 16(1), 41-54. <https://doi.org/10.51347/jum.v16i1.3967>
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2015). *1/1000 ölçekli Kadıköy ilçesi, Kurbağlıdere-Hasanpaşa 1. derece doğal sit alanına ilişkin koruma amaçlı uygulama imar planı araştırma ve açıklama raporu*. İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü.
- Kuban, D. (2020). *İstanbul 1600 yıllık bir müzedir: kent ve mimarlık üzerine İstanbul yazıları* (1. baskı). YEM Yayın. İstanbul. ISBN: 978-625-7008-20-4
- Kubat, A.S. (2019). Exploring the fringe-belt phenomenon in a multi nuclear city: the case of Istanbul. *ICONARP International Journal of Architecture and Planning*, 7(Special Issue "Urban Morphology"), 95-134. <https://doi.org/10.15320/ICONARP.2019.83>
- Kubat, A.S., & Hazar, D. (2018). *İstanbul'un çeper kuşak gelişim süreci*. Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiri Kitabı, İstanbul, Türkiye.
- Tekeli, İ. (2010). *Türkiye'nin kent planlama ve kent araştırmaları tarihi yazıları* (1. baskı). Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul. ISBN: 978-975-333-258-3
- Ünlü, T. (2013). Thinking about urban fringe belts: a Mediterranean perspective. *Urban Morphology*, 17(1), 5-20. <https://doi.org/10.51347/jum.v17i1.2884>
- Ünlü, T. (2021). *Değişen planlama anlayışının kentin biçimine etkisi: Türkiye üzerine morfolojik bir değerlendirme*. Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı III. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiri Kitabı, Ankara, Türkiye.
- Ünlü, T., & Baş, Y. (2016). Multi-nuclear growth patterns in a rapidly changing Turkish city: a fringe-belt perspective. *Urban Morphology*, 20(2), 107-121. <https://doi.org/10.51347/jum.v20i2.4058>
- Whitehand, J.W.R. (1967). *Fringe belts: a neglected aspect of urban geography*. The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers), 41, 223-233. <https://www.jstor.org/stable/621338>
- Whitehand, J.W.R. (1972a). *Building cycles and the spatial pattern of urban growth*. The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers), 56, 39-55. <https://www.jstor.org/stable/621541>
- Whitehand, J.W.R. (1972b). *Urban-Rent theory, time series and morphogenesis: an example of eclecticism in geographical research*. The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers), 4(4), 214-222. <http://www.jstor.com/stable/20000692>
- Whitehand, J.W.R., & Morton, N.J. (2003). Fringe belts and the recycling of urban land: an academic concept and planning practice. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 30, 819-839. <https://doi.org/10.1068/b12997>
- URL-1: NKFU. (2021, Ağustos). *Kadıköy'ün tarihsel gelişimi, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi Kadıköy*. Erişim tarihi: 17 Ekim 2021. <https://www.nkfu.com/kadikoyun-tarihsel-gelisimi-osmanli-ve-cumhuriyet-donemi-kadikoy/>
- URL-2: Kadıköy Kaymakamlığı. (t.y.). *Kadıköy ilçemizin tarihçesi*. Erişim tarihi: 3 Nisan 2021. <http://www.kadikoy.gov.tr/kadikoy-ilce-tarihce>
- URL-3: *İstanbul Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü* (İstanbul AKDM). (2018). Kentsel dönüşüm ve belediyeler. Erişim tarihi: 28 Haziran 2021. <https://istanbulakdm.csb.gov.tr/kentsel-donusum-ve-belediyeler-i-99142>



- 1786 Kauffer Haritası: Salt Araştırma Arşiv. (t.y.). Plan de la ville de Constantinople et des ses faubourgs tant en Europe qu'en Asie levé géométriquement en 1776 par Fr. Kauffer vérifié et augmenté en 1786. Erişim tarihi: 14 Mart 2023. <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/116051>
- 1882 Stolpe Haritası: Civelekoğlu, L. (2020). Kadıköy Moda'da bir "deli saraylı"... (I). Erişim Tarihi: 14 Mart 2023. <https://lcivelekoğlu.blogspot.com/2020/03/kadikoy-modada-bir-deli-sarayli-i.html>
- 1909 Ottoman Haritası: Kadıköy Belediyesi. (t.y.). Mekânsal stratejik plan mevcut durum raporu. Merkez Kadıköy. <https://webgis.kadikoy.bel.tr>
- 1930 Pervititch Haritası: Salt Araştırma Arşiv. (t.y.). Index général du plan immobilier levé sur base de la triangulation officielle. Kadıköy. Erişim tarihi: 5 Mayıs 2021. <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/110020>
- 1936 Pervititch Haritası: Salt Araştırma Arşiv. (t.y.). Haydarpaşa Rıhtım Mahallesi. Erişim tarihi: 5 Mayıs 2021. <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/1848>
- 1938 Pervititch Haritası: Salt Araştırma Arşiv. (t.y.). Kadıköy İskele. Erişim tarihi: 5 Mayıs 2021. <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/1848>
- 1966 Uydu Görüntüsü: İBB Şehir Haritaları. (t.y.). Arşiv. Erişim tarihi: 9 Mayıs 2021. <https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>
- 1982 Uydu Görüntüsü: İBB Şehir Haritaları. (t.y.). Arşiv. Erişim tarihi: 9 Mayıs 2021. <https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>
- 2021 Hâlihazır Planı: Tasarım Atölyesi Kadıköy (TAK). (t.y.). Erişim tarihi: 12 Mayıs 2021. <http://takortak.org/atolye/kadikoy/>
- 2021 Uydu Görüntüsü: Google Earth. (t.y.). Erişim tarihi: 12 Mayıs 2021. https://earth.google.com/web/search/kad%c4%b1k%c3%b6y/@40.99014144,29.04554374,22.83913287a,14064.07977289d,35y,-0h,0t,0r/data=CigiJgokCUtUxl_orURAEVIXzMYORAGRYTKdEJrj1AIUTUgaYuSTxA