

HAYDARPAŞA GAR LİMAN VE GERİ SAHASI
KORUMA AMAÇLI NAZIM VE UYGULAMA İMAR PLANLARI HAKKINDA
TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI İSTANBUL ŞUBESİ GÖRÜŞÜ – 23.06.2009

Süreç Değerlendirmesi ve Mevcut Duruma Yönelik Tespitler:

Yaklaşık 500 yıllık bir tarihe sahip olan Haydarpaşa 1899 tarihinde liman ihtiyacının doğması ile birlikte bir dönüşüm sürecine girmiş, bu alanda liman yapıları ve dalgakıran inşa edilmiştir. Görkemli gar binası ise Sultan Abdülhamit tarafından yaptırılmıştır. O tarihten sonra da Haydarpaşa, liman ve gar işlevlerini etkin bir şekilde sürdürmüştür.

İstanbul'un bölgesel ve kentsel ölçekte gelişimini yönlendirecek üst ölçekli planların ve ilgili stratejilerin etkin bir şekilde hayata geçirilememiş olması nedeniyle, kent yoğun bir göç, ulaşım sorunu ve yoğunluk problemleri ile karşı karşıya kalmıştır. Bu problemlerin bir neticesi olarak, Haydarpaşa, kent içinde sıkışıp kalmış, liman gerisi depolama ve hizmet alanlarının mekansal kapasitesinin artırılmadığı ve tır trafiği üreterek kent içine baskı yapan bir konuma gelmiştir.

Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahasına yönelik planlama çalışmalarının geçmişi 1980'li yıllara kadar dayanmaktadır. Bu dönem İstanbul ölçeğinde çeşitli noktalarda üreilmeye başlayan projeler içinde Haydarpaşa da ticarete açılma projeleri ile gündem teşkil etmektedir. Bununla birlikte daha somut adımlar, 2000'lerin başlarında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na düzenlenen bir yarışma ile atılmıştır. Yarışmanın ardından Cannes'da düzenlenen gayrimenkul fuarında Haydarpaşa Development Project, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin vizyon projeleri arasında tanıtılmış; bu gelişmenin arkasından da Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası planlama çalışmaları başlamıştır. Harem-Kadıköy arasında 1 milyon metrekarelik alanda turizm kompleksi yapılmasını amaçlayan çalışmalar, 340 bin metrekare deniz alanının da doldurulmasını, alana yat limanı ve kulübü, kruvaziyer gemi limanı, 5 yıldızlı oteller, kongre merkezi, fuar alanları, ticaret alanları, alışveriş merkezleri, ofisler, (Dünya Ticaret Merkezi) konutlar inşa edilmesini ve Haydarpaşa Limanı'nın da Derince'ye taşınmasını hedeflemiştir.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü tarafından 5234 sayılı Yasaya dayanarak düzenlenen 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği, Kadıköy ve Üsküdar Belediyeleri'nin görüşleri de alınmadan, tarihi-anıtsal yapılarla olan ilişkisi nedeniyle Kültür ve Turizm Bakanlığı, İstanbul 3 Numaralı Bölge Koruma Kurulu'nun onayına sunulmuş ve Kurul, sözkonusu planları uygun bulmamıştır.

Bu süreçte, alanın Kadıköy ilçe sınırları içerisinde kalan üçte birlik kısmı için İstanbul 5 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, Türkiye'deki ilk büyük demiryolu tesisleri alanı olduğu gerekçesiyle Haydarpaşa'nın "endüstriyel miras" kapsamında değerlendirerek "tarihi sit" alanı olmasını uygun görmüş; böylelikle 26.04.2006 gün ve 85 sayılı

kararı ile Haydarpaşa Garı ve çevresi, Kentsel ve Tarihi Sit olarak tescil edilmiştir. TCDD yönetiminin karara karşı dava açmış olduğu; ancak davanın reddedildiği bilinmektedir. Bu sürecin ardından TCCD yönetimi ile İBB arasında Koruma Amaçlı Nazım Ve Uygulama İmar Planlarının İBB tarafından yapılması yönünde bir protokol imzalanmış ve 1/5000 ölçekli Haydarpaşa Gar Ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım İmar planı ile 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar planının çalışmalarına başlanılmıştır.

Çalışmaların ilk aşaması, 30-31 Temmuz 2008 tarihlerinde yapılan Arama Toplantısı ile gerçekleştirilmiş; 22 Mayıs 2009 tarihinde de Haydarpaşa Gar Liman Ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım Ve Uygulama İmar Planları'na İlişkin toplantı yapılmıştır.

30-31 Temmuz 2008 tarihlerinde yapılan 1. Arama Toplantısı sonucunda ortaya çıkan ilkeler aşağıdaki gibi sıralanmıştır:

- Alanın kendi içinde ve İstanbul bütünü içinde olan silüetinin vazgeçilmezliği
- Gar ve çevresinde kalan tescilli yapıların vizyona uygun işlevlendirilmesi
- Ekonomik sürdürülebilirliği olan ve alanı canlandıracak fonksiyonların geliştirilmesi
- Kadıköy – Harem – Üsküdar bütünlüğünde bir planlama yaklaşımının geliştirilmesi
- Mekansal çekiciliğe sahip çevresine faydalı alanların oluşturulması
- Yapı yoğunluğu yerine insan yoğunluğunu ön planda tutan fonksiyonların getirilmesi
- Kadıköy - Harem - Üsküdar arası raylı taşıma sistemi kullanılarak ulaşım bütünlüğünün sağlanması

Toplantıda Haydarpaşa için belirlene vizyon ise, *“Dünya, ülke ve metropol bütününde Haydarpaşa Garı ve çevresindeki tüm kültür varlıkları ile birlikte bir anlatısı olan, kentsel belleği oluşturan öğeleri öne çıkaran, İstanbul’un evrensel ve yaşamsal çekiciliğini artıran, çevresi ile bütünleşik bir içerik ve tasarım ile yılın her zamanı, gece ve gündüz yaşayan, dinamik, özgün, yaratıcı etkinlikler ile ekonomik sürdürülebilirliğe sahip, evrensel bir buluşma mekanı olan bir Haydarpaşa”* olarak belirlenmiştir. Vizyon bileşenleri olarak şunlar tespit edilmiştir:

- *“Haydarpaşa Garı'nın denizle buluşma özelliğinin korunması*
- *Silüet değerlerinin korunması*
- *Açık alan ve liman demiryolu birleşiminin afet yönetimi açısından öneminin göz ardı edilmemesi”*

22 Mayıs 2009 tarihinde yapılan 2. toplantıda ise, Haydarpaşa Gar Liman Ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım Ve Uygulama İmar Planları Hakkında hazırlanmasına yönelik ilkesel çalışmalar sunulmuş, bu çalışmalar hakkında katılımcıların görüşleri istenilmiş; ancak fazla bir yol alınamamıştır

Haydarpaşa Projesi'nin temel hukuki dayanağı 17 Eylül 2004 tarihli, 25590 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 5234 sayılı "Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun"un Geçici 5. maddesidir¹. Maddeye göre, Haydarpaşa Limanı TCDD'ye devredilmiş; her ölçekteki imar plânını yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye, re'sen onaylamaya ve her türlü ruhsatı vermeye Bayındırlık ve İskân Bakanlığı yetkili kılınmıştır.

03.07.2005 kabul, 21.07.2005 Resmi Gazete tarihli, 5398 sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un 13. maddesi, 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na kruvaziyer liman kavramını yerleştirmiş²; bu limanların içinde yer alacak işlevler tanımlanmış ve bunun hemen ardından, Kıyı Kanunu'nda bu değişiklik gerçekleştirilmiştir³.

¹ **5234 sayılı Kanun, Geçici Madde 5-** "Mülkiyeti Hazineye ait İstanbul İli, Üsküdar İlçesi, Selimiye ve İhsaniye mahallelerinde bulunan ve Haydarpaşa Limanı olarak kullanılan taşınmazları, üzerindeki muhdesatı ile birlikte ödenmiş sermayesine ilave edilmek üzere, Ulaştırma Bakanlığının ilgili kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğüne bedelsiz olarak devretmeye Maliye Bakanı yetkilidir. Bu taşınmaz mallarla ilgili olarak imar mevzuatındaki kısıtlamalar ile plân ve parselasyon işlemlerindeki askı, ilân ve itirazlara dair sürelerle ilişkin hükümlere tâbi olmaksızın, her ölçekteki imar plânını yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye, re'sen onaylamaya ve her türlü ruhsatı vermeye Bayındırlık ve İskân Bakanlığı yetkilidir. Plân hazırlama ve onaylama işlemleri Bayındırlık ve İskân Bakanlığının uygun görülen birimince, ruhsat ve plân uygulama işlemleri ise Bayındırlık ve İskân Bakanlığı il teşkilatınca yerine getirilir. Kesinleşen plânlar ilgili belediyelere tebliğ edilir. Bu plânların uygulanması zorunludur. Bu maddenin birinci fıkrasının uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemeye Maliye ve Ulaştırma Bakanlıkları, ikinci fıkrasının uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemeye ise Bayındırlık ve İskân Bakanlığı yetkilidir".

² **5398 sayılı Kanun, Madde 13-** "4.4.1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun 6 ncı maddesinin dördüncü fıkrasının (b) bendinden sonra gelmek üzere aşağıdaki (c) bendi eklenmiş ve maddeye bu fıkradan sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

c) Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşıdığı yolcu gemilerinin (kruvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı kruvaziyer ve yat limanları,

Özelleştirme kapsam ve programına alınan ve sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve kruvaziyer limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri, teknik ve sosyal altyapı ve konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar plânı ile belirlenir".

³ **3621 Sayılı Kıyı Kanunu,** "c) (Ek bend: 3/7/2005-5398 S.K./13.mad) Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşıdığı yolcu gemilerinin (kruvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet

Konuyla ilgili bir diğerk kanun olan 24. 07.2008 tarihli 5793 sayılı Kanun TCDD'nin yetkilerini düzenlemektedir⁴.

2863 sayılı Kùltür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası ise, 6. maddesinde tersaneler ve rıhtımları korunması gerekli kùltür varlıkları arasında sıralamaktadır.

Teknik Tanımlamalar:

Endüstriyel miras, 2003 Temmuz ayında imzalanan Endüstriyel Miras İçin Nizhny Sözleşmesi⁵'nde yer alan tanıma göre "tarihi, teknolojik, sosyal, mimari ve bilimsel değeri olan endüstriyel kùltürden arta kalanları içermektedir. Arta kalanlar ya da endüstriyel kalıntılar, endüstri ile ilişkili yapılar ve makineler, imalathaneler, fabrikalar, maden ocakları, rafineriler gibi üretim alanları, depolar ve dükkanlar, enerjinin üretildiği, dağıtıldığı ve kullanıldığı alanlar, ulaşım ve buna ilişkin tüm altyapılar ve bunların yanı sıra konut, eğitim vb endüstri ile ilişkili tüm sosyal aktivite alanlarından oluşurlar". Bu anlamda Haydarpaşa içinde barındırdığı her türlü işlev ve özellikleriyle bir endüstriyel miras alanıdır.

Endüstriyel Mirasın Özellikleri:

vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaşırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı kruvaziyer ve yat limanları..."

⁴ 5793 Sayılı Kanun, "21/4/2005 tarihli ve 5335 sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanununun 32 nci maddesinin birinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve aynı maddeye bu fıkradan sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkralar eklenmiş, son fıkrasının ilk iki cümlesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddenin sonuna aşağıdaki fıkra eklenmiştir. "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) Genel Müdürlüğünün mülkiyetindeki taşınmazlardan yatırım planları, işletmecilik esasları ve bu konuda oluşturulacak komisyonun teknik değerlendirmesi dikkate alınarak işletmecilik fazlası taşınmazların belirlenmesine ve bu taşınmazların satışına karar verilmesine TCDD Yönetim Kurulu yetkilidir. İmar planında TCDD alanı veya TCDD hizmet alanı olarak ayrılan taşınmazlar ancak imar planı değişikliği yapılarak satışa konu edilebilir. Satış bedelleri TCDD tarafından yeni demiryolu inşaatı ve mevcut demiryollarının bakımı, onarımı ve iyileştirilmesi ile demiryolu araçlarının temininde kullanılır".

⁵ The Nizhny Tagil Charter For The Industrial Heritage, July 2003

- Endüstriyel miras önemli tarihi sonuçların gerçekleştiği ve gerçekleşmeye devam ettiği olayların kanıtıdır. Endüstriyel mirası koruma isteği ve gereksinimi, benzersiz olan alanların tekilliğinden çok, bu kanıtın evrensel değerlerine temellenmektedir.
- Endüstriyel miras sıradan insanların yaşamlarına ait olayların bir parçası olarak sosyal bir değer içerir ve önemli ölçüde bir kimlik bilinci oluşmasına katkıda bulunur. Üretim tarihi, mühendislik ve inşaat faaliyetleri açısından teknolojik ve bilimsel değer taşıdığı gibi, mimari kalite, tasarım ve planlama açısından da estetik değere sahiptir.
- Endüstriyel peyzaj, yazılı belgeler ve ayrıca endüstrinin beşeri bellek ve alışkanlıklarını da içeren somut olmayan kayıtları açısından, bu değerler, alanın kendi yapısı, bileşenleri, makineleri ve ortamının içsel nitelikleridir.
- Üretime ilişkin belirli süreçler, üretim alanı peyzajları ve tipolojileri açısından “enderlik” endüstriyel miras alanlarına özel değer katarlar ve bu açıdan değerlendirilmeleri gerekir. Erken ve öncü örneklerin özel değeri vardır.
- Her bölge, gelecek nesiller için endüstriyel kalıntıları tanımlamalı, belgelemeli ve korumalıdır.
- Alan araştırmaları ve farklı endüstriyel tipolojiler endüstriyel miras kapsamında ele alınarak tanımlanmalıdır. Bu bilgiyi kullanarak, tanımlanan alanın tümü için envanter çıkartılmalıdır. Bunlar, kamu tarafından kolaylıkla araştırılabilir ve serbestçe erişilebilir olmalıdır. Sayısallaştırma ve bilgisayar bağlantılı erişim önem taşımaktadır.
- Belgeleme, endüstriyel miras araştırmalarının temel bir parçasıdır. Herhangi bir müdahale yapılmadan önce alanın fiziksel özelliklerinin ve koşullarının tümüyle belgelenmesi gerçekleştirilmeli ve kamusal bir arşive yerleştirilmelidir. Belgeleme çalışmaları, alandaki mevcut faaliyetler devam ederken veya alanda başlatılacak olan diğer süreçler henüz başlamadan gerçekleştirildiği takdirde daha fazla bilgi kazanılabilir. Belgeler, dokümantasyonu destekleyecek referanslarla birlikte, çizimleri, fotoğrafları, video ve film öğelerini kapsamalıdır. İnsan hafızası, eşi bulunmaz ve yerine konulamaz bir kaynaktır, bu nedenle fırsat varken değerlendirilmelidir.
- Tarihi endüstriyel alanlara yönelik arkeolojik araştırmalar, araştırma için temel yöntemdir. Bu araştırmalar, diğer tarihi ve kültürel süreçlerdeki gibi yüksek standartlarla yürütülmelidir.
- Tarihi araştırmalara yönelik programlar, endüstriyel mirasın korunmasını destekleyecek politikalara ihtiyaç duyarlar. Birçok endüstriyel faaliyetin karşılıklı bağımlılığı nedeniyle, uluslararası araştırmalar dünyaca önemli sayılan alanları ve türlerini tanımlamaya yardımcı olurlar.
- Endüstriyel yapıları değerlendirme ölçütleri, genel kamusal kabulü sağlayacak şekilde rasyonel ve tutarlı standartlar çerçevesinde tanımlanmalı ve yayınlanmalıdır. Uygun bir araştırma zemininde, bu ölçütler yaşayan önemli peyzajlar, yerleşimler, tarihi alanlar, tipolojiler, yapılar, strüktürler, makineler ve süreçlere yönelik araştırmaları tanımlamak için kullanılmalıdır.
- Önemli olarak tanımlanan alan ve yapılar, onların anlam ve önemini koruyacak derecede güçlü yasal önlemlerle koruma altına alınmalıdır. UNESCO Dünya Mirası Listesi, sanayileşmenin insan kültürü üzerindeki büyük etkisini kabul etmelidir.

- Bu önemli alanların değeri tanımlanmalı ve gelecek müdahaleler için yol haritaları oluşturulmalıdır. Her türlü yasal, yönetsel ve finansal ölçüt, alanın bu değerini sürdürme açısından gereklidir.
- Risk altındaki alanlar tanımlanarak riski azaltacak uygun ölçütler belirlenmeli ve bunların onarımını ya da yeniden kullanımını sağlayacak uygun önlemler oluşturulmalıdır.
- Eşgüdümlü yetki kullanımı ve kaynakların paylaşımı doğrultusunda uluslararası işbirliği, endüstriyel miras alanlarının korunması açısından çok önemli bir yaklaşımdır. Uluslararası araştırma ve veritabanını derlemek amacıyla birbirile ile uyumlu ölçütler geliştirilmelidir.

İlkesel Yaklaşım

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi olarak Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım ve Uygulama İmar Planlarına ilişkin olarak benimsediğimiz temel ilkeler aşağıda belirtilmiştir:

- Konumunun stratejik önemi nedeniyle, alanın kamu mülkiyetinde kalması en önemli ilke kararı olarak belirlenmiştir. Bu çerçevede, TCDD'nin, alanın mülkiyetini kamu yararına kullanma amacıyla devretmemesi gerekmektedir. Bu konu; ayrıca gerek İstanbul bütününe gerekse Anadolu Yakası'nın yoğunluk verileri, boşluksuz dokuları ve açık alan gereksinimleri bağlamında da büyük önem taşımaktadır.
- Alanın kamu mülkiyetinde kalmasıyla birlikte, İstanbul metropoliten alanının tümüne hizmet edecek ve toplumsal faydayı en üst noktaya taşıyacak şekilde bir kamusal açık alan kullanımı yaklaşımı benimsenmelidir.
- Haydarpaşa'da mevcut durumda geniş bir alan kullanan ve kent içinde yarattığı olumsuz etkiler nedeniyle geçmişten bugüne tüm planlama çalışmalarında yeniden işlevlendirilmesi gündeme gelen uluslar arası liman kullanımının buradan kaldırılabilmesi mümkündür, ancak bunun bazı koşulları bulunmaktadır. Bu kapsamda, her bakımdan uygun bir ya da birden fazla alternatif liman yerinin bulunması ve ilgili kamu kurumları tarafından kabul edilmesi gerekmektedir. Söz konusu yeni liman yeri ya da yerlerinin ilgili kamu kurumları tarafından belirlenerek gerekli işlemlerin yapılması beklenmeden Haydarpaşa'daki liman kullanımının kaldırılması, Marmara Denizi kıyılarındaki "özel liman" uygulamalarının tümüyle denetimden çıkarak yaygınlaşmasını da beraberinde getirecektir. Kuşkusuz ki, yüz yıldan fazla geçmişe sahip olan limanın sanayi alanları, lojistik alanları, kentsel yerleşmeler ve demiryolu ile olan ilişkisinin de bu bağlamda dikkate alınması gerekecektir.
- Haydarpaşa Liman Alanının yeniden işlevlendirilmesi ve farklı kentsel kullanımların bu alanda düzenlenmesine yönelik ihtiyaç büyük ölçüde liman işlevinin kentsel ulaşım ağı üzerinde yarattığı olumsuz etkilerden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, liman yerine farklı kullanımların geliştirilmesinde dikkate alınması gereken kriterlerden biri, yeni

kullanımların limandan daha az ulaşım ihtiyacı yaratması olmalıdır. Bu ilke fonksiyon değişikliğinin dayanacağı en temel saptama olmalıdır.

- Tarihi, kültürel, coğrafi ve stratejik önemi nedeniyle, adı geçen alanın İstanbul'un spekülâtif amaçlı emlak piyasalarına açılması engellenmelidir. Burada sözü edilen yalnızca ekonomik kazanç olmamalı, kamu yararını sağlamaya yönelik "ölçülemeyen" faydalar da göz önüne alınmalıdır.
- Kentsel belleğe katkı sağlayacak ve onu sürekli canlı tutacak; endüstriyel miras kavramını koruyarak öne çıkaracak ve bu mirası kamuya en iyi şekilde sunacak bir alan olarak da işlevlendirilmeli ve tasarlanmalıdır.
- 1/100 000 Çevre Düzeni Planı'nda Haydarpaşa Tren İstasyonu "İstanbul İli'nin imaj ve estetiğini vurgulayan en önemli simgesel değerler" arasında sayılmıştır. Bu çerçevede alanda varolan sanayi arkeolojisi, tren garı işlevi korunarak, çağdaş bir bakış açısı ve yorumla yeniden işlevlendirilebilir. Liman kullanımının buradan kaldırılabilmesinin koşulu olan alternatif liman yerinin tespiti ve planlanmasından sonra, yeniden işlevlendirme çalışması kapsamında geleceğe yönelik olarak durumları tartışmalara konu olan siloların stüdyo, sinemacılık endüstrileri temalı müze, sanat atölyeleri, müzik okulları, konservatuar, vb kültürel amaçlarla kullanılması sağlanmalıdır. Sonuçta kamusal alan kullanımının organize olduğu, açık, yarı açık ve kapalı alanlardan oluşan çok amaçlı ve kapsamlı bir kompleks kurgulanabilir. İstanbul'un Anadolu yakasının en alıcı noktasında bulunan alanda oluşturulacak olan bu tarz kullanımlar, alanı cazip kılacağı gibi, TCDD için de ekonomik açıdan rantabl bir düzenlemeye kavuşturulabilecektir. önemli bir katkı yaratacaktır.
- Alana yönelik yeniden ve / veya ek işlevlendirme çalışmaları sürecinde çağdaş, yaşayan ve eğitim sektörünün ve rekreatif hizmetlerin bir tamamlayıcısı olarak müzecilik yorumlarıyla donatılmış işlevler öngörülmelidir. Bu işlevler arasında çeşitli kesimlerden göç müzesi, demiryolu müzesi, tematik açık hava müzeleri, sinemacılık müzesi, gibi öneriler yer almaktadır. Bu önerilerin çağdaş müzecilik örneklerinden de faydalanılarak, toplumun yüksek oranda ilgisini çekecek bir yorumla değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu yaklaşım, 30-31 Temmuz 2008 tarihlerinde gerçekleştirilen 1. Arama Toplantısının sonucunda oluşturulan "Yılın her zamanı gece gündüz yaşayan bir Haydarpaşa" kimliği ile de uyum sağlayacaktır.
- Yapı ve nüfus yoğunluğunun doyma noktasını çoktan aşmış olduğu bölgede, son derece sınırlı miktarda açık alan bulunmaktadır. Olası bir afet durumunda Haydarpaşa alanının toplanma ve sığınma noktası olarak tasarruf edilmesi kamu yararı ve can güvenliği açısından büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle alandaki yapılaşma yoğunluğunun son derece sınırlı tutulması ve kamusal açık alan özelliğinin korunması gerekmektedir.
- Tüm İstanbul ölçeğinde alışveriş merkezlerinin ihtiyacın çok ötesine geçerek, doyma kapasitelerini aştığı uzmanlar tarafından dile getirilmektedir. Bu alanda mevzuata dayandırılarak öngörülecek olan herhangi bir kapalı alışveriş merkezi, hem yakınındaki geleneksel Kadıköy çarşısını ekonomik olarak son derece olumsuz etkileyerek bu çarşının giderek işlevini yitirmesine ve ekonomik olarak çöküşüne neden olacaktır. Diğer yanda da alanın yakın hinterlandında bulunan çok sayıda büyük alışveriş merkezi göz önünde bulundurulduğunda yeni bir büyük alışveriş merkezinin (AVM) alanda yer alması doğru bir karar olmayacaktır.

- Tophane Salıpazarı Limanı, Tarihi Yarımada ve Haydarpaşa üçgenindeki siluet bütünlüğünün sağlanması ve bu anlamda bu bütünlüğü bozmayacak, aksine güçlendirecek bir planlama yaklaşımı geliştirilmelidir.
- Haydarpaşa Limanı'nın kruvaziyer limanına dönüştürülmesinin Tarihi Yarımada'ya olan uzaklığı ve turistlerin profil ve beklentileri de dikkate alındığında Tarihi Yarımada'ya transfer güçlükleri ve uzaklık nedeniyle ekonomik açıdan tercih edilip olmayacağı açık olduğu gibi sektör uzmanları tarafından defalarca vurgulanmıştır. Bunun yanı sıra, gelmesi öngörülen kruvaziyer gemilerinin boyutları ve kent silüetine yapacakları olumsuz etkiler göz önüne alındığında, bu işlevin bu alan için uygun olmadığı açıktır.
- Haydarpaşa Garı, mevcut işlevini sürdürmeli, bunun yanı sıra tematik bir müzeyle desteklenmeli ve kullanılabilirliği artırılmalıdır. Garın yanı sıra, demiryolu ve istasyonlarının, bunları besleyen mevcut yapılarla birlikte korunması ve toplum tarafından kullanılabilirliğinin artırılması sağlanmalıdır.
- İstanbul'un tarihsel bir liman kenti olduğu gerçeği unutulmadan, "kruvaziyer" liman yerine yalnızca yolcu taşımacılığına yönelik bir "uluslararası yolcu limanı" önerisi geliştirilebilir. Liman alanının yeniden işlevlendirilerek kentlilerin kullanımına açılmasında da bu yeni limanın etkisi üst düzeyde olacaktır.
- Anadolu ray ve Marmaray projeleri bittiğinde Nautilus'un önünde çok önemli bir ulaşım odağı olacağı ve bir anda kentin her iki yakasından binlerce yolcunun alana ulaşacağı öngörüsünden hareketle, sözkonusu alan içinde iyi tasarlanmış rekreasyon alanları, konser ve eğlence etkinliklerinin alanın kullanıcıları, ziyaretçiler ve turistler için çekim noktası oluşturacağı ve bu yolla da kamu için önemli ölçüde ekonomik fayda yaratılabileceği de gözönüne alınmalıdır.

Sonuç ve Değerlendirme

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi olarak, İstanbul bütünü içinde ele alınmış, mevcut yasaların tanımladığı esnek haklara dayanarak ayrıcalıklı emlak değerleri yaratmak yerine, bilimsel ve rasyonel ölçütler gözetilerek hazırlanmış, Tarihi Yarımada ve Haydarpaşa'nın silüetine olumsuz etkiler yapmayacak, geri planında büyük alışveriş merkezleri, yoğun ofis yapıları yerine, liman ve gar işlevlerini tamamlayacak anlam ve içeriğe sahip, çağdaş bakış açılarıyla tasarlanıp yorumlanmış işlevlerin yer aldığı, kültür, sanat, eğitim ve rekreasyon faaliyetlerinin kamusal açık / kapalı alanlarda en üst noktada temin edildiği bir Haydarpaşa için gereken çalışmaların yapılması gerektiği görüşünde olduğumuzu belirtiriz.