



# Bahçelievler İlçesinde Kentleşme Süreci<sup>1</sup>

## Urbanization Process In Bahçelievler District

Mesut ŞİMŞEK<sup>2</sup> , Mesut DOĞAN<sup>3</sup> 

### Öz

Bahçelievler ilçesinde, kentleşme süreci İstanbul'un 1950'lerde aldığı yoğun göçle başlamıştır. Bu tarihten önce saha, uzun yıllar boyunca Yenibosna ve Kocasinan köyleri ile çevresindeki çiftliklerden ibaret olup İstanbul ve Bakırköy'ün kırsal alanlarına dahildir. 1950'li yıllarda kırlardan başlayan göçle İstanbul hızla büyümüş ve Bahçelievler şehrin önemli bir parçası olmuştur. Bahçelievler'in güneyinden geçen D 100 karayolu (E-5) ve çevresine kurulan fabrikalar yerleşimin büyüme yönüne etki eden en önemli faktör olmuştur. Araştırma sahasındaki eski köyler göç sonucunda plansız olarak güneydeki karayoluna doğru büyümüş, karayolu üzerinde oluşmaya başlayan yerleşmelerle birleşmiştir. Bundan farklı olarak Bahçelievler Mahallesi'ne tekabül eden saha ise Henri Prost tarafından tasarlanan plan doğrultusunda kentleşmiştir. Böylelikle araştırma sahasında hem plansız hem planlı kentleşme görülmektedir. Bahçelievler'in farklı alanlarında gerçekleşen kentleşme faaliyetlerinin yapısal farkları güncel kentsel sorunların temelini oluşturmaktadır. Göç sebebiyle plansız kentleşmenin görüldüğü kesime kıyasla, ilçedeki altyapı sorunları, Prost'un planına bağlı gelişen Bahçelievler Mahallesi'nde en azdır. İlçe aynı zamanda birinci derece deprem bölgesinde yer almaktadır. Deprem riskiyle hızlanan kentsel dönüşüm faaliyetleri Bahçelievler'de tam anlamıyla uygulanmamaktadır. Eski veya dayanıksız binaların yıkılıp yeniden yapılması depreme dirençli yapı sayısını arttırsa da mevcut altyapı problemlerinin çözümünü sağlamamaktadır. Kentsel dönüşüm faaliyetleri geniş alanda uygulandığında Bahçelievler'deki kentsel sorunları çözecektir. Ayrıca kentsel dönüşüm uygulanırken ilçedeki nüfusun artmamasına dikkat edilmelidir.

**Anahtar Kelimeler:** İstanbul, Bahçelievler, Kentsel Dönüşüm, Kentleşme, Kentsel Sorunlar

### ABSTRACT

Urbanization process in Bahçelievler district started with the intense immigration that Istanbul received in the 1950s. Before this date, the area consisted of Yenibosna and Kocasinan villages and surrounding farms for many years and was included in the rural areas of Istanbul and Bakırköy. With the migration from the countryside that started in the 1950s, Istanbul grew rapidly and Bahçelievler became an important part of the city. The state road D.100 (E-5) passing through the south of Bahçelievler and the factories built around it were the most important factor affecting the growth of the settlement. As a result of migration, the old villages in the research area grew unplanned towards the southern highway and merged with the settlements that started to form on the highway. Apart from this, the area corresponding to Bahçelievler Neighborhood was urbanized in line with the plan designed by Henri Prost. Thus, both unplanned and planned urbanization is observed in the research area. Structural differences of urbanization activities taking place in different areas of Bahçelievler, forms the basis of current urban problems. Compared to the part where unplanned urbanization is seen due to migration, the infrastructure problems in the district are minimal in Bahçelievler Neighborhood, which develops according to Prost's plan. The district is also located in the first-degree earthquake zone. Urban transformation activities, accelerated by earthquake risk, are not fully implemented in Bahçelievler. Although the demolition and reconstruction of old or weak buildings increases the number of earthquake-resistant buildings, it does not provide a solution to existing infrastructure problems. Urban problems in Bahçelievler will be solved when urban transformation activities are implemented in a wide area. Additionally, while implementing urban transformation, care should be taken to ensure that the population in the district does not increase.

**Keywords:** İstanbul, Bahçelievler, Urban Transformation, Urbanization, Urban Problems

<sup>1</sup> Bu çalışma "Bahçelievler İlçesinin Gelişimi ve Mekânsal Analizi" başlıklı yüksek lisans tezinden türetilmiştir.

<sup>2</sup> **Corresponding Author:** (Doctorant), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya, [mesutsimsek34@hotmail.com](mailto:mesutsimsek34@hotmail.com), 0000-0002-7254-474X

<sup>3</sup> (Prof. Dr.), İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, [esutan@istanbul.edu.tr](mailto:esutan@istanbul.edu.tr), 0000-0002-4926-5769



## GİRİŞ:

Yerleşme, insanların barınma, beslenme ve diğer ihtiyaçlarını karşıladığı ve günlük hayatını sürdürmek için faydalandığı bir alanı ve eylemi ifade eder. Bu çalışmada Bahçelievler ilçe sınırları sahasındaki yerleşme tarihi ve gelişimi incelenmekte ve buna bağlı sorunlar belirtilmektedir. Araştırma sahasında eski köy merkezleri, kırsal göç sonucunda ortaya çıkan yeni alanlar ve plan dahilinde imar edilen Bahçelievler Mahallesi'nde olmak üzere üç şekilde yerleşme başlamıştır. İlk yerleşme Kocasınan ve Yenibosna köyünde ortaya çıkmıştır. Günümüzde Bahçelievler Mahallesi olarak bilinen kısım ise planlama sonucu kentleşmeye açılmıştır. Özellikle 1950'lerde D100 Karayolu etkisiyle doğu – batı istikametine doğru genişleyen İstanbul bu dönemde dışarıdan aldığı göçlerle birlikte hızla büyümüştür. Bu büyüme sonucu D100 Karayolu çevresinde yeni yerleşim alanları ortaya çıkmıştır (Ayhan, 2017:156). Bahçelievler ilçesinin güneyinde planlama sonucu oluşan yeni yerleşmeler ise kuzey kesimdeki eski köylere doğru büyümüş ve yerleşim alanları genişlemiştir.

Bahçelievler ilçesi sınırları içindeki eski köyler, tamamen göçe bağlı, hızlı ve düzensiz olarak ortaya çıkan yeni yerleşmeler ve bir plan temelinde inşa edilen Bahçelievler Mahallesi olmak üzere sahada görülen üç tür yerleşme, zamanla iç içe geçmiştir. Çalışmada organik ve düzenli kentleşmenin bir arada görüldüğü Bahçelievler ilçesindeki yerleşme süreci ve bu durumun günümüzde sebep olduğu kentsel sorunlar incelenmektedir.

### 1. Amaç ve Yöntem

Tüm Türkiye'de olduğu gibi 1950'lerde başlayan yoğun kırsal göç etkisinde nüfusu hızla artan Bahçelievler, büyüyerek İstanbul'un önemli bir ilçesi haline gelmiştir. Bu çalışmada Bahçelievler ilçesinin yerleşme tarihi ile planlı ve plansız gelişme süreci sorunlarıyla birlikte ele alınmış ve değerlendirilmiştir. Bu amaçla araştırma sahasını konu alan literatür incelenmiş, arazi çalışması yapılmış, resmî kurumlarla görüşülmüş temin edilen veriler işlenmiş ve haritalandırılmıştır. Bu çalışmada araştırma sahasındaki güncel şehirselle sorunların temel sebebinin yerleşme ve plansızlık olduğu vurgulanmıştır. Çalışmadaki haritaların yapımı için ArcGIS 10.5 yazılımı, Bahçelievler Belediyesi'nden temin edilen veriler ve İBB uydu görüntüleri arşivinden yararlanılmıştır.

### 2. Bahçelievler İlçesinin Kentleşme Tarihi

Günümüzdeki Bahçelievler ilçesi geçmişte Bakırköy idari sınırlarında yer almıştır. Dolayısıyla sahadaki nüfus hareketleri İstanbul ve Bakırköy'ün tarihindeki olaylara paralel olmuştur. Dördüncü Haçlı Seferi'ndeki tahribat sonucunda hem İstanbul hem de Bakırköy yağmalanmıştır. Belirtilen yerleşmelerin eski görkemini kaybettiği bu olaylardan araştırma sahasındaki kır hayatının ve alandaki köylerin de etkilenmesi olasıdır. Osmanlı döneminde de sahada ekseriyetle Rumlardan oluşan yerel azınlık yaşamaya devam etmiştir. İlaveten Küçükçekmece civarındaki köylere iskân faaliyetleri dahilinde çiftlikler kurulmuştur (Şahin ve Şenol, 2023:5). Osmanlı döneminde araştırma sahasındaki yerleşme yerleri Nifos ve Viranbosna köyleridir. Ayrıca sahada İncirli, Salgır, Kuleli, Siyavuşpaşa, Ayazma ve Haznedar gibi münferit çiftlikler mevcuttur. Bu köy ve çiftliklerde yaşayan insanların temel geçim kaynakları sebze bahçeleri ve bağları olmaktadır. Aynı zamanda araştırma sahasında Siyavuşpaşa Köşkü ve Haznedar çiftliği gibi Osmanlı devlet adamlarına tahsis edilen araziler mevcuttur. Yenibosna'da da önemli bir kasrın kalıntılarının varlığı kaynaklarda bildirilmektedir (Bakırköy Belediyesi, 1987:26). Sahada barınan halk için yeraltı su kaynakları da önemli olmuştur. İçme suyu olarak kullanılmak üzere açılan kuyulardan bazıları bugün eski evlerin bahçesinde hala görülmektedir. Bölge halkı geçmiş yıllarda tarla ve bahçe işleri dışında, İstanbul surlarının da yapımında kullanılan kireç taşı ocaklarında çalışarak geçimlerini sağlamışlardır. Bu ocaklarda üretilen taşlara günümüzde Siyavuşpaşa Mahallesi'ndeki Milli Egemenlik Parkı'nda bulunan Siyavuşpaşa Köşkü'nde rastlanmaktadır. Geçmişte sahadaki köyler İstanbul'a yakın oldukları için zaman zaman yaşanan savaşlardan etkilenmiş ancak İstanbul'a yapılan

göçlerden doğrudan etkilenmiştir. Savaş ve tahribat sonrasında nüfus kaybetme ve yok olma riski taşıyan bu köyler göçlerle desteklenerek var olmaya devam etmiştir. Ancak geçmiş yıllardaki göçler, sahadaki yerleşimleri bir kente çevirecek kadar önemli değildir. Bahçelievler’de gerçek anlamda kentleşme faaliyetlerinin başlaması İstanbul’un 1950’li yıllarda aldığı kırsal göçle doğrudan ilgilidir. Bu tarihe kadar araştırma sahası Bakırköy’ün kırsal alanlarında iki köy ve çevresindeki çiftliklerden ibaret olmuştur. Ülkenin kırsal alanlarından ekonomik sebeplerle İstanbul’a yapılan göçler, zamanla sahanın çevresini değiştirmiş ve kentleşme faaliyetlerini başlatmıştır.

Şekil 1. 1897’de Araştırma Sahası (2024).



Şekil 1, Colmar Friherr von der Gölz’un İstanbul haritasının dijital ortamda çizilmesiyle oluşturulmuştur. 1828’de başlayan Osmanlı-Rus Savaşı’nın İstanbul’a doğru bir göç başlattığı bilinmektedir (Kiel, 2013: 314). Nifos ve Viranbosna köyleri İstanbul’a gelen göçmenlerin yerleştirildiği köylerdir. Göç eden nüfusun bir kısmının bu köylere yerleştirilmesi olasıdır. Yenibosna’nın bilinen ilk adı, on dokuzuncu yüzyılda başarılarından dolayı bir devlet adamına tımar edildiği için, Saraybosna’dır (Özgüç, 1994: 470). Arşivlerde Viranbosna Karyesi adı 1858 tarihli belgelerde görülmektedir<sup>4</sup>. Köyün adının Viranbosna olarak değişmesinin sebepleri 1829’da Rusların Edirne’ye kadar gelmesiyle biten savaşın etkileri veya 1840’larda Küçükçekmece ve çevresini etkileyen veba salgınıdır. Saha 93 Harbi olarak da bilinen 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı’ndan da etkilenmiştir. Rusların Yeşilköy’e (Aya Stefanos) kadar geldikleri bu savaşta İstanbul’u korumak amacıyla Bağcılar’dan (Şekil 1’de Çiftburgaz) İncirli’ye kadar uzanan tabya hattı Salgır çiftliğinden (bugün Soğanlı Mahallesi) geçmiştir. 1890’da Yanbolu’dan Viranbosna’ya yerleştirilen göçmenler<sup>5</sup> gibi savaştan sonra saha farklı tarihlerde tekrar nüfus almıştır. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı’nın (93 Harbi) bir başka etkisi de Avusturya-Macaristan İmparatorluğu’nun Bosna’yı Osmanlı Devleti’nden almasıyla diğer Avrupa şehirleri ve İstanbul’a doğru bir göç dalgası oluşturmasıdır. Bosna’dan gelen göçmenler İstanbul çevresi ve Marmara Bölgesi’ndeki diğer kırsal alanlara yerleştirilmiştir. Bu göçmenlerin Şekil 1’deki Viranbosna ve Kuleli çiftliği arasındaki Muhacirköy’e yerleştirilmesi olasıdır. Viranbosna’nın savaşlarda daha fazla tahrip olması sebebiyle

<sup>4</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi

<sup>5</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Nifos'un daha hızlı büyüdüğü tahmin edilmektedir. 1925'te Nifos ismi Türkçeleşmiş ve Kocasinan olmuştur. Sahadaki idari sınırlar zamanla değişime uğramıştır. 1916 nahiye düzenlemesiyle birlikte Kocasinan yeni kurulan Mahmutbey nahiyesine bağlanmış, Yenibosna ise Küçükçekmece kazasında kalmıştır (Esenlik, 2023: 97). Ancak 1930'da Viranbosna ve Kocasinan köylerinin, Bakırköy'e bağlı Mahmutbey nahiyesine dahil olduğu bilinmektedir (Bakırköy Belediyesi, 1987: 33).

İstanbul, ülkemizdeki sanayi faaliyetlerinin toplandığı odak merkezlerinden biri ve en yoğunu olmuştur. Bu amaçla kurulan fabrikaların bir kısmı Bahçelievler'in güneyinden geçen E-5 karayolu etrafında yer almıştır. E-5 karayolu sur içindeki şehir merkezi ve eski Atatürk Havalimanı arasında fabrikaların hammadde ve pazar bağlantısını sağlayan önemli bir hat olmuştur. Ayrıca bu yol üzerine kurulan fabrikalar, çevredeki köylerden de ucuz iş gücü temin etmiştir. E-5 karayolu doğrultusunda kurulan fabrikaların zamanla bölgeye çektiği nüfus sahadaki kentleşmeyi tetikleyen unsur olmuştur. 1930'larda (Eski) Londra asfaltının yapımı için çalışmalar başladığında bu yol güzergahında bulunan İncirli çiftliğinin satışa çıkması Mustafa Kemal'in silah arkadaşlarından Fikret Yüzatlı'nın dikkatini çekmiştir. Hüseyin Avni Başargan ile birlikte çiftliği satın alan Yüzatlı, sahada yeni bir şehir oluşturmak istemiş ve kent planını Henri Prost'a yaptırmıştır. Henri Prost'un planladığı kent, bugün ilçedeki Bahçelievler Mahallesi'nde yer almaktadır. Prost'un uyguladığı planda her yönden merkeze bağlanan yollar dikkat çekmektedir. Bahçelievler ilk kurulduğu yıllarda daha çok orta gelirli vatandaşlar tarafından tercih edilmiştir (Kırtaş, 2005:31-32). Bahçelievler Mahallesi'nde kentleşme daha düzenli ilerlerken, araştırma sahasının diğer alanlarında bu durumun tam tersi görülmektedir. Bahçelievler Mahallesi'nin imarı devam ederken araştırma sahasının diğer bölgelerinde yeni kurulan fabrikaların işgücü ihtiyacını, Anadolu'da artan işsizlik sebebiyle İstanbul'a gelen göçmenler karşılamıştır. 1936'da kullanıma başlanan Londra asfaltından sonra 1950'lerde araştırma sahasının güneyinden geçen E-5 karayolu da sahanın önemini arttırmıştır. Bunun sonucunda Bahçelievler ilçesinin bulunduğu sahadaki eski yerleşim yerleri olan iki merkezî köy (Viranbosna ve Nifos) büyümüş ve güneyde E-5 karayolu etrafında yeni oluşan yerleşmelere doğru uzanmıştır. Yenibosna'nın güneyindeki Kuleli çiftliğine göç edenlere Ziraat Bankası'nın arazi dağıtması (Özgüç, 1994:471) sonucu ortaya çıkan yerleşme bunlara örnektir. Bunun sonucunda araştırma sahasında planlı ve plansız iki tip şehirleşme faaliyeti görülmektedir. Şehirleşme faaliyetlerini başlatan temel unsur Londra Asfaltı ve E-5 karayolunun sanayiye bu bölgeye çekmesidir. Aynı dönemde E-5 karayolu etrafındaki eski köyler, bir tarafta gecekonduların, diğer tarafta planlı yapıların olduğu Bahçelievler ve Merter gibi yerleşimlere dönüşmeye başlamıştır (Tümertekin, 1997:260).

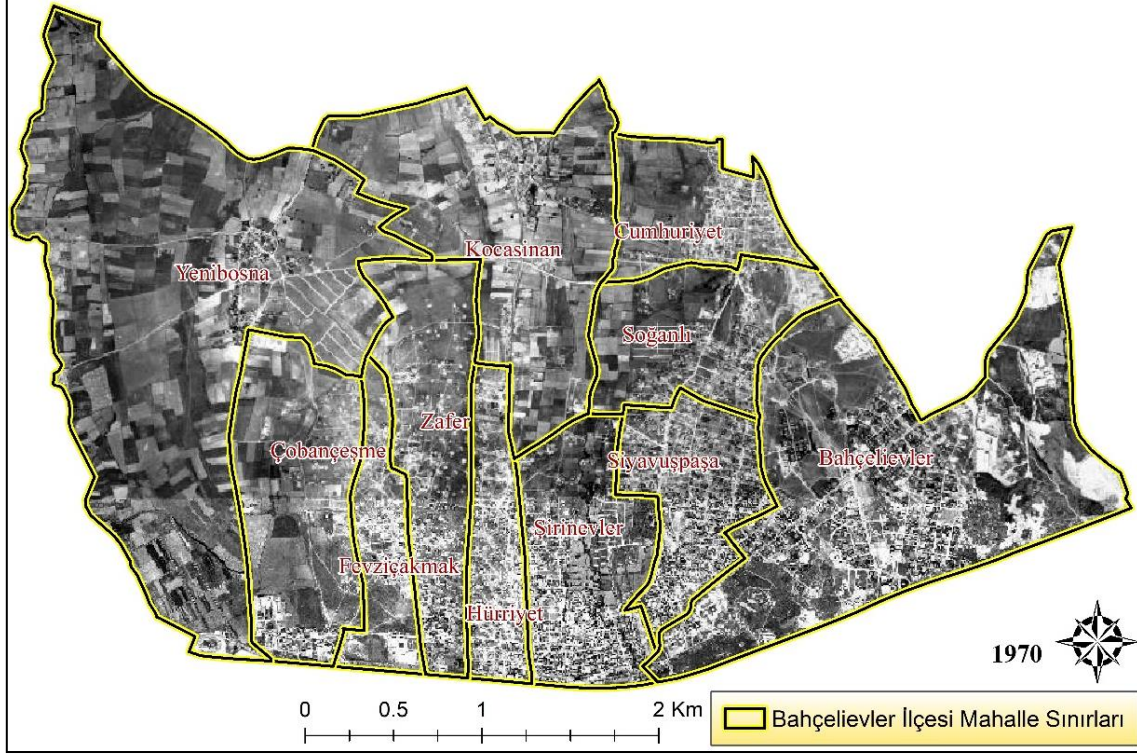
Yenibosna (Bosna) ve Kocasinan (Nifos) yerleşmeleri sanayinin etkisiyle güneye doğru büyürken, Kuleli çiftliği ve Şirinevler civarında yeni ortaya çıkan yerleşmeler kuzeydeki bu köylere doğru ilerlemiştir. Böylece bu yerleşmeler, Bahçelievler Mahallesi'nin aksine göçlere dayalı ve plansız gelişmiş, İstanbul'daki aglomerasyonun etkisini gösterdiği sahalar arasında kalmışlardır. Bu yerleşmelerdeki büyüme merkeze yakınlığı sebebiyle nispeten doğuda kalan Kocasinan'da daha önce başlamıştır. Köy sakinlerinin temel ekonomik geçim kaynağı ziraat iken fabrikaların bölgeye gelmesinden sonra sanayi işçiliği olmuştur. Bu yerleşmelerin Sefaköy-Halkalı sanayi bölgesine yakınlığı da fabrikaların yer seçimine doğrudan etki etmiştir.

Yaşanan göç dalgasının Bahçelievler Mahallesi'ne de etki etmesi muhtemeldir ancak Feyyaz Yüzatlı, 1950'lerde Henri Prost'un planladığı Bahçelievler Mahallesi'nde konutların genellikle orta sınıf tarafından talep edildiğini belirtmiştir (Yıldırım, 2010:65). Ayrıca ilçede orta sınıf insanların arsa satın alımı yaptığını ve genellikle bu arsaları kat karşılığı müteahhitlere vererek ev sahibi oldukları da bilinmektedir.

Kocasinan ve Yenibosna zaman içinde büyüyüp suburb olarak ortaya çıkmış ve psödo-urbanizasyonla genişleyen İstanbul'a eklenmiş ve banliyö özelliğini kaybetmiştir. Şehirleşme şekli bakımından farklı

olan Bahçelievler Mahallesi, belirtildiği gibi Henri Prost tarafından planlanmıştır. İstanbul'un genişlediği uluslararası karayolu üzerinde bir şehir olarak tasarlanan yerleşmenin, Türkiye'deki ilk planlı uydu kentlerden biri olduğu söylenebilir.

**Şekil 2.** Bahçelievler İlçesinin 1970 Yılı Uydu Görüntüsü Üzerine Günümüz Sınırları<sup>6</sup>, 2024.



Şekil 2'de Bahçelievler ilçesinin eski köy merkezleri Kocasinan ve Yenibosna çevresindeki ziraat sahalarının fazlalığı görülmektedir. Şekil 2'de görüldüğü gibi nispeten yeni kurulan yerleşmeler günümüzde Çobançeşme, Fevziçakmak, Zafer, Hürriyet ve Şirinevler'de, E-5 karayoluna bitişik olarak ortaya çıkarak kuzeydeki eski köy merkezlerine doğru genişlemektedir. Soğanlı ve Siyavuşpaşa'nın ara yollarının Bahçelievler'e yönelmesi de bu yerleşmelerin ortaya çıkmasında E-5 karayolunun yanı sıra Bahçelievler Mahallesi'nin bir plan dahilinde inşa edilmesinin bölgeye kazandırdığı değer etkisini göstermektedir. Sahadaki karayolları yerleşmenin ilerleme yönüne paralel olarak kuzey-güney yönünde gelişmiştir. Şekil 2'de Şirinevler Mahallesi ve çevresinin nispeten daha yoğun yapılaşmasının sebebi kent merkezi ve E-5 karayolu üzerindeki iş yerlerine yakınlığı ile sahadaki yüksekliğin yerleşmeye daha müsait olmasıyla açıklanır.

**Tablo 1.** Yıllara Göre Araştırma Sahasında Nüfus Miktarı

Yıllar	Kocasinan	Yenibosna
1935	264	259
1940	237	305
1945	253	348
1950	307	505
1955	721	601
1960	4.103	1.386
1965	11.271	2.776

<sup>6</sup> Şekil 2, Bahçelievler'in İBB'den elde edilen 1970 yılı uydu görüntüleri üzerine 2024 mahalle sınırlarının yerleştirilmesiyle oluşturulmuştur. Bu görüntüler sahadaki kentleşme hareketlerinin yönü hakkında bilgi vermektedir.

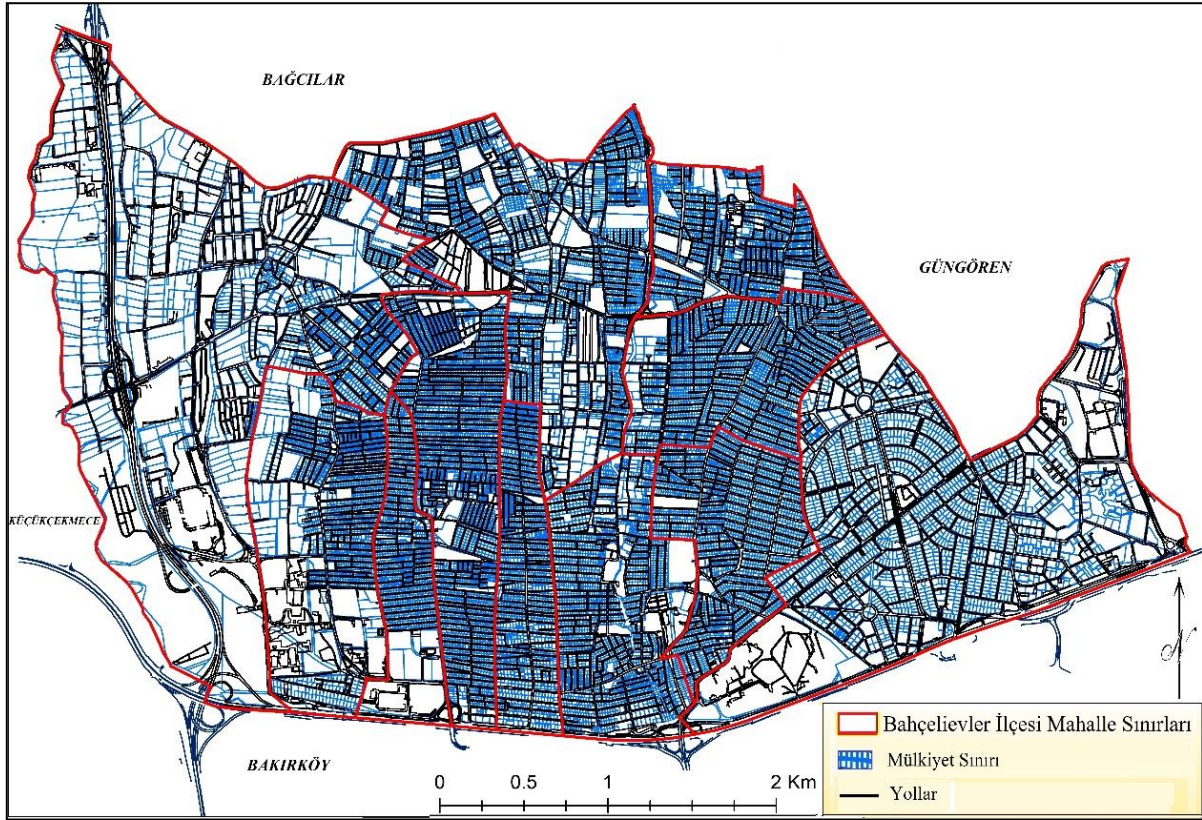
1970	30.384	8.775
1975	51.311	26.424
1980	96.312	40.786
1985	64.869	56.669
1990	133.377	107.785
<b>Bahçelievler İlçesi (1992)</b>		
2000	478.623	
2010	590.063	
2015	602.040	
2020	592.371	
2023	567.848	

Tablo 1'deki nüfus verileri TÜİK'ten temin edilmiştir. 1950'de 1935 yılına göre Kocasinan ve Yenibosna köylerinde nüfus miktarının artış oranı sırasıyla %16,3 ve %95'tir. Sonraki on beş yıllık dönemde ise (1950-1965) nüfus miktarı yaklaşık olarak Kocasinan'da otuz altı ve Yenibosna'da beş kat artmıştır. İstanbul yönlü kırsal göç dalgasından önce Yenibosna, Kocasinan'a göre daha çok nüfus alırken 1950'den sonra bu durum tersine dönmüştür. Bunun sebebi Kocasinan'ın Yenibosna'ya göre daha doğuda olup İstanbul kent merkezine yakın olmasıdır. Kocasinan köyü 1968'de, Yenibosna ise 1972'de belde statüsü almıştır. Yerleşmeler daha sonra da sürekli olarak göç almaya devam etmiştir. Bu yerleşmelerdeki nüfus miktarı 1965'ten 1990'a gelindiğinde Kocasinan'da yaklaşık on iki Yenibosna'da ise otuz dokuz kat artmıştır. İncirlik çiftliği Bakırköy'ün Kartaltepe ve Osmaniye mahallelerinin kuzeyi ile birleştirilip Bahçelievler Mahallesi'ne dönüşmüştür. TÜİK'ten elde edilen bilgilere göre Bahçelievler Mahallesi'nin 1990 yılındaki nüfus miktarı 57.049'dur. 1990 yılında Bahçelievler Mahallesi, Kocasinan ve Yenibosna beldelerinin toplam nüfus miktarı 298.211'dir. 1992 yılında sahadaki Kocasinan ve Yenibosna, Bahçelievler Mahallesi ile birleştirilmiş ve Bahçelievler ilçesi ortaya çıkmıştır. Araştırma sahasında nüfus miktarı 1990-2000 arasında %60,5 artmıştır. 2000-2010 arasında ise nüfus artış oranı %23,3'tür. Tablo 1'e göre bu tarihten sonra Bahçelievler'in nüfus miktarı doygunluğa ulaşmış ve fazla değişmemektedir. İlçenin yüzölçümü 16,61 km<sup>2</sup>'dir ve 2023'teki nüfus miktarı 567.848'dir. Araştırma sahasında km<sup>2</sup>'ye ortalama 34.187 kişi düşmektedir. Araştırma sahasında nüfusun dar alanda toplanması kent yaşamı açısından önemli bir sorundur.

### 3. Kentin Günümüzdeki Durumu

Bahçelievler ilçesinde yerleşme tarihi, sahanın bugünkü görünümüne yön vermiştir. Henri Prost'un planıyla imar edilen Bahçelievler Mahallesi, göç etkisinde büyüyen eski köy merkezleri (Kocasinan ve Yenibosna) ve iç kesimlerde, aynı sebeple ortaya çıkan sık ve yoğun meskenlerle çevrili yerleşmeler, bugün halen oluşum sebeplerindeki farklılıkların izlerini göstermektedir.

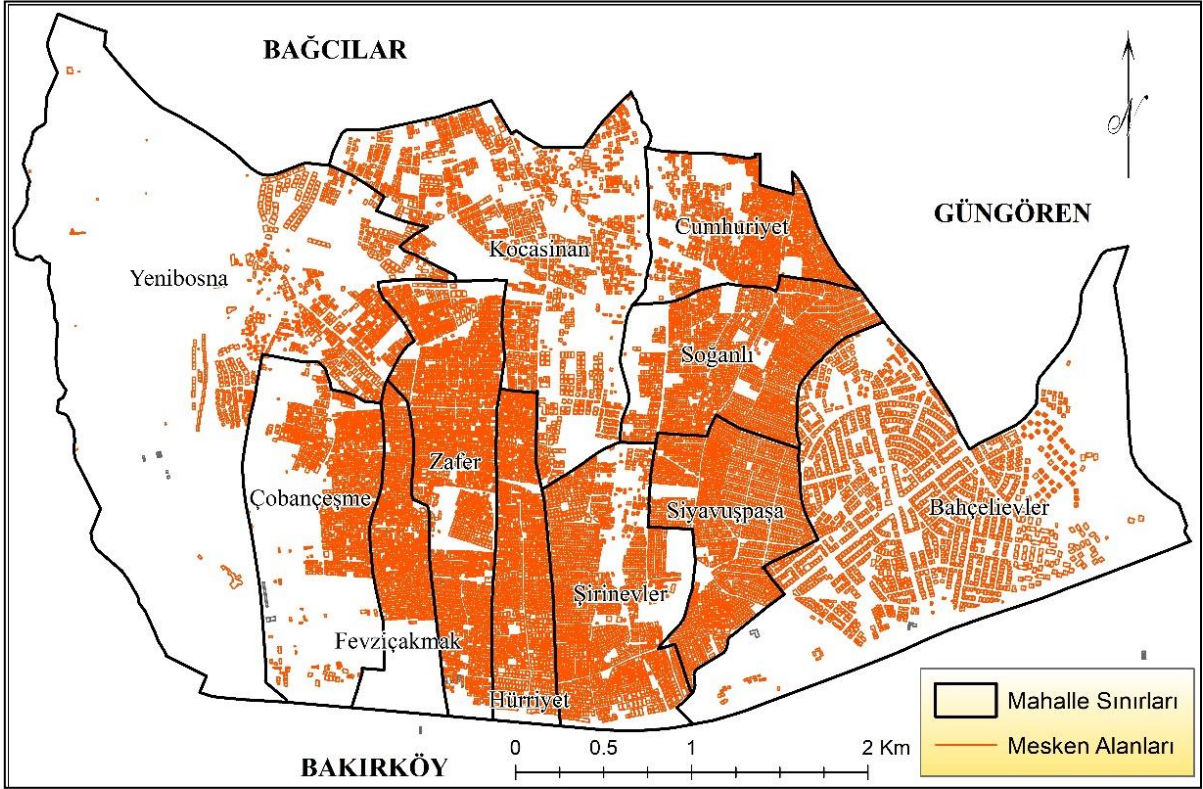
**Şekil 3.** Bahçelievler İlçesinde Kent Planı, 2024 (Veri Kaynağı: Bahçelievler Belediyesi).



Şekil 3'te kentleşmenin yoğunlaştığı mahallelerin E-5 kenarında kurulup kuzeye doğru genişleyen yerleşmelerle paralellik gösterdiği görülmektedir. Şekil 3'e göre ilçe genelinde yoğun yapılaşma en çok güneydeki E-5 karayolundan kuzeye doğru genişleyen Çobançeşme, Fevziçakmak, Zafer, Hürriyet mahalleleri ve Bahçelievler Mahallesi'nden batıya ve güneye doğru gelişen Siyavuşpaşa, Soğanlı, Cumhuriyet mahallelerinde görülmektedir. Bu mahallelerdeki yapıların çoğu meskenlerdir ve nüfusları da fazladır.

Bahçelievler ilçesinde özellikle Hürriyet, Siyavuşpaşa, Zafer, Soğanlı, Şirinevler ve Cumhuriyet mahallerinde km<sup>2</sup>'ye düşen kişi sayısı 50.000'den fazladır. Bahçelievler ilçesindeki Hürriyet, Zafer, Çobançeşme ve Fevziçakmak mahalleleri Yenibosna'nın eski tarım arazileri üzerinde kurulmuştur. Şirinevler, Siyavuşpaşa, Soğanlı ve Cumhuriyet mahalleleri ise geçmişte Kocasinan çevresindeki alanlara kurulmuşlardır. Araştırma sahasının ilçe statüsü kazandığı yıl olan 1992'den önce bu mahalleler Yenibosna ve Kocasinan beldesine bağlı gelişmişlerdir. Aynı yıllarda kentleşme açısından farklı bir kökeni olan Bahçelievler Mahallesi, Bakırköy ilçesine bağlıdır. Yerleşmeler zamanla büyüyerek iç içe geçmiştir ve 1992'de Bahçelievler, Bakırköy'den ayrılmış ve Yenibosna ile Kocasinan beldeleriyle birleştirilerek Bahçelievler ilçesi oluşturulmuştur. Günümüzde endüstri ve ticari amaçlarla kullanılan yapılar daha çok ilçenin batısında bulunmaktadır. Konut alanları ise nispeten ilçenin doğusunda ve merkezinde kalmaktadır. Bahçelievler Mahallesi'nde ise ticari yapılar güneydeki E-5 karayolu ekseninde toplanmıştır. İlçedeki meskenlerin çoğunun kentleşmenin iç göçe bağlı ortaya çıktığı ve iç kesimlerdeki mahallelerde yoğunlaştığı görülmektedir. Güneydeki E-5 karayolunun etkisinde gelişen bu mahallelerde yol sistemleri genellikle balık sırtı tipindedir.

Şekil 3'te görüldüğü gibi Siyavuşpaşa, Cumhuriyet ve Soğanlı'nın doğusundaki yollar ve buna bağlı olarak mesken düzeni, merkezi etkisi sebebiyle Bahçelievler Mahallesi'ne yönelmektedir. Ekonomik faaliyetler, nüfus hareketleri, donatı alanları ve ulaşım gibi unsurlar bir şehrin görüntüsünü tanımlamaktadır (Adıgüzel, 2014:5). Bu durum Bahçelievler ilçesinde de etkili olmuştur. Organik gelişen diğer mahallelerle kıyaslandığında Bahçelievler Mahallesi'nde kentleşmenin daha düzenli ve planlı yaşandığı Şekil 3'te de görülmektedir.

**Şekil 4.** Bahçelievler ilçesindeki Mesken Alanları, 2024 (Veri Kaynağı: Bahçelievler Belediyesi).

Şekil 4'te meskenlerin Bahçelievler ilçesindeki dağılımı gösterilmiştir. Şekil 4 incelendiğinde göç etkisinde büyüyen eski köy merkezlerinin karmaşık yapısı dikkat çekmektedir. Bu bölgelerde kırsal geçmişten kalma eski ve düzensiz yapılara halen rastlanmaktadır. Ayrıca Şekil 4 incelendiğinde ilçenin güneyinde göçlere bağlı ortaya çıkan mahallelerdeki sık ve yoğun konutlar da sahanın iç kısımlarında görülmektedir. İlçenin doğusundaki Bahçelievler Mahallesi nispeten daha düzenli konut sistemiyle dikkat çekmektedir. Şekil 4'te gözlemlenen bu durum belirtildiği gibi yerleşme faaliyetinin ilçede üç ayrı şekilde görülmesinden kaynaklanmaktadır. İlçede genellikle meskenler hakimdir. Yenibosna ve Kocasinan'da meskenler seyrek dağılmış ve yer yer iş sahalarıyla bölünmüştür. İş alanlarının çoğu ilçe merkezine uzaklığı sebebiyle Yenibosna'da toplanmıştır. Ayrıca Yenibosna'daki meskenler daha çok doğuda kümelenmiş ve iş sahaları da batıda kalmıştır. İlçede yaşanan denetimsiz ve yoğun göçün etkisindeki yerleşme faaliyetleri, Kocasinan ve Yenibosna'da plansız veya organik planlı kentleşmeye sebep olmuştur. Konutların çok sık ve yoğun olduğu diğer mahallelerde ise meskenler birbirine çok yakındır. Dar alanda iç içe çok fazla mesken bulunması, sakinler için ideal bir şehir hayatı sunmadığı gibi yetersiz hava sirkülasyonu, olumsuz görüntü, yüksek gürültü, yeşil alanların yetersizliği gibi sorunlara sebep olmaktadır. Ayrıca yoğun yapılaşma, ihtiyaç halinde sahada yaşayan insanlara yönelik kamu binalarının yapılması için yeterli alanın olmamasına da sebep olmaktadır. Meskenlerde görülen sık ve düzensiz yapılaşma ilçe merkezindeki Bahçelievler Mahallesi'nde özellikle iç kısımlarda görülmemektedir. Planlanarak imar edilen Bahçelievler Mahallesi'nde, şehrsel sorunlar ilçenin plansız gelişen diğer mahallelerine göre daha azdır. Bu plan dahilinde konforlu bir şehir hayatının yanında oluşabilecek çeşitli şehrsel sorunların en aza indirilmesi hedeflenmiş ve sonuç olarak gerçekleştirilmiştir.

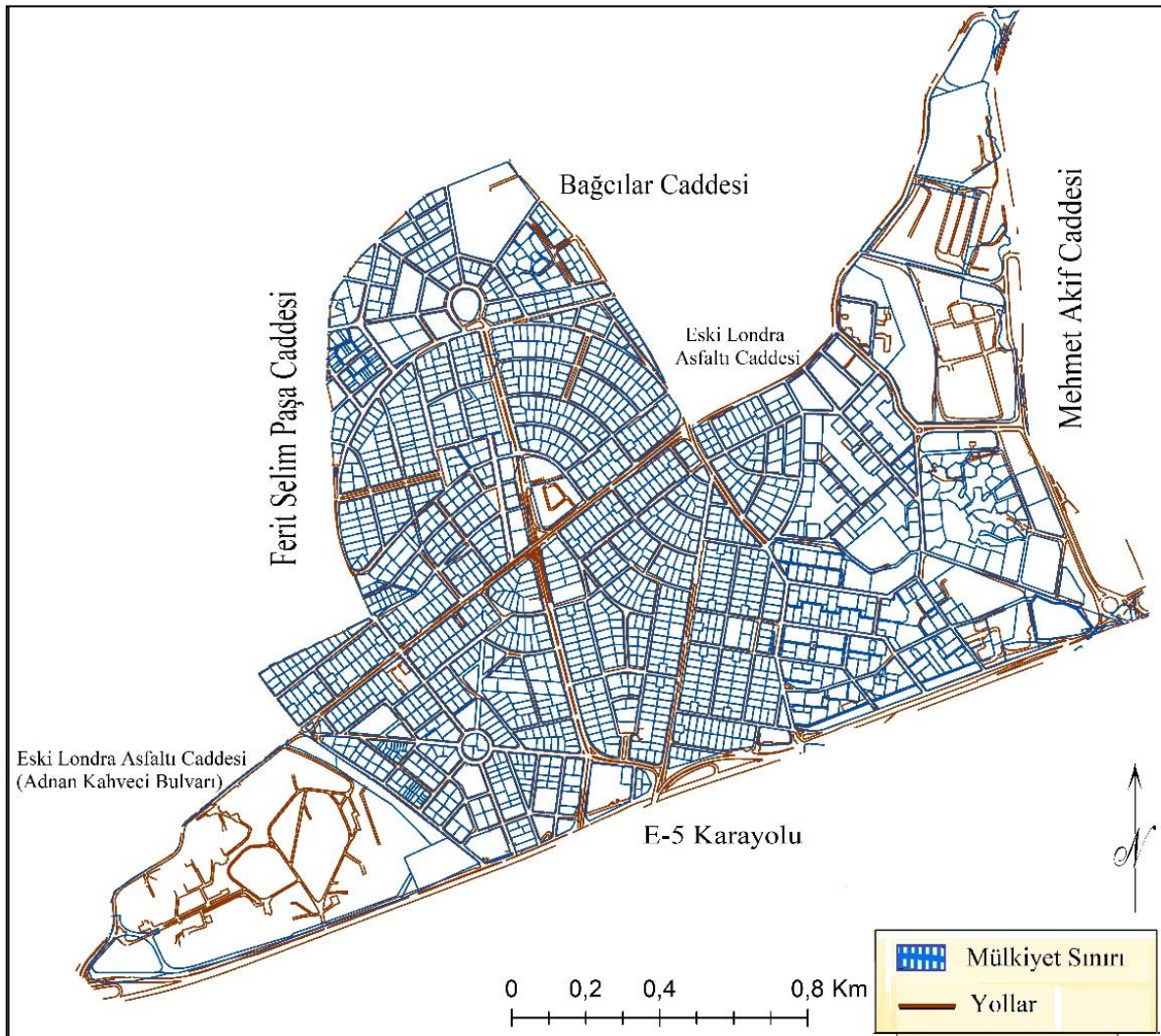
Henri Prost'un Bahçelievler Mahalle'sinde uyguladığı planın güzel şehir (city beautiful) hareketinin etkisinde olduğu tahmin edilmektedir. Konutlar genellikle merkeze toplanmıştır. Henri Prost'un deniz seviyesinden fazla yüksek olmayan sahalarda üç kata kadar bina yapılmasını uygun bulduğu bilinmektedir (Aydemir,2008:106). Bahçelievler Mahallesi'nin merkezindeki konutlar da genellikle



buna uygun olarak üç katlıdır. Bu durum her ne kadar günümüzde yerinde kentsel dönüşüm etkisiyle binalar yenilense de halen dikkat çekmektedir. Sahanın doğusunda arsaların satın alım yılına göre farklı imar planları uygulandığından Henri Prost'un planı daha çok mahallenin merkezinde kendini göstermektedir. Belirtilen güzel şehir (city beautiful) planı teoride 19. yüzyılın sonlarında ancak pratikte 20. yüzyılın başlarında, Amerika'da ortaya çıkmıştır. Şehir planlama hareketlerinde genellikle etkili olan Haussmann yaklaşımlarıdır. Bu konseptte, sosyal reformcu Ebenezer Howard'ın kitaplarında tarif ettiği bahçe şehirler genellikle havadar sokaklarda, alçak katlı konutlar ve ticari yapıların ayrıldığı, açıklık ve yeşil alanın bolca görüldüğü banliyölerdir (Fainstein, 2020<sup>7</sup>).

Mahalleye ve ilçeye adını veren Bahçelievler'in esin kaynağının Ankara'daki Bahçelievler olduğu belirtilse de her iki yerleşmenin bahçe şehir konseptinden etkilenmesi muhtemeldir. Bahçelievler Mahallesi'ndeki yol sistemlerine verilen önem ve düşük katlı konutlar Prost'un güzel şehir hareketi etkisinde bir plan oluşturduğunu göstermektedir. Prost'un İstanbul'daki çalışmaları da bu görüşü destekler niteliktedir. Prost, İstanbul'da işlevsel zonların güzelleştirilerek birbirine bağlandığı, görsel açıdan güçlü bir yol şebekesiyle desteklenmiş (Haussmann bulvarları gibi) tasarımlar üzerinde çalışmıştır (Akpınar, 2010:107).

**Şekil 5.** Bahçelievler Mahallesi, Mülkiyet Sınırı ve Yol Sistemleri, 2024 (Veri Kaynağı: Bahçelievler Belediyesi).



<sup>7</sup> britannica.com

Şekil 5'te görüldüğü gibi Bahçelievler Mahallesi'nde de Prost'un İstanbul'daki diğer çalışmalarına uygun olarak merkezden iki önemli cadde geçmekte ve geniş sokak sistemleri bulunmaktadır. Ayrıca diğer mahallelere göre Bahçelievler'in E-5 karayolu ile daha fazla bağlantısı vardır. Ulaşım sistemlerinin, güzel şehir (city beautiful) planlarında her zaman öne çıktığı bilinmektedir. Bahçelievler Mahallesi'nde de bunun dikkate alındığı görülmektedir. Ulaşımın aksaması, trafik sorununu oluşturarak gürültü, hava kirliliği ve başka problemleri de beraberinde getirmektedir. Trafik, insanların zaman ve enerji kaybına neden olarak oluşturduğu psikolojik baskıyla bölge hayatını olumsuz yönde etkiler (Sertkaya Doğan, 2008: 2). Yerleşmede ulaşımına verilen önemle bu sorunların önüne geçilmesi hedeflenmiştir.

Trafik yükünün yanında Bahçelievler Mahallesi'nin cadde ve sokak sistemlerinde yayaların kullanımı da düşünülmüştür. Yolların pek çok yerden bağlantılı, geniş ve havadar olması hem yaya hareketi hem de bölge sakinlerinin yaşamını olumlu etkilemektedir. Bu durum trafik akışına bir düzen getirir ve insanlar zamandan tasarruf ederek bölgede daha rahat hareket edebilirler. Böylelikle sosyal ortam nispeten daha kolay oluşur. Belirtildiği gibi bu planda yolların önemine genel bir yaklaşım mevcuttur. Yollar sadece araç kullanımı için tasarlanmaz. Prost'un tasarımı, plansız yapılaşma sonucu ortaya çıkan veya geleneksel mahallelerden farklı olarak, bölgede yaşayan insanların kentle bütünleşmesini sağlamaktadır (Akpınar, 2010:7).

İlçenin nispeten organik veya plansız gelişen bölgelerinde görülen problemlerden biri zayıflayan sosyal ilişkilerdir. Birbiri ardına gelen dar alandaki pek çok meskende oturan, göçlerle bölgeye gelen vatandaşlar aidiyet duygusu hissetmediklerini belirtmektedir. Bu durum insanların birbirine yabancılaşması ve komşuluk ilişkilerinin bozulmasına yol açarak günümüzde, şehir hayatında görülen önemli sosyal sorunlardan birini oluşturmaktadır (Doğan, 2013:263).

Bahçelievler Mahallesi'nin bir plana bağlı imar edilmesi sahanın oluşabilecek kentsel sorunlardan ilçedeki diğer mahallelere göre daha az etkilenmesine sebep olmuştur. Planlama çalışmaları, ekonomik faaliyetler, sosyal-kültürel değerler ve doğal çevrenin korunması gibi birleşenleri birlikte değerlendirerek yapıldığında, mekânda oluşturduğu dinamik ve birleştirici etkiyle, sahadaki yaşam alanlarını sürdürülebilir hale getirir (Sertkaya Doğan, 2013:432).

**Fotoğraf 1.** Hüseyin Avni Başargan Sokak'taki (Bodrum ve Zemin Üstü) Üç Katlı Konutlardan Bir Görünüm, Bahçelievler Mahallesi, 2020.



#### 4. Kentsel Sorunlar

Bahçelievler Mahallesi'nde uygulanan plan merkezde sürdürülebilir bir yaşam alanı oluşturmuş ve etkisini korumaktadır. İlçenin bu bölgesinde dikkat çeken sorunlardan birisi merkez dışında orijinal planın korunamamasıdır. Merkezden uzaklaştıkça Prost planından farklı olarak yüksek katlı konutlarla birlikte farklı bir yapılaşma görülmektedir. Bu arsalardaki imar faaliyetleri satın alım yılına göre farklılık gösterir. Nüfus artışı ve yerleşmenin beklentiden daha fazla olduğu durumlarda mevzi imar planı doğrultusunda yeni yerleşim yerleri kullanıma açılmıştır<sup>8</sup>. Günümüzde sahada daha farklı bir planlamayla, emsal hesabıyla yeni toplu konutlar inşa edilmektedir. Emsal hesabı doğrultusunda inşaat alanı, belirlenen parsel alanına bölünür ancak bölge halkının kullanacağı kamu binaları, yeşil alan, yollar ve konut balkonları gibi donatı alanları bu hesaba dahil edilmez. Yüksek katlı yapıların bölgeye daha fazla nüfus çekmesi beklenmektedir. Kamu yararına gerekli binaların ihtiyaç duyulması halinde inşaat alanı için yer bulmanın sıkıntı olması ilçe genelinde bir sorundur. Halihazırda yapılaşma sınırlarına neredeyse ulaşmış olan Bahçelievler'de donatı alanlarının bölge halkı için yetersiz kalması beklenmektedir.

İlçenin diğer bölümlerinde ise kentleşme faaliyetleri belirtildiği gibi, sanayileşmeye bağlı göç eden işçilerin işyerlerine yakın yerlerde konut inşa etmesine bağlı gelişmiştir. Eski köy merkezlerine denk gelen merkezlerde de yeni ve eski konutlar bir arada bulunmaktadır. İlçe aynı zamanda birinci derecede riskli deprem bölgesinde bulunmaktadır.

<sup>8</sup> T.C. Resmî Gazete, 1985

**Fotoğraf 2.** Burhan Bey Sokak, Yenibosna, 2020

## 5. Kentsel Dönüşüm Hareketleri

Bahçelievler'deki pek çok yapı 2002 deprem yönetmeliğinden önce yapılmıştır. Birinci derece deprem bölgesindeki Bahçelievler ilçesinde kentsel dönüşüm çalışmaları doğrultusunda yapı yenileme de sürmektedir. Bu çalışmalar, geniş alanlarda çok yönlü projelerin yerine genellikle beklentinin altında olduğu için etkin bir kent dönüşümünden söz edilememektedir. İlçedeki bir diğer sorun da imar barışıyla ruhsatlanan yapılardır.

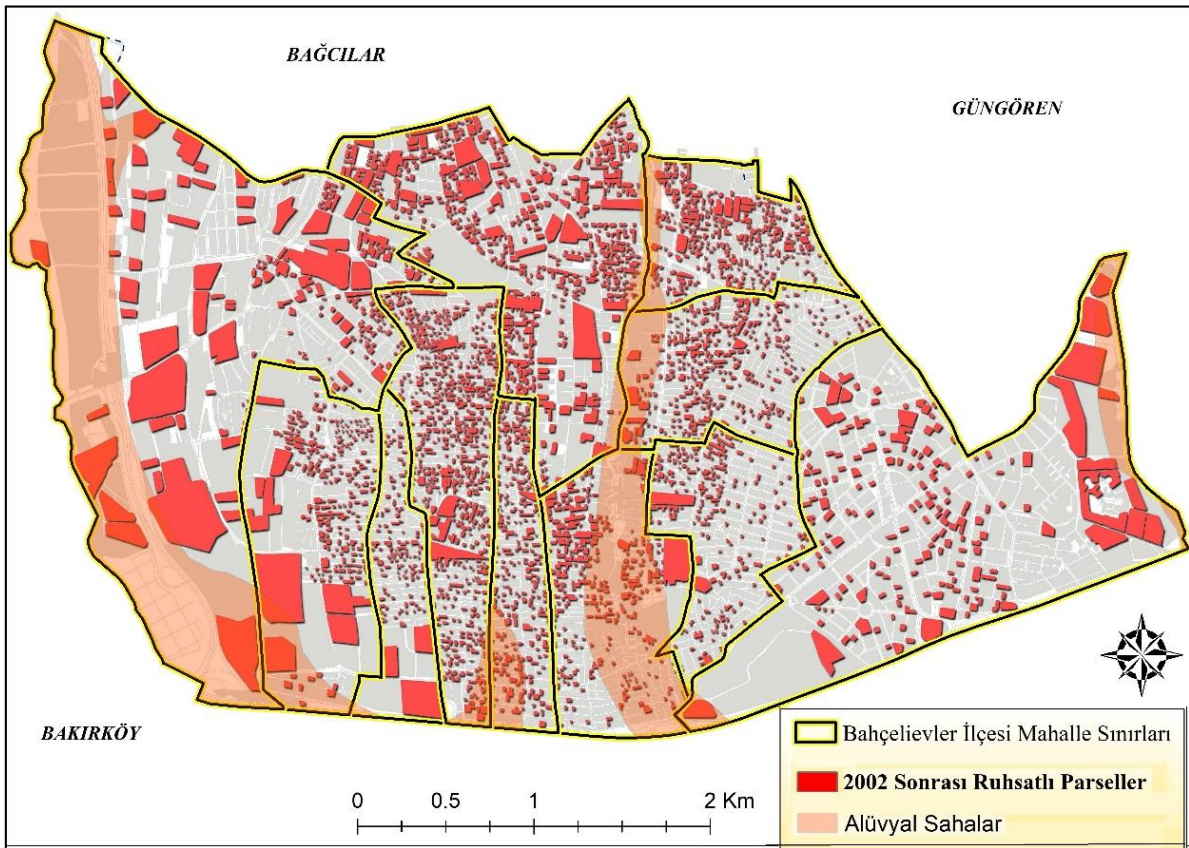
**Tablo 2.** Bahçelievler İlçesindeki Konut Sayısı (Kaynak: TÜİK).

Yıllar	Konut Sayısı
2009	178.239
2010	178.391
2011	181.636
2012	182.467
2013	184.861
2014	186.816
2015	187.881
2016	187.195
2017	190.145

2018	211.962
2019	212.574
2020	212.029
2021	211.192
2022	212.683
2023	213.990

Tablo 2'ye göre Bahçelievler'de 2009'dan 2023 yılına kadar konut sayısı %20 artmıştır. Tablo 2 incelendiğinde 2017'ye kadar ilçe genelinde konut artışı sene başına %0,1- %2 arasındadır. Ancak 2018'de konut sayısı %11,4 artmıştır. Bu artışın sebebi imar barışıyla ruhsatsız yapılara ruhsat verilmesidir. Bahçelievler'deki ruhsatsız konutlar böylelikle resmi kayıtlara geçmiştir.

**Şekil 6.** Bahçelievler İlçesinde 2002 Sonrası Ruhsatlı Parseller ve Alüvyal Sahalar (Kaynak: Bahçelievler Belediyesi, 2020).



Şekil 6'da Bahçelievler ilçesinde deprem yönetmeliğine uygun yapılaşan parseller ve bina dayanıklılığının daha az olduğu alüvyal sahalar görülmektedir. Şekil 6'da görüldüğü gibi ilçenin güneyinde, E-5 karayolu ekseninde gelişen ve kuzeye doğru uzanan iç kesimlerdeki ruhsatlı parseller sık ve dardır. Bu yapılar genellikle birer birer yenilenen konutlardır. Konut alanlarının geniş alanda gruplar dahilinde değil de birer birer dönüştürülmesi kentsel dönüşüm faaliyetlerinde en çok görülen sorunlardandır. Bu çalışmalar esnasında kat maliklerini ikna etmek kolay olmamaktadır. Depreme dayanıklı binaların beton dayanım gücünün C25-C30 (ideal) arasında olması beklenmektedir. Ancak bina yenileme çalışmalarında yapılan ölçümlere göre deprem yönetmeliğinden önceki eski yapılarda beton dayanım gücünün genelde C10-C12 seviyelerinde olduğu görülmektedir. Bunun en önemli sebebi eski yapılarda denizel materyalin kullanılmasıdır.

İBB'nin yaptığı çalışmalar doğrultusunda 7,5 büyüklüğündeki deprem senaryosunda ilçede toplam can kaybının 1.633 olacağı tahmin edilmektedir (Çaktı ve diğerleri, 2020: 48). Aynı araştırmalar ilçede

61.199 hanenin geçici barınma ihtiyacı olacağını ön görmektedir (Çaktı ve diğerleri: 60). Ayrıca bu senaryoda ilçedeki 17.640 binanın da hasar alacağı tahmin edilen veriler arasındadır (Çaktı ve diğerleri: 42). İlçede deprem riskine karşı yapı yenileme çalışmaları aktif olarak devam etmektedir.

## SONUÇ:

Belirtildiği gibi Bahçelievler ilçesinin bulunduğu saha Cumhuriyet öncesi dönemde köy ve çiftliklerden ibaret olup kırsal yapıdadır. Sahada yaşayan halkın çoğu Rum olup bölgeye zaman zaman Balkanlardan gelen göçmenler yerleştirilmiştir. Bölgedeki değişim Cumhuriyet'ten sonra sahanın güneyinden geçen Eski Londra asfaltı ve E-5 Karayolu ile bunların çevresinde kurulan fabrikalarla başlamıştır. Bu durum sahadaki nüfus miktarını hızla arttırmış ve kentleşme sürecini başlatmıştır.

Bahçelievler ilçesinde kentleşmenin genellikle plansız başlaması, günümüzde konut ve altyapı problemlerinin temel sebeplerindedir. Nitekim bu problemler Prost'un planıyla ortaya çıkan Bahçelievler Mahallesi'nde ilçenin diğer mahallelerine kıyasla daha azdır. Nispeten cadde ve sokak genişliğiyle öne çıkan bu planda yaya ve araçlar için daha fazla alan bulunmaktadır. Bu alanlar düzenli rüzgâr sirkülasyonu avantajı da sağlamaktadır. Sahadaki şehirselleşme sorunları kentsel dönüşümün tam olarak uygulanmasıyla çözülebilir. Ayrıca yüksek katlı konutlarla sahadaki nüfus miktarının arttırılmaması da gerekmektedir. Bahçelievler ilçesinde nüfus fazladır ve dar alanda toplanmıştır. Yüksek katlı konutlar, bölgeye nüfus çekerek sahada ihtiyaç duyulan enerji tüketimini ve yollardaki trafiği artırır. Ayrıca kentsel dönüşümün tam anlamıyla gerçekleştirilmemesine bağlı olarak otopark sorunu da mevcuttur. Birer birer yenilenen binaların dar alanlarında yapılan otoparklar araç hareketini kısıtlamakta ve insanların ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Zaman zaman kat sahiplerini ikna etmek için konutlara ek kat önerilmektedir. İlçedeki yaşam standartlarının yükselmesi ve bölgeye fazla nüfus çekmemek için yenilenen konutlarda kat sayısının fazla olmaması gerekmektedir.

İlçede yapıların birer birer yenilenmesiyle çözülemeyen sorunlardan biri de sık ve yoğun konutlarda yaşayan insanların sosyal ve psikolojik ihtiyaçlarına yönelik altyapı hizmetlerinin yetersiz kalmasıdır. Su ve elektrik kesintileri veya kamu binalarının inşası için yeterli alan olmaması buna örnektir. Örnek olarak okul yapılması için gerekli alan olmadığı belirtilmiştir. Ayrıca sahada nüfusun arttırılması, ihtiyaç duyulacak altyapı çalışmalarının yetersiz kalması sahada çevre kirliliğine sebep olabilir. Nüfus yoğunluğunun fazla olduğu alanlarda çevresel sorunlar artmaktadır. Olası problemleri minimuma indirmek için nüfusun artmamasına dikkat edilmelidir. Kentsel dönüşümün geniş parsellerde, çevresel ve sosyal etkiler bağlamında gerçekleşmesiyle konut alanları bir arada dönüştürülebilir ve donatı alanlarının toplum hizmetindeki rolü arttırılabilir. Bu durumda ilçedeki refah düzeyi artar ve eski köy merkezlerindeki görüntü de düzeltilebilir.

**Etik Standart ile Uyumluluk**

**Çıkar Çatışması:** Yazarlar, kendileri ve / veya diğer üçüncü kişi ve kurumlarla çıkar çatışmasının olmadığını veya varsa bu çıkar çatışmasının nasıl oluştuğuna ve çözüleceğine ilişkin beyanlar ile yazar katkısı beyan formları makale süreç dosyalarına ıslak imzalı olarak eklenmiştir.

**Etik Kurul İzni:** Bu makede etik kurul iznine gerek yoktur, buna ilişkin ıslak imzalı etik kurul kararı gerekmediğine ilişkin onam formu sistem üzerindeki makale süreci dosyalarına eklenmiştir.

**KAYNAKÇA:**

- Adıgüzel, F., (2014). Kentsel Gelişme ile Ulaşım Etkileşimi: Adana Örneği [Yüksek lisans tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi.
- Akpınar Aksugür, İ., (2010). İstanbul'u (Yeniden) İnşa Etmek: 1937 Henri Prost Planı. E. Ergut ve B. İmamoğlu (Edt.), 2000'den Kesitler II: Cumhuriyet'in Mekanları/Zamanları/İnsanları, Doktora Araştırmaları sempozyumu Kitabı (ss.107-124). Dipnot Yayınları ve Odtü Yayıncılık.
- Aydemir, İ., (2008). İki Fransız Mimarı Henri Prost ve August Perret'nin İstanbul ile İlgili Çalışmaları. YÜ Mim. Fak. E-Dergisi, 3(1), 104-111.
- Ayhan, F. (2017). İstanbul'un Güneybatı İlçelerinde (Beylikdüzü, Silivri ve Büyükçekmece) Ulaşımın Nüfus ve Yerleşmeye Etkisi. Marmara Coğrafya Dergisi, 35, ss. 155-165.
- Bahçelievler Belediyesi. (2020).
- Bakırköy Belediyesi. (1987). Bakırköy Rehberi. İki Nokta Araştırma Basın Yayın Organizasyon.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi. BOA, DH.MKT., Kutu: 1728, Gömlek: 27, H: 13.10.1307 / M: 07.11.1889.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi. BOA, MVL, Kutu: 893, Gömlek: 23, H: 22.04.1275 / M: 29.11.1858.
- Colmar Freiherr Von Der Goltz. Karte Der Umgegend Von Constantinopel (1888-1895).
- Doğan, M., (2013). Türkiye'de Şehirleşme: Büyükşehirler ve Şehirleşme Sürecinde Değişen Sosyo Ekonomik Yapı. M. Bayartan (Edt.), Prof. Dr. Süha Göney'e Armağan, (ss. 239-280). Yazın Basın Yayın Matbaacılık.
- Ekinci, O. (1993). Arsa Spekülasyonu. Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi içinde (c. 1, ss. 319- 323). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Esenlik, F. (2023). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bakırköy'ün (Makriköy) İdari Tarihi. [Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi.
- Fainstein, S. S. (2024, April 29). urban planning. Encyclopedia Britannica. <https://www.britannica.com/topic/urban-planning>
- İBB (2020). Bahçelievler Olası Deprem Kayıp Tahminleri Kitapçığı. Erişim adresi: <https://depremezmin.ibb.istanbul/wp-content/uploads/2020/12/Bahcelievler.pdf>, Erişim Tarihi: 23.04.2024
- Kiel, M. (2013). Yanbolu. TDV İslam Ansiklopedisi içinde (c. 43, s. 312-315). İstanbul: Diyanet Vakfı Yayınları.
- Kırtaş, B., & Bayhan, M., (2005). A'dan Z'ye Bahçelievler. Bihter Prodüksiyon.

Özgüç, N. (1994). Yenibosna. Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi içinde (c. 7, ss. 470-471). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Sertkaya Doğan, Ö. (2008). The Importance and Place Of Rail Systems in İstanbul Local Transportation. International Scientific Conference (Vol. 3, pp. 259-264). Unitech'08 Proceedings. Technical University Of Gabrova, Gabrova, Bulgaria.

Sertkaya Doğan, Ö. (2013). Effects of Geographical Factors on Spatial Planning of Coastal Areas in Turkey. E. Özhan (Edt.), Global Congress on ICM: Lessons Learned to Address New Challenges (Vol. 1, pp. 427-432). EMECS 10-MEDCOAST 2013 Joint Conference. Grand Yazıcı Club Turban Hotel, Marmaris, Turkey.

Şahin G., Şenol C., (2023). Bağcılar (İstanbul)'Da Olası Bir Deprem Öncesi ve Sonrası Yapılması Gerekenler. Akademik Bakış, 20(80), 1-31.

T.C. Resmî Gazete (2024). İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik. Erişim adresi: [https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18916\\_1.pdf](https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18916_1.pdf) Erişim tarihi:30.06.2024

Tümertekin, E. (1997). İstanbul İnsan ve Mekân. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

TÜİK (2024). Türkiye İstatistik Kurumu. Erişim Nisan 15, 2014, <https://www.tuik.gov.tr/>

Yıldırım, M. N. (2010). Buralar Vaktiyle Çayırıldı Usta Bahçelievler. Heyamola Yayınları.

#### **Extended Summary:**

#### **Research Problem:**

The purpose of the study was to examine the impact of urbanization due to intense migration in İstanbul-Bahçelievler district on today's urban problems.

#### **Research Questions:**

How did urbanization occur in Bahçelievler? What are the factors affecting urbanization in Bahçelievler? Why is urban transformation needed in Bahçelievler?

#### **Literature Review:**

Literature studies about Bahçelievler district are quite limited due to its use as a rural area for many years in the past. In order to understand the past situation of the research area, the urban history of İstanbul and Bakırköy (the settlement of which the research area was a part of) was researched and recent municipal publications were examined. Literature and state archives regarding the migrations of İstanbul and its surroundings were examined to understand population movements in the research area. Thus, in this study, how the urbanization in Bahçelievler district took place and the factors affecting this process were investigated. By examining the literature on the city plans implemented by Henri Prost in other areas, inferences were made about the measures he took against possible urban problems in the area developed with his plan in Bahçelievler Neighborhood and compared with the rest of the study area. In this study, it was concluded that the urban problems in the research area will be overcome by carrying out urban transformation in a large area.

#### **Methodology:**

ArcGIS 10.5 software was used to create the maps in this study. In the making of the maps, data such as neighborhood and district boundaries, property boundaries, roads, residential areas obtained from Bahçelievler Municipality. Satellite images and Goltz's map were used in making maps to examine the situation of the field in



previous years. In order to examine the situation of the field in the past years, the section related to the research area was mapped with ArcGIS 10.5, using the Istanbul map of Colmar Freiherr Von Der Goltz as a reference. The change in the population of the research area was compiled from TUIK library, general population census and address-based census data. Thus, the urbanization process in the research area was depicted with maps and supported by the population amount.

### Results and Conclusions:

The research area corresponds to the rural areas of Bakırköy (Istanbul) in the past. Rural migration started in the 1950s, caused expansion of Istanbul and increased its population gradually. The state road D100, passing through the south of the district and the factories nearby the highway also attracted migration to the area. This situation has created new unplanned settlements on the mentioned highway, and these settlements have merged with the expanding villages of Yenibosna and Kocasınan in the north of the area. Bahçelievler Neighborhood, which gave its name to the research area (Bahçelievler district), was developed with the city plan designed by Henri Prost. Thus, urbanization took place both unplanned and planned in the research area.

The urban plan in Bahçelievler Neighborhood provides a more ideal life for the residents compared to other parts of the research area. In fact, the purpose of the city plan implemented by Henri Prost was aimed for the residents to be in touch with the city they lived in. The streets in Bahçelievler Neighborhood are wider and have more connections to main roads, and the residences are low-rise. The plan is preserved mostly in the center today. With attention shifts away from the center of Bahçelievler Neighborhood, buildings built with different development plans in different periods appear. In other parts of the district that develop without control due to industry and migration, the residences are dense and close to each other. This situation causes problems such as air circulation, image, noise pollution and lack of green areas. Due to the excess of dwellings and the concentration of the population in a narrow area, it has been difficult to find sufficient space to build public buildings when needed. In areas corresponding to old village centers, old and new residences exist together.

The research area is also in the first-degree risk earthquake zone. Buildings built before the earthquake regulations correspond to approximately 2/3 of the area. Since marine materials are used in the construction of old buildings in the district, concrete strength does not meet expectations.

Uncontrolled urbanization process is the main cause of urban problems, especially housing and infrastructure, in Bahçelievler district. There are 34,187 people per square kilometer in the research area. Overpopulation in a narrow area creates a significant problem for city life. In order to solve the urban problems in the research area, urban transformation is required in a wide area. When implementing urban transformation, priority should be given to the construction of low-rise residences, and care should be taken not to attract population to the area with high-rise residences. A further increase in population in the region will increase the current traffic and parking problems. Renovating buildings singularly as a precaution against earthquakes will not solve existing problems. However, on large parcels, housing can be renewed by taking into account of environmental and social impacts, and the areas for the community service can be increased with the space gained. In this way, urban problems in the district can be overcome, welfare can be increased and the landscape can be beautified.