

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FENBİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL MEKÂN BAĞLAMINDA İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ  
LİMAN BÖLGELERİNİN ANALİZİ: KARAKÖY VE  
SALIPAZARI ÖRNEĞİ**

Ülgen UYSAL

**FBE Mimarlık Anabilim Dalı Yapı Üretimi Programında  
Hazırlanan**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Tez Danışmanı:** Yrd. Doç. Dr. Almula Köksal

**İSTANBUL 2005**

## İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ .....	iv
ŞEKİL LİSTESİ .....	v
ÇİZELGE LİSTESİ .....	vii
ÖNSÖZ.....	viii
ÖZET .....	ix
ABSTRACT .....	x
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Tezin Amacı.....	1
1.2 Tezin Kapsamı .....	2
1.3 Tezin Yöntemi .....	3
2. LİMANIN VE LİMANA BAĞLI KENT VE SANAYİNİN İNCELENMESİ .....	4
2.1 Liman.....	4
2.2 Liman Kenti Kavramı ve Süreci .....	6
2.3 Limanın Sanayi ile olan ilişkisi .....	9
2.4 Limanların Ve Liman Bölgelerinin Gelişimini Etkileyen Faktörler.....	10
2.5 Liman Nesilleri .....	14
2.5.1 Birinci Nesil Limanlar .....	14
2.5.2 İkinci Nesil Limanlar .....	23
2.5.3 Üçüncü Nesil Limanlar .....	27
2.6 Liman gelişim sonucu.....	33
3. LİMAN BÖLGESİ DÜZENLEME ÇALIŞMALARI .....	36
3.1 Liman Bölgesi Düzenleme Çalışmalarının Nedenleri;.....	36
3.2 Liman Bölgesi Düzenleme Çalışmalarında Uygulanan Yöntemler.....	39
4. LİMAN BÖLGESİ YENİDEN DÜZENLEME ÇALIŞMALARINDA DÜNYA ÖRNEKLERİ.....	46
4.1 AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ - 'NEW YORK CITY' .....	46
4.1.1 Bölgenin Seçilme Nedenleri .....	46
4.1.2 Bölgenin Coğrafik Konumunun İncelenmesi .....	49
4.1.3 Ekonomik Karakteri.....	52
4.1.4 Sosyo- Demografik Özellikleri.....	58
4.1.5 Yerel Yönetimin Rolü.....	63
4.1.6 Tasarım Önerileri (Aşağı Manhattan).....	65
4.2 AMSTERDAM.....	73
4.2.1 Bölgenin Seçilme Nedenleri .....	73
4.2.2 Bölgenin Coğrafik Konumunun İncelenmesi .....	75

4.2.3	Ekonomik Karakteri.....	79
4.2.4	Sosyo- Demoğrafik Özellikleri.....	81
4.2.5	Yerel Yönetimin Rolü.....	85
4.2.6	Tasarım Önerileri.....	87
4.3	HAMBURG.....	96
4.3.1	Bölgenin Seçilme Nedenleri.....	96
4.3.2	Bölgenin Coğrafik Konumunun İncelenmesi.....	98
4.3.3	Ekonomik Karakteri.....	100
4.3.4	Sosyo-Demoğrafik Özellikleri.....	108
4.3.5	Yerel Yönetimin Rolü.....	110
4.3.6	Tasarım Önerileri.....	112
5.	TÜRKİYE’DE LİMANLARIN YENİDEN CANLANDIRILMASI HALİÇ: SALIPAZARI VE KARAKÖY LİMANLARI ÖRNEĞİ.....	123
5.1	Bölgenin Seçilme Nedenleri.....	123
5.2	Bölgenin Coğrafik Konumunun İncelenmesi.....	125
5.3	Ekonomik Karakteri.....	128
5.4	Sosyo-Demoğrafik Özellikleri.....	134
5.5	Yerel Yönetimin Rolü.....	140
5.6	Tasarım Önerileri.....	142
6.	DÜNYA ÖRNEKLERİ İLE TÜRKİYE ÖRNEĞİNİN KARŞILIŞTIRILMASI	160
7.	SONUÇLAR.....	176
	EKLER.....	189
	ÖZGEÇMİŞ.....	199

## **KISALTMA LİSTESİ**

ANZK, Amsterdam- Kuzey Denizi Kanalı

AUP; Amsterdam Genel Genişleme Planı

EEA; Genişlemiş Avrupa Ekonomik Alanı

EVD; Elektronik veri değişimi

IF; Yakın burun

IH; Yakın hinterlant

MIDA's; Denizcilik endüstriyel gelişim bölgelerinin tasarımı

ODE; Doğu Liman Bölgesi (Oosterdokseiland)

ROA; Regional Orgaan Amsterdam,1986, Amsterdam Bölgesel Danışma Kurulu

SEM; Tek Avrupa Pazarı

UDSA; Amsterdam Kent Geliştirme Servisinde

ULCCs; Ekstra Geniş Ham Madde Taşıyıcısı

## ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1 Marsilya Planı 1855 ( Ramin, 1999) .....	7
Şekil 2.2 Cenevre Planı 1854 ( Ramin, 1999) .....	7
Şekil 2.3 Limanın, Hinterlant'ın ve Burnun Coğrafi İlişkisi (Ramin, 1999) .....	11
Şekil 4.1 Manhattan Adası ve çevresi .....	47
Şekil 4.2 New York Kenti Genel Planı.....	49
Şekil 4.3 Manhattan Adası Çevresi ve Nehirleri .....	50
Şekil 4.4 Aşağı Manhattan Planı,1797 (Taylor Roberts Plan 1797) .....	50
Şekil 4.5 Aşağı Manhattan 1650- 1980 yılları arasındaki gelişimi ve dolgu çalışmaları (Willis,C.,2002) .....	51
Şekil 4.6 Manhattan parmak iskelelerine bir örnek.....	51
Şekil 4.7 New York grid sistemini gösteren şema, 1797.....	53
Şekil 4.8 Brooklyn su kenarı endüstriyel gelişimi 200 dönümlük alanı içermektedir. ....	54
Şekil 4.9 Merkez New York Bölgesi Bölgesel ve Kentsel Sanayi Bölgeleri, 1926.....	57
Şekil 4.10 New York ve çevresi arsa kullanımını genel planı 1926.....	58
Şekil 4.11 New York yerleşim alanları sırasıyla; 1767, 1797, 1808 ve 1817 yılları.....	60
Şekil 4.12 New York ve Çevresi Demiryolu ve Otoyol Sistemi Genel Planı 1926 .....	62
Şekil 4.13 New York Kenti Ana Otoyol Bağlantıları ve Köprüleri .....	62
Şekil 4.14 Aşağı Manhattan Battery Park Bölgesi .....	68
Şekil 4.15 1956 yılında Aşağı Manhattan bölgesinin görünüşü (Willis, 2002) .....	71
Şekil 4.16 1976 yılında Aşağı Manhattan bölgesinin görünüşü (Willis, 2002) .....	72
Şekil 4.17 Ranstad bölgesi kenterini ve ulaşım ağını gösteren harita. (Malone, 1996) .....	74
Şekil 4.18 Ranstad bölgesi ve ana kentleri (siyah) ve kentlerin varoşları (koyu gri) (Bertolini, Salet, 2003) .....	75
Şekil 4.19 Amsterdam Kent Haritası (www.amsterdamport.com).....	76
Şekil 4.20 Dam- Damrak Haritası (B-4,5) (www.amsterdamport.com) .....	77
Şekil 4.21 Doğu Liman Bölgesi (Borneo-Sporenburg, KSNM, Java adaları), Amsterdam yoğun kent merkezinin doğusunda konumlanmıştır. (Borret, 2001) .....	78
Şekil 4.22 Borneo, Sporenburg, Ksnm adaları, Java adaları (B-7),(www.amsterdamport.com)78	
Şekil 4.23 IJ nehir kıyısı proje alanı (A,B-4,5,6) ve bu proje alanının içinde yer alan doğu dok bölgesi (Oosterdokseiland), (B-5),(www.amsterdamport.com) .....	79
Şekil 4.24 Amsterdam Ana Yerleşim Birimleri (Bertolini, Salet, 2003) .....	84
Şekil 4.25 Amsterdam, kent merkezi ve diğer önemli yerleşimleri ve ulaşım ağı (Bertolini, Salet, 2003) .....	84
Şekil 4.26 Houthaven ve Sloterdijk tren istasyonu ve Batı dok bölgesi (Westerdok) (A-4) (www.amsterdamport.com) .....	89
Şekil 4.27 Amsterdam: Doğu Liman Bölgesi (Malone, 1996).....	90
Şekil 4.28 Amsterdam: IJ nehir kıyısı , (IJ-oervers ) (Malone, 1996).....	91
Şekil 4.29 Knsm ve Java Adaları (Amsterdam Haritası).....	93
Şekil 4.30 Borneo ve Sporenburg . (Borret, 2001) .....	94
Şekil 4.31 Yapım Aşamasındaki doklar ,(üç büyük apartman bloklarını göstermektedir.) (Borret, 2001).....	94
Şekil 4.32 Amsterdam bölgesi ana ofis yerleşimleri (Malone, 1996) .....	95
Şekil 4.33 Hamburg kenti 1580 (Braun,1589) .....	97
Şekil 4.35 Hafencity liman bölgesi ve tarihi kentle olan ilişkisini gösteren hava fotoğrafı.....	99
Şekil 4.36 Hamburg 1600.....	101
Şekil 4.37 Hamburg kenti gelişim planı (1100,1300,1600 ve 1700).....	103
Şekil 4.38 1880 yılında Hamburg kenti ve limanı.....	104
Şekil 4.39 Sandtorhafen limanı 1868 (Frahm, Friedel, 2002).....	105
Şekil 4.40 Konteyner Terminali (Runde, 2004) .....	107

Şekil 4.41 Sandorhafen ve Speicherstadt serbest liman bölgesi 1900.....	108
Şekil 4.42 Hafencity proje alanının bölgelerini gösteren hava fotoğrafı (Runde, 2004) .....	114
Şekil 4.43 Hafencity proje alanı, proje alanının 18 bölgesi ve çevre bölgeleri. (HPADC, 2000).....	115
Şekil 4.44 Safha 1 proje bölgesi (Frahm, Friedel, 2002).....	120
Şekil 4.45 Safha 2 proje bölgesi (Frahm, Friedel, 2002).....	120
Şekil 4.46 Safha 3 proje bölgesi (Frahm, Friedel, 2002).....	121
Şekil 4.47 Safha 4 proje bölgesi (Frahm, Friedel, 2002).....	121
Şekil 4.48 Safha 5 proje bölgesi (Frahm, Friedel, 2002).....	122
Şekil 4.49 Safha 5 proje bölgesi (Frahm, Friedel, 2002).....	122
Şekil 5.1 İstanbul limanının konumu (Port of Handbook, 1988) ve İstanbul Limanı'nın Sınırları (DTO,1992).....	126
Şekil 5.2 Haliç iskeleleri. Ölçek 1:10.000 (Müller-Wiener, 1998) .....	127
Şekil 5.3 Karaköy ve Salıpazarı Limanlarının konumu (Özbaydar, 2000) .....	127
Şekil 5.4 Karaköy-Salıpazarı liman bölgesi ve çevre bölgeler, Pervitich haritası 1927 .....	127
Şekil 5.5 Karaköy- Salıpazarı liman bölgesi ve çevresi silueti (Tabanlıoğlu,2000) .....	128
Şekil 5.6 Haliç'te sanayi tesislerinin dağılımı (Kahraman, 1987).....	130
Şekil 5.7 Tophane Rıhtımı.....	131
Şekil 5.8 Bina kullanımlarının analizi (Özbaydar, 2000).....	132
Şekil 5.9 Tarihi yapılar ve sivil mimarlık örneklerinin analizi.....	132
Şekil 5.10 Sedat Hakkı Eldem'in Salıpazarı liman tesisleri içindeki depo ve antrepo çizimleri, 1958 (DTO, 1998).....	136
Şekil 5.11 Salıpazarı liman tesisleri içindeki depo ve antrepolar, (Gürsel, 2005) .....	136
Şekil 5.12 Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne ait yolcu salonu, 2002 .....	137
Şekil 5.13 Haliç orta liman çevresini besleyen yol aksları ve Karaköy-Salıpazarı Liman Bölgesi yaya ve araç ulaşım analizi .....	139
Şekil 5.14 Vaziyet planı analizi ve tüm projenin bir arada gösterildiği bir çalışma, (Onat,1994).....	145
Şekil 5.15 Karaköy-Salıpazarı Liman Bölgesi Yapılarının Korunma Durumları Analizi, (Özbaydar, 2000) .....	146
Şekil 5.16 Onat tasarım grubunun bölge ile ilgili hazırladıkları tasarım eskizleri, (Onat,1994).....	147
Şekil 5.17 Onat tasarım grubunun bölge ile ilgili hazırladıkları tasarım eskizleri, (Onat,1994).....	148
Şekil 5.18 Solda tarihi doku analizi, sağda ise bölge üzerindeki ulaşım aksları analizini bulunmaktadır. (Gürsel,2005).....	149
Şekil 5.19 Gürsel'in bölge üzerindeki eleştirilerini dile getirdiği bir çalışma, (Gürsel,2005).....	150
Şekil 5.20 Bölgenin denize ulaşım sorununu anlatan karikatürler, (Gürsel,2005).....	150
Şekil 5.21 Gürsel'in Salıpazarı bölesi ile ilgili düşüncelerini dile getiren fotoğraf ve hayalindeki Salıpazarı eskizi (Gürsel,2005) .....	151
Şekil 5.22 Gürsel'in mevcut durum hakkındaki görüşlerini belirten fotoğraflar (Gürsel,2005).....	151
Şekil 5.23 Karaköy- Salıpazarı bölgesinin deniz tarafından görünüşü, (GÜRSEL,2005) .....	152
Şekil 5.24 Mevcut antrepo yapılarının önündeki yoğun trafik akışı ve TDİ binalarının silüetteki yeri , (Tabanlıoğlu,2002).....	152
Şekil 5.25 Ulaşım aksları ile birlikte Karaköy- Salıpazarı liman bölgesi ve çevresi planı ve hava fotoğrafı (Tabanlıoğlu,2002) .....	153
Şekil 5.26 Karaköy- Salıpazarı liman bölgesi mevcut durum planı .....	155
Şekil 5.27 Karaköy- Salıpazarı liman bölgesi Tabanlıoğlu mastır planı (Tabanlıoğlu,2002) .....	155
Şekil 5.28 Karaköy-Salıpazarı hava fotoğrafı ve aynı açıdan alınmış tasarım önerisi (Tabanlıoğlu, 2002).....	157

## ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 2.1 Birinci Nesil Limanlar, 1815- 1869 Genel Liman Şeması (Ramin, 1999).....	21
Çizelge 2.2 Birinci Nesil Limanlar, 1870- 1914 Genel Liman Şeması (Ramin, 1999).....	22
Çizelge 2.3 Birinci Nesil Limanlar, 1918- 1939 Genel Liman Şeması (Ramin, 1999).....	23
Çizelge 2.5 Üçüncü Nesil Limanlar, 1967- Günümüze Genel Liman Şeması (Ramin, 1999).	32
Çizelge 4.1 New York nüfusunun gelişimi (U.S. Census Bureau,2004) .....	59
Çizelge 4.2 Ranstad bölgesi kentlerinin yüzölçümü, km <sup>2</sup> başına nüfus yoğunluğu, km <sup>2</sup> başına ikametgâh yoğunluğu, ikametgâh sayısı, ortalama ikametgâh yoğunluğu (Jasper, K) .....	82
Çizelge 4.3 Amsterdam ve Rotterdam kentlerinin yıllara göre nüfus sayısı. (www.nidi.knaw.nl) .....	82
Çizelge 4.4 Bölge Nüfusunun İncelenmesi (www.demographia.com) .....	109
Çizelge 5.1 Limanların yükleme boşaltma tonajları.....	129
Çizelge 5.2 İstanbul ve Türkiye nüfusunun yıllara göre durumu, (www.die.org.tr,2002 )....	135
Çizelge 5.3 İstanbul’da 1973–90 yılları arasında ulaşım sistemleri kullanım oranlarının değişimi (Erkök, 2002) .....	140
Çizelge 6.1 New York (Manhattan), Amsterdam, Hamburg, İstanbul (Haliç) limanlarıyla ilgili genel bilgiler. ....	162
Çizelge 6.2 New York (Manhattan), Amsterdam, Hamburg, İstanbul (Haliç) limanlarının hangi tür limanlara ait olduğu gösterilmektedir.....	163
Çizelge 6.3 NY (Manhattan), Amsterdam, Hamburg, İstanbul (Haliç) limanlarının faaliyetlerinin azalma ve bölgenin geçerliliğini yitirme sebepleri gösterilmektedir. ....	165
Çizelge 6.4 New York (Manhattan), Amsterdam, Hamburg, İstanbul (Haliç) liman bölgelerinin ekonomik gelişimleri gösterilmektedir.....	167
Çizelge 6.5 New York, Amsterdam, Hamburg, İstanbul kentlerinin 1800–2004 yılları arasındaki nüfus verileri gösterilmektedir. ....	169
Çizelge 6.6 New York (Manhattan), Amsterdam, Hamburg, İstanbul (Karaköy-Salıpazarı) liman bölgelerindeki ulaşım ağlarından bahsedilmektedir. ....	171
Çizelge 6.7 New York (Manhattan), Amsterdam, Hamburg, İstanbul (Karaköy-Salıpazarı) liman bölgelerindeki düzenleme çalışmalarında etkili olan aktörler .....	173
Çizelge 6.8 New York (Manhattan), Amsterdam, Hamburg, İstanbul (Karaköy-Salıpazarı) liman bölgeleri düzenleme çalışmalarının sonucunda ortaya atılan mekânsal çözümler.....	175

## ÖNSÖZ

Bu tez Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü'ne bağlı Mimarlık Anabilim Dalı Yapı Üretimi yüksek lisans programı için hazırlanmıştır. Konusu Kentsel Mekân Bağlamında İşlevini Yitirmiş Liman Bölgelerinin Analizi: Karaköy ve Salıpazarı Örneği'dir.

Bu çalışmalar sırasında gösterdiği anlayış ve destek için tez danışmanım, Yrd. Doç. Dr. Almula Köksal'a ve Öğr. Gör. Candan Çınar'a teşekkür ederim.

## ÖZET

Limanlar, İlkçağ ve Ortaçağdan bu yana ekonomik açıdan kenti besleyen ve etraflarında birçok mekânın kurulmasına neden olmuş yapılardır. 19. yüzyıldan itibaren liman kavramı yeni fonksiyonlar kazanarak değişime uğramıştır. Denizyolu taşımacılığı, karayolu, demiryolu ve havayolu ulaşım ağlarının taşımacılık fonksiyonlarını da bünyelerinde barındırıyor olmalarıyla zayıflamıştır. Ancak hiçbir zaman yok olmamıştır. 21.yüzyılın getirdiği teknolojik gelişmeler limanların mekânsal durumları değişime uğratmıştır. Bu araştırmada limanlar üç farklı liman nesilleri içinde ele alınmıştır.

Liman faaliyetlerini etkileyen faktörler; gemicilik ve kargo taşımacılığındaki teknolojik gelişmeler, kargo hacminin ve türünün değişime uğraması, ticari rotaların değişime uğraması gibi nedenler ve bunların ortaya çıkardığı mekânsal değişimler, bu tezin kapsamında detaylı olarak anlatılmaktadır. Tüm bu faktörlerin değiştirdiği liman bölgelerini, modern liman öncesini ve sonrasını ele alarak üç farklı dönem içinde incelenmektedir.

Mekân ve altyapı koşullarına 19. yüzyıl limanlarının sahip olamaması ve günümüz koşullarına adapte olamamaları sonucunda liman bölgeleri işlevlerini yitirmeye başlamışlardır. Yeni liman faaliyetlerini yerine getiremeyen ve kent merkezine yakın bölgelerde konumlanmış olan çoğu eski liman bölgelerinin yerine yeni liman bölgeleri oluşturulmaktadır. Böylece eski liman bölgesi ya tamamen boşaltılmış ya da farklı liman faaliyetlerine hizmet verecek şekilde düzenlenmektedir.

Bu tez çalışmasında işlevini yitiren liman kentlerine örnek olarak dört liman kenti ele alınmıştır. Bunlar; New York, Amsterdam, Hamburg ve İstanbul liman kentleridir. Bu kentlerin liman bölgelerinin coğrafik konumu, kentle ilişki içinde olan ekonomik yapısı, sosyo-demografik yapısı (nüfus oranları ve ulaşım ağı gibi) incelenmiştir. Bu bölgelerin düzenlemek amacıyla yerel yönetimin aldığı kararların yanı sıra bölgenin yeniden dönüşümleri üzerine yapılan tasarımlar ve bu tasarımların yarattığı mekânsal ve kentsel sonuçlar ele alınmıştır.

Sonuçlar bölümünde ise; örneklerden yola çıkılarak liman kentlerinin işlevlerini yitirmelerine ilişkin genel neden-sonuç ilişkisi kurulmuştur. Bu sonuçlar doğrultusunda Karaköy-Salıpazarı liman bölgesi tasarımının nelere dikkat edilerek tekrardan ele alınması gerektiğine değinilmektedir.

## **ABSTRACT**

The Ports have always been the structures which provided the cities economically, and influenced settlements to form in the surroundings since the primitive and medieval ages. In the 19th century, ports concepts have evolved by gaining new functions. Maritime transportation, has weakened as they contained the land, railway, and air transportation's functions within themselves, yet they have never been extinct. Still a currently preferred transportation system, maritime transportation has gone through certain changes in their facility layouts due to technological innovations brought by the 21st century. The ports vary in 3 major generations.

The factors which impact the ports' functions, the technological improvements in shipping, and cargo transportation, the changes in cargo types and volume, the changes in maritime routes and their impact on the locational changes are explained in this thesis' content in detail. The port zones are evaluated in three different eras (periods) taking the pre and post modern ports into consideration.

Due to the fact that 19th century ports were lacking the space, buildings, and the infrastructures and their inability to cope these conditions caused them to lose their functions. Most of the old ports which were not able to function as new modern ones, and those which were near the center of the cities, are replaced with new port zones. By doing so, the old port zones are either evacuated completely or designed to serve different port functions.

As examples to cities which have lost their port functions, 4 major ones have been selected which are: New York, Amsterdam, Hamburg and Istanbul port cities. The geographical locations of these cities, their economical structures in relation to the cities and socio-demographic context (as population ratios, and transportation web) have been examined. In addition to that, the plans which are designed for the regeneration of these zones and their locational and urban consequences have been mentioned.

And to conclude, reason-consequence relations have been formed about these port cities' losing their functions via the examples. In relation to these results, regeneration of the Karaköy-Salıpazarı port zone In relation to these results, the factors which need to be taken into consideration for the regeneration of the karakoy-salipazari port zone, are mentioned.

**Keywords:** Regeneration, port, waterfront, Karaköy -Salıpazarı

## 1. GİRİŞ

### 1.1 Tezin Amacı

Uluslararası denizcilik ulaşım ağlarıyla birlikte Avrupa liman kenti sistemleri modern dünyanın gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Kıyı cephesini kaplayan geniş ambar alanları, hızla genişleyen ulaşım ağlarıyla liman kentleri, hızla gelişen Avrupalı bir olgu olarak ortaya çıkmıştır. On dokuzuncu yüzyılın sonlarında ve yirminci yüzyılın başlarında taşımacılık sistemlerinin gelişimi, dünya pazarı yeni ulaşım ağlarının keşfi, yeni teknolojik gelişimler ve sanayinin gelişi ile sanayileşmiş, modern liman kentlerinde geniş alanlara ihtiyaç duyan demir-çelik ve petrol rafinerileri gibi limana bağımlı sanayiler kurulmuştur. Bunun sonucunda; büyük ve modern limanlara ihtiyaç duyulması ve limana bağlı iş gücünün azalması, limanı kentten uzaklaştırmıştır. İlkçağ ve Ortaçağ'da önemli bir rol oynamaktayken günümüzde çoğu eski liman bölgeleri bu özelliğini yitirmiştir.

Liman bölgelerindeki fiziksel ve sosyal değişimin liman faaliyetlerini kentten uzaklaştırmaya başlaması, kent mekânlarında ekonomik ve sosyal yıpranmayı getirmiştir. Bunun sonucunda daha önce liman için çok önemli olan depolama ve ulaşım tesisleri gereksiz mekânlar haline almış ve terk edilmişlerdir. Bu bölgeler boşalmış kent alanları olarak değerlendirilmeye uygun hale gelmişlerdir.

Bu sorunu çözmek üzere dünya çapında birçok liman bölgesi yeniden düzenleme çalışmaları yapılmıştır. Bu çalışmada dünyadan örnekler incelenerek, işlevini yitirmiş kent liman bölgelerinin yeniden kente kazandırılması amacıyla, yeniden canlandırma süreci irdelenecektir. İşlevini büyük ölçüde yitirmiş olan Karaköy- Salıpazarı liman bölgesinin yeniden kente kazandırılması süreci diğer dünya örnekleriyle karşılaştırılacaktır. tez çalışmasında ele alınan örnek dünyada liman kentlerindeki tecrübelerle Karaköy- Salıpazarı bölgesinin kente kazandırılması sürecindeki çıkarımlarla Karaköy- Salıpazarı bölgesine bu bağlamda Karaköy- Salıpazarı bölgesinin kente kazandırılması yönünde önerilerde bulunulacaktır.

## 1.2 Tezin Kapsamı

Liman bölgelerinin kentsel mekâna etkilerinin incelenmesi, limanların mekânsal değişimlerinin tarihsel süreç içinde değerlendirilmesi ve bu değişimlere sebep olan faktörlerin incelenmesi tezin kapsamı içindedir. Bu bölgelerle ilgili yapılan düzenleme çalışmalarının gerekliliğinin irdelenmesi ve dünyada boşalmış ve kullanımını yitirmiş önemli liman kentlerinin yeniden nasıl kente kazandırıldığı incelenmiştir. Bunların sonucunda Haliç: Karaköy, Salıpazarı bölgesinin irdelenmesi tezin kapsamına girmektedir.

Limanın ve limana bağlı sanayinin incelenmesi başlıklı ikinci bölümde bu kavramların incelenmesinin yanı sıra birbirleriyle olan ilişkisi incelenmiştir. Liman nesilleri ve limanın mekânsal değişim süreçleri incelenip bunları etkileyen faktörlere değinilmiştir.

Liman bölgesi düzenleme çalışmaları adlı üçüncü bölümde kentsel mekânda boşalmış alanların niçin yeniden kazandırılmasına yönelik çalışmalara gerek duyulduğuna, bu çalışmaların yöntemlerine ve yönetimin rolüne değinilmiştir.

Dördüncü bölümde ise, liman bölgelerinde değişmiş liman işlevlerinin yeni işlevlerle nasıl yeniden canlandırılacağını görebilmek için dünyada terkedilmiş, kullanımını yitirmiş, liman bölgelerinin, kentsel mekâna yeniden kazandırılmasını sağlamış liman kenti örnekleri (New York (Manhattan), Amsterdam, Hamburg kentleri ) incelenmiştir. (Londra Liman Bölgesi projesi, London Dockland Project, dünya liman bölgesi düzenleme çalışmalarında çok önemli bir yer tutmaktadır. Ancak bu tezin kapsamında ele alınmamıştır.)

Beşinci bölümde ise dördüncü bölümde incelenen dünya örneklerinin karşılaştırma kıstaslarına paralel bir şekilde Türkiye örneği, yani Karaköy- Salıpazarı örneği incelenmiştir. Diğerlerinde olduğu gibi bu örnekte de coğrafik konumu, ekonomik durumu, sosyo-demografik yapısı incelenmiştir ve bölgeye getirilen tasarım önerileri irdelenmiştir.

Altıncı bölümde; Türkiye örneğinin diğer dünya örnekleriyle karşılaştırılması tablolar yardımıyla yapılmıştır.

Yedinci bölümde; bu karşılaştırmalar sonucunda liman bölgesi yeniden düzenleme çalışmalarında ne tür yöntemlere başvurulduğu, projelerde yer alması gereken aktörler ve tasarım kriterleri genel bir sonuç olarak ortaya konulmuştur. Tüm bunların ardından Karaköy-Salıpazarı örneğinde bu sonuçlardan yola çıkarak hangi tür yenileme çalışmalarının bu bölgeye uygun olabileceği irdelenmiştir.

### 1.3 Tezin Yöntemi

Liman kavramını, etkilediği ve etkilendiği bölgeleri ve bunlarla olan ilişkilerini inceleyip limanın tarihsel süreç içinde ne gibi etkilere maruz kaldığına ve ne gibi etkilere sebep olduğuna bakılmıştır. Sanayi- kent –liman ilişkisine değinilerek liman bölgesinin gelişim sürecini anlama yoluna gidilmiştir.

Dünya çapında yapılmış olan liman bölgesi yeniden düzenleme çalışmaları birçok açıdan incelenmiş daha sonra Türkiye örneği ile sistematik bir karşılaştırma yapılabilmesi için bu bölgeler belli başlıklar altında ele alınmıştır. Bu başlıklar şu şekildedir;

Bölgenin seçilme nedenleri, coğrafi konumu, ekonomik karakteri, sosyo-demografik özellikleri, yerel yönetimin rolü ve tasarım önerileri başlıklarıdır. Aynı başlıklar altında incelenen Türkiye örneği ise (İstanbul; Karaköy-Salıpazarı örneği) , bu örnekle ilgili yapılmış tasarımlar ele alınmıştır.

Tüm bu örneklerden süreçlerden sonra genel bir liman bölgesi yenileme çalışmaları yöntemi belirlenmiş ve Türkiye örneğinin dünya örnekleriyle karşılaştırılması sonucunda nelere dikkat edilerek yeni bir tasarım aşamasına girilmesi gerektiği belirlenmektedir.

## 2. LİMANIN VE LİMANA BAĞLI KENT VE SANAYİNİN İNCELENMESİ

### 2.1 Liman

Kıyıları toplum tarafından çeşitli şekillerde kullanılmakla birlikte en geniş kullanım alanları olarak deniz ticareti, turizm ve balıkçılık ön plana çıkmıştır. Bu faaliyetlere katılan gemiler ve küçük tekneler (yatlar, balıkçı tekneleri, v.b.) dalga ve akıntı etkilerine karşı korunmak amacıyla korunaklı bölgeler ararlar. Bu tip tabii veya korunmuş bölgelere barınak adı verilir. Diğer taraftan korunmuş bölgelerde eğer gemilerin çeşitli ihtiyaçları karşılanıyorsa, bakım ve onarımları yapıyor ve inşa edilebiliyorsa, yükleme ve boşaltma hizmetleri veriliyorsa ve depolama imkânları mevcutsa bu tip bölgelere liman adı verilir. (Eşkar, 1997)

Yabancı dilde '*port, harbour, haven*' terimleri aynı fenomeni tanımlayan ancak farklı merkezleri olan terimlerdir. '*Harbor*' ve '*haven*' terimleri fırtınalı denizlerden korunma ve güvenli bir şekilde demirleme fikirleriyle birleşmiştir. Amacı denizciliğe, askeriye ve ticarete hizmet etmektir. Sadece coğrafik barınak olarak kullanılmaktadırlar, yolcu ve yükleri koruma, yükleme ve boşaltma işlevleri için yetersizdirler. Günümüzde 'port' terimi güvenli bir şekilde demirlemenin yanı sıra, dokları, iskeleleri, havzaları düzenleyen birimler olarak tanımlanmaktadırlar. Ayrıca atölyeler konusunda, kargo yükleme ve boşaltmaları konusunda ve iç taşımacılık konularında da büyük etkileri vardır. Taşımacılık ve ticaret girişimlerinin tüm ihtiyaçlarını doyurabilecek durumdaki ticari ve taşıma sistemlerinin ortak ilişkisini göstermektedir. (Ramin, 1999)

'Port' kavramının tekil bir birim olarak alacak olursak, çok amaçlı kompleksin basitleştirilmiş hali olarak yorumlayabiliriz. Birçok ürün ve ticari girişime olanak vermesiyle 'port' kavramının birincil amacı yolcu ve yüklerin denizden karaya taşınmasıdır. Coğrafik olarak da bu terim, iki ayrı taşımacılık formunun – kara parçası ile su bölgesinin- kesiştiği nokta olarak gösterilebilir. (Ramin, 1999)

Limanın konumu genelde mevcut fiziksel çevreye bağlıdır. Bu yüzden açık denizden uzakta bir iç liman olarak konumlanmış olabilir veya hemen kıyıya konumlanmış bir dış liman olabilir. Tarihsel olarak, birçok eski liman fırtınalı havadan yelkenlilerin korunmasını sağlayan iç liman olarak konumlanmıştır. Gemiler küçüktür ve haliçler okyanus trafiğini karşılayabilecek kadar derindir. Limandan iç bölgelere doğru yapılan taşımacılık öncelikli olan demiryollarının ve araç yollarının yavaş inşası sonucu bir miktar sorun olmuştur. Uzak iç bölgeye kadar uzanan liman bu yüzden büyük avantaj sağlar ve kent içine bu denli giren

liman kent merkezini etrafında oluşturur. Birçok örnekte olduğu gibi liman, sadece daha geniş hinterland için deniz servislerini sunmakla kalmaz ayrıca politik, ekonomik ve sosyal faaliyetleri de teşvik eder. (Ramin, 1999)

Geniş anlamda Lloyd'un 'Maritime Atlas'ında belirttiği gibi, dünyadaki limanları sekiz tipe sınıflandırabilirsiniz. Kıyı limanları, nehir limanları kendi içlerinde doğal ve gelgit kapısı yani su baskını kesici tiplere ayrılabilir. Ayrıca nehir limanları havza tipinde de olabilmektedir. Su baskını kesici veya havza tipinde olan limanlar giriş- çıkışlar için koruyucu yapılarıdır. Daha sonraları ortaya çıkan yükseltilmiş havuzlar veya limanı açık denizden koruyabilecek başka koruma tipleri olabilir. Kanal, göl tipleri ve açık liman ağzı tipi limanlar su yolu ile denize bağlanan kanal veya göllerin iç kara parçasının bir parçasına konumlanmıştır. Açık liman ağzı tipi en basit formdur. Bu liman çeşidi kıyı şeridini minimal ölçekte koruyabilmektedir. Örneğin, İstanbul doğal kıyı limanıdır. (Ramin, 1999)

Liman tasarımlarında tasarımı en fazla etkileyen faktör ekonomik aktivitedir, buna petrol, maden, kömür, balık gibi birincil ürün taşımacılığı da eklenebilir. Birçok durumda kargo, limanın endüstri için mi, ticaret için mi yoksa ulaşım için mi olduğunu tanımlayabilir. Sonuç olarak limanlar taşıyıcının tipine göre de adlandırılabilir; yolcu gemisi limanı, tanker gemisi limanı, büyük yolcu gemisi limanı ( transatlantik) vb.

Limanların birden fazla kategorinin içine girebilecekleri çok açıktır. Örneğin; kömür limanı aynı zamanda bölgesel veya yerel liman karakterlerine de sahip olabilir. Bir transatlantik limanı ise aynı zamanda endüstriyel ve ticari fonksiyonları da barındırabilir. (Ramin, 1999)

Bir başka sınıflandırma yöntemi de liman aktivitelerine göre sınıflandırmadır. Liman aktivitesi sadece bölgesel faktörlere dayanmaz ayrıca limanın aktivite çapına dayanarak onun hinterlandına ve 'foreland\*' a (sahil burnuna) bağlı bir sınıflandırma yapılabilir. Bu terimlere detaylı olarak 2. bölüm kapsamında değinilecektir.

Bir limanın önemi birinci olarak limanın karakterine ve işlevlerine; ikinci olarak ise hizmet ettiği hinterlanda ve deniz aşırı ilişkilerine bağlıdır. Bir limanın hinterlandı; limanın hizmet verdiği ve etkilediği bölgedir. Hinterlandın sınırları coğrafi uzaklıktan çok ulaşım kolaylığı yani karayolu, demiryolu ve bir ölçüde havayolu olanaklarına bağlı olmaktadır. Bir limanın hizmet hacmi, büyüklüğü yani boyutları, hinterlandın nüfus yoğunluğu, ekonomik gelişmişlik

---

\* Foreland; bir şeyin önündeki arazi parçası, burun

durumu, sosyal ve kültürel yaşam seviyesi gibi özellikleri belirler. Bu çerçeve içinde, liman ile kent arasındaki ilişkiler kentin, ekonomik yapısının esasını oluşturur. Liman kentlerinin yenilenmesi bu bağlamda liman kenti imajını etkileyen faktörlerin başında yer alır. (Chaline, 1995)

## 2.2 Liman Kenti Kavramı ve Süreci

18. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere’de başlayan ve giderek Avrupa ve Amerika’ya yayılan ve adına Endüstri Devrimi adını verdiğimiz olgu, kırsal bölgelerden kentlere akınlara neden olmuştur. Kentleşme; nüfusun kentlerde toplanması ve kent alanlarının genişleme sürecidir. (Ayan, 1991)

Hobsbawm, ‘Kentleşme, 1850’den sonra hızını arttırmıştır. İnsanların kentlerde yoğunlaşmasının, bu yüzyılın en dikkate değer toplumsal görüngüsü olduğunu söylemek, malumun ilamı olacaktır.’ demektedir. (Hobsbawm, 1998)

Liman kenti kavramı limanın ve kentin geleneksel yakın birliğinden türemiştir. Bu kavram mekânsal, sosyal, ekonomik, fonksiyonel ve teknolojik boyutlarda yorumlanabilir. (Hoyle ve Pinder, 1993)

Kentleşme ile coğrafi etkenler birbirleriyle sıkı ilişki içindedirler. Bir kentin büyüklüğü ticaretinin büyüklüğü ile doğru orantılıdır ve ticaretin gelişimi açısından kentin coğrafi durumu çok önemli bir unsurdur. Tarihsel sürece bakıldığında su ile ilişkisi olan kentlerin erken ve hızlı gelişen limanla birlikte daha hızlı gelişen kentler oldukları görülebilmektedir. Su ile bağlantılı gelişen kentlere liman kenti denilmektedir. Liman kentleri dünya liman taşımacılığı ve ticaretine bağlıdır ve gemicilikteki teknolojik gelişimler liman kentlerinin değişimine neden olmuştur.

Geniş anlamda kıyı kentlerinin gelişmesi incelenecek olursa, zenginliklerinin liman fonksiyonlarından kaynaklandığı görülmektedir. Liman fonksiyonlarıyla kentin kalkınması arasındaki denge çeşitli bölgelerde zamana bağlı olarak değişmiştir. Dolayısıyla, herhangi bir zamanda liman ile kent arasındaki ilişkiler ekonomik ve politik önem taşımaktadır. (Eşkar, 1997)

Örneğin, bazı önemli kentler İskenderiye, Cenevre, İstanbul ve Marsilya, doğal limanlar veya korunaklı ada bölgeleri etrafında büyümüşlerdir. Kentlerle limanlar arasındaki ilişki kentin kıyı bölgelerinin görece gelişimlerini ve deniz ticaretini şekillendirmektedir. (Ramin, 1999)

Liman kenti bölgesiyle iki farklı durumda coğrafi ilişki içinde bulunabilir. Liman kentin ara yüzü içinde tamamlanmıştır veya sürekli kent duvarı anlamındaki ana yerleşimden ayrılmıştır. Örneğin, Marsilya, (Şekil 2-1) ilk grubu temsil eder (Vieux limanı). Doğal olarak kent dokusundan ayrılmış ve vücut bulmuştur.



Şekil 2.1 Marsilya Planı 1855 ( Ramin, 1999)

İkinci duruma örnek olarak Cenevre (Şekil 2.2) verilebilir. Doğal liman kentten açıkça ayrılmıştır. Kent duvarı kendi başına ayırım çizgisini oluşturur.



Şekil 2.2 Cenevre Planı 1854 ( Ramin, 1999)

Sudan kente olan ulaşım ancak özel noktalarda kapılarla sağlanabilir. Hem kargo hem de yolcular bu anlamda kente girebilmektedir. Bu durumda liman alanı kentsel hayatla örtüşmemektedir. (Ramin,1999)

17. yüzyıldan itibaren liman kentleri ağı, Baltık kıyılarında, Kuzey ve Batı Denizlerinde, aynı zamanda Avrupa'nın Atlantik cephesinde; İtalya, Almanya ve Fransa nehirleri boyunca kendini göstermiştir. 19. yüzyılda demiryollarının gelişiminden önce, denize kıyısı olan kentler veya denizcilik suyollarına sahip kentler ticari avantaja ve gelişme potansiyeline sahip olmuşlardır. Londra, Anvers, Hamburg, Bordeaux erken dönemde liman fonksiyonlarının avantajına sahip olan Avrupa kıyı kentleridir. (Hoyle ve Pinder, 1993)

Liman kentini biçimlendirmede beş faktörden söz edilebilir. Bunlar;

- 1- Limanın fiziksel şartları
- 2- Limanın konumu
- 3- Denizcilik teknolojisindeki gelişimler
- 4- Çevresel etkilerin önemi
- 5- Ticaretin gelişmesiyle ortaya çıkan olayların etkileridir.

Tarih boyunca liman kentleri buluşların ve girişimciliğin merkezi olmuşlardır. En ilkel antik ve orta çağ liman kentleri, fonksiyonel olarak kentten oldukça bağımsızken mekânsal olarak kentle çok yakın bir ilişki içindedir. 19.yüzyılda gelişen liman kenti, demiryollarının gelişimi, buhar gücü ve sanayinin gelişimi ve buna bağlı olarak Avrupa denizaşırı politikasının gelişimi sonucu geleneksel sınırları yıkmıştır. Modern endüstriyel liman kenti ise, liman ve kent arasında hızlı bir şekilde mekânsal ayırım göstermiştir; Petrol rafinelerince kılavuzluk edilmiş daha sonra konteyner terminalleri açılmıştır.

Sonuç olarak, tarih boyunca bir liman kentinin zenginliği çoğunlukla limanın gelirine bağlı olmuştur; ya ikisi birden gelişmiştir ya da ikisi birden yok olmuştur. Zamanımızda bu özellik geçerliliğini yitirmiştir. Liman işlevleri kent işlevlerinden ayrılmıştır. Limanlar ve kentler, coğrafi ve ekonomik olarak birbirinden ayrı gelişmektedir. Bu eğilimin ekonomik, politik, mekânsal ve teknolojik sonuçları açık bir şekilde görülmektedir. (Eşkar, 1997)

Yüzyıllardır sabit olan denizcilik faaliyetlerinden sonra sanayi devrimi ile endüstriyel liman bölgesinin ortaya çıkışıyla hızını arttıran liman gelişimi, zamanla yeni sanayi fonksiyonlarının artışıyla sıkışan kent bölgesinde sanayi faaliyetlerinin, su kenarından iç bölgelere doğru çekilmesine yol açmıştır. Bunun sonucunda; Avrupa'nın birçok liman kentinde su kenarı gelişim problemleri ortaya çıkmıştır. Bu problemlerin ortaya çıkışının birçok nedeni vardır, ancak en önemli iki neden şunlardır; birincisi, gelişmiş Avrupa ekonomisinde modern

endüstriyel ve ticari limanların gerektirdiği mekânsal alanlara duyulan ihtiyaç, ikincisi ise; modası geçmiş liman alanlarının terk edilmesi ile ortaya çıkan boşalmış alanların kent planlaması içinde ele alınma arzusudur.

### 2.3 Limanın Sanayi ile olan ilişkisi

Sanayi büyük bir mekân tüketicisidir. Sanayiye ait mekânların seçiminde birçok etken rol almaktadır. Bunlar suyun varlığı, iş gücüne ulaşabilme ihtimali, yeterli altyapının olması gibi etkenlerdir. (Taşkın, 1993)

Gelişmekte olan ülkelere baktığımız zaman gelişmenin en önemli faktörlerinden biri olan sanayi, gerek hammadde, gerek işgücü, gerekse kara-deniz- hava ulaşımına sahip büyük kentlerde odaklanarak büyümüşlerdir. Büyük kentler de zaten tarih boyunca suyun olduğu bölgelerde ortaya çıkmıştır. Bu durumda sanayi deniz taşımacılığına olanak veren liman kentlerinde hızlı bir şekilde konumlanmış ve gelişmiştir. Çünkü birçok sanayi kuruluşu suyun kolay ve ucuz bir taşımacılık imkânı vermesi nedeniyle nehir, su kanalları, vb. su kıyılarında kurulmuştur (Chaline, 1995). Avrupa liman kenti sistemleri, uluslararası liman taşımacılık sistemiyle modern dünyanın gelişiminde birincil bir rol oynamıştır. (Öztarhan, 1997)

Sanayileşme sürecinde demiryolunun önemi tartışma götürmez. Ancak demiryolu tek başına sanayiye geliştirecek güce sahip değildir. Hobsbawm (1998), sanayileşen ülkelerde su yolu taşımacılığı olanağı varsa bu taşımacılıkta bir adım önde olmayı sağlar, demektedir.

‘Ülkenin büyük bir bölümüne deniz, nehir ya da kanallar sayesinde su yolu taşımacılığıyla kolayca ulaşılabilirdi ve su yolu taşımacılığı o dönemde büyük hacimli malların taşınmasında çok ucuz bir yoldu.’ diyen Hobsbawm (1998) su yolunun sanayideki önemini bir kez daha vurgulamıştır.

Birtakım sanayi türleri giderek daha fazla beslenme ve soğutma suyuna gereksinim duymakta ya da işledikleri hammadde toplamı giderek artmaktadır. Dolayısıyla taşımacılığın deniz yoluna kayması, azalan hammadde kaynaklarına karşı yeni seçenekler oluşturulması, kıyılarda liman kentleri, gemi inşaat atölyeleri vb. ile başlayan sanayi yerleşmelerinin giderek olağanüstü boyutta birleşik sanayi bölgelerine dönüşmelerine neden olmaktadır (Taşkın, 1993). Kara ve kıyı kentlerin gelişim süreçlerine baktığımızda karşımıza dört önemli süreç çıkmaktadır. Birincisi, kentlerin kuruluş ve gelişme sürecini, ilk çağları ve deniz ötesi ticaretin geliştiği, barutun keşfini de içeren ortaçağı içeren endüstri öncesi dönemdir. İkincisi, buharlı makinelerin icadı, endüstri devrimini içeren endüstri çağıdır. Üçüncüsü, endüstrinin

desantralizasyonunu, kıyıdan ve kentten çekilmesi sonucu bu bölgelerin çöküntüye uğraması ve terk edilme sürecini içeren kıyıdan geri çekilme dönemi ve dördüncüsü ise terk edilen bu alanların yeniden geliştirilmesi sürecini içeren dönemdir. Bu dönemi, post endüstri çağı olarak adlandırabiliriz (Berberoğlu, 2004).

Sanayileşme süreci içinde liman kentlerinde sanayinin ilk yer seçimi, kolay, hızlı ulaşım ve taşımacılık olanağı veren liman bölgelerinde ve bu bölgelerin bitişiğinde bulunan, hizmet ve işgücünü içinde barındıran merkez bölgelerin içinde olmuştur. Daha sonra kentlerin büyümesi, yoğunlaşması ve sanayiye bağlı olarak gelişen sektörlerin artışı, ekonomi politikalarındaki değişimler, arazi fiyatlarının artışı, devlet plan kararlarının ve buna bağlı politikalarındaki değişimler, gelişen teknoloji ile ortaya çıkan ilave alan ihtiyacı ve bu ihtiyaca karşılık bulamayan merkezi kent bölgesi sanayi yatırımlarını kent dışına kaydırmıştır. (Öztaşhan, 1997)

#### **2.4 Limanların Ve Liman Bölgelerinin Gelişimini Etkileyen Faktörler**

Liman gelişim faktörlerini tanımlamak için kargo ve kargo yükleme faktörlerini saymazsak o zaman coğrafi olarak kara parçası tabanlı ve su tabanlı olarak ikiye ayırabiliriz. Kara parçası üzerindeki hinterlant bağlantısı ve iç bölge taşımacılık sistemi ana faktörlerdir, su tarafı gemicilik teknolojileri, bölgesel su taşımacılık sistemleri ve burun liman gelişimleri üzerine direkt etkilidirler.

Ancak genel olarak, liman gelişimini etkileyen faktörleri 6 sınıfta toplayabiliriz: Hinterlant, iç taşımacılık ağı, gemicilik teknolojileri, bölgesel su taşımacılık sistemi, burun, kargo yükleme boşaltma işlemleri (Ramin, 1999).

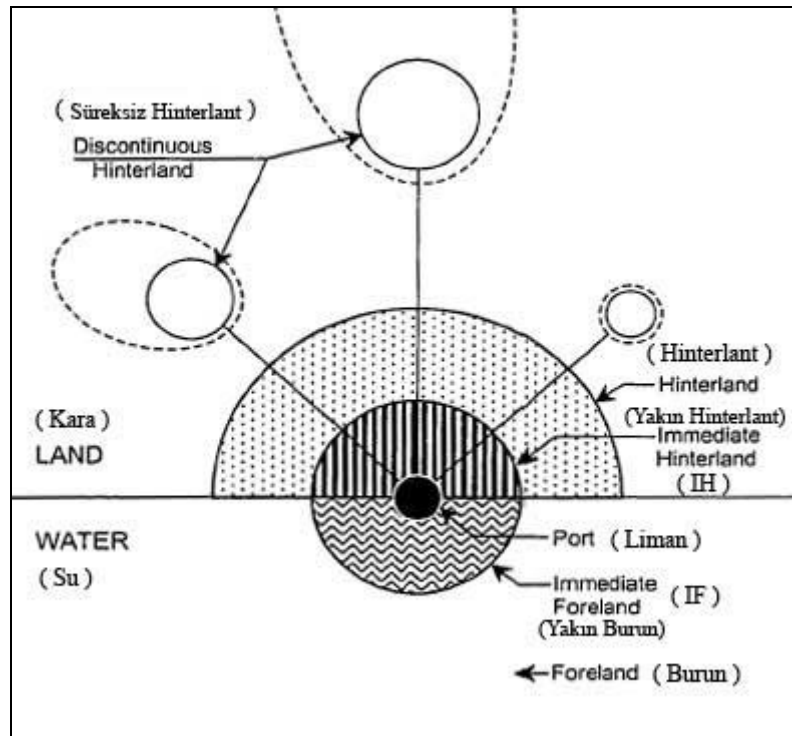
**1. Hinterlant;** genel anlamda; ‘back country’ terimi yani kıyının veya nehir yatağının arkasında bulunan kara parçası olarak da tanımlanabilir. Limanların ulaştığı, gelen yolcu ve kargoların gönderildiği bölgedir (Şekil 2.3). Hinterlant için 2 ayırım vardır; ‘yakın hinterlant’, limana yapışık olan bölge ve ‘süreksiz hinterlant’, bazı bölgeler birincil merkeze ekonomik olarak çok yakın bir şekilde birleşmiştir ama bu bölgelerin taşımacılık ve altyapı bağlantıları dışında limanla bir bağlantıları yoktur (Şekil 2.3). Limanın en yakın hinterlandı, liman kentinin metropoliten bölgesi ve liman alanıdır.

Liman, dış dünya ve hinterlandı arasındaki ticareti kontrol etmektedir. Eğer hinterlant kavramını, limandan gelen veya limana giden kargoların taşındığı tüm bölgeler olarak genişletirsek terim coğrafik olarak anlamını yitirmeye başlamaktadır. Hinterlant kavramını

için, ‘bir limanın ona bağlı olan en geniş ticaret bölgesi limanın hinterlandıdır’ tanımı daha gerçekçi görünmektedir. Ancak terim, yüklerin ve yolcuların gittiği ve geldiği birincil bölge olarak tanımlanması da gerekmektedir.

Hinterlandın gelişimi, limanla ve ekonomik yapısıyla kolay ve hızlı bir bağlantı olanağının olmasıyla liman gelişiminde çok etkili olmuştur. (Ramin, 1999)

**2- Burun (foreland);** ilk defa Weigand, 1956, tarafından tanımlanmıştır. ‘Burun’, limanın su bölgesi tarafında bulunan kara parçasıdır (Şekil 2.3). Ve gemcilik faaliyetleri ve okyanus aşırı taşıyıcılar ile bağlantılı liman üstünde bulunmaktadır. Yani okyanus aşırı taşıyıcılar ile gelen- giden kargo burundan gelir veya buruna gönderilir. Yakın burun (immediate foreland, (IF)) (Şekil 2.3) tanımı da tüm limanın tüm gemcilik ürünlerini, kanal yolunu, kıyı dalgakıranını, havuzları ve havzaların tümünü içermektedir. Örneğin, eğer kargo limana gelirse ve bir başka okyanus aracına transfer edilecekse o burundan gelir, ‘yakın buruna’ nakledilir ve bir başka burun için hareket eder. Buna göre liman bölgesi tek başına kargo için yakın burundur. Çünkü hiçbir zaman limandaki imalathaneler veya nakil kulübeleri kadar iç bölgeye gidemez. (Ramin, 1999)



Şekil 2.3 Limanın, Hinterland'ın ve Burnun Coğrafi İlişkisi (Ramin, 1999)

### **3- İç Bölge Taşımacılık Sistemi;**

Liman gelişimi, kargoların ve yolcuların limandan hinterlanda ve başka bölgelere hareketiyle ilişkilidir. Son iki yüzyıl boyunca, demiryolu, kanallar, karayolları ve otoyolları gibi farklı taşımacılık sistemleri gelişmiştir. İç taşımacılık sisteminin ortaya çıkışı liman gelişimiyle bağlantılıdır ve zorlu bir kronolojik gelişim bulunmaktadır. Ortaçağlarda iyi kurulmuş, dış bölge taşımacılık sistemindeki değişimler, 16. yüzyılda, Atlantik'i geçen okyanus hatları keşfetmek ve ticari faaliyetler için yenedünyalar açmıştır. O yüzyılda kanal kavramı ortaya çıkmıştır. Üç yüzyıl boyunca kanallar taşımacılığın en ileri formunu oluşturmuştur. 15. yüzyılın ilk dönemlerinde demiryollarının primitif formu inşa edilmiştir. (Bruttomesso, 1997). Buhar gücünün gelişimiyle demiryolu zamanının yüksek teknolojisi durumuna gelmiştir. 1825'ten sonra, buharlı demiryolunun kalitesi ve yapım maliyeti kanallara göre daha ucuzdur, geniş çapta arazi bağımsızlığı vardır ve gelişen pazar taleplerini karşılamakta neredeyse limitsizdir. Tüm bunların sonucu olarak demiryolları kanalların gelecek dönemlerde yapılması planlanan inşa çalışmalarını yavaşlatmıştır. Zamanının teknolojik avantajını ve coğrafik olarak dış bölge taşımacılığının evrimsel gücünü temsil eden demiryolu, kargo taşımacılığı için kullanılmaktadır. Karayolu ile taşımacılık bu döneminin taşımacılık sistemine uymamaktadır. Yollar, yerel gezinti alanları olmuştur. Ancak 1920'lerde karayolunun gelişmesiyle otomotiv sektörü demiryolu taşımacılığının yerine geçmiştir. 2. Dünya Savaşı sonrası dönem, içten yanmalı motorlarla otoyolların dönemi olmuştur. (Ramin ,1999)

Taşımacılık sistemindeki teknolojik ve organizasyonel değişimler liman gelişim sisteminde yeni boyutlar kazandırmıştır. Yükleme servisi pahalıdır ve küçük gemicilik firmaları ve küçük limanlar tarafından karşılanamamaktadır. Bu yüzden gelecekte az sayıda liman yükleme merkezi olacak ve diğerleri ikinci besleme noktası olarak kalacaktır. (Hayuth, 1981; Hilling, 1929)

### **4- Kargo Taşımacılığı;**

Birçok kargo tipi iki ana kategoride sınıflandırılabilir; 'kitle kargo' (bulk cargo), genel kargo (break-bulk cargo). Denizyolu taşımacılığında kargo tipi değil kargo hacmi önemli verileri oluşturmaktadır. 'Kitle ve genel kargo' arasındaki ayrım önemlidir çünkü gemicilik sanayisi, gemicilik ve kargo yükleme bunlara farklı yaklaşımlar geliştirmiştir.

Kargo hacmine göre iki tip kargo bulunmaktadır.

1- Kitle kargo, ham petrol, demir madeni, kömür, vs. gibi homojen ve büyük hacimlerde gemilerle taşınan kargolardır. ('Sıvı kitle kargo': ham petrol, petrol ürünleri, gaz, kimyasallar, 'kuru kitle kargo': demir madeni, kömür, buğday, fosfat, boksit, 'ikinci dereceden kitle kargo': çelik ürünleri, orman ürünleri, şeker, endüstriyel ürünler, demirden olmayan metal madeni, dondurulmuş kargolar: et, sebze, meyve ve süt ürünleri )

2- Genel kargo taşımacılığı daha farklıdır. Bir gemi hacminden daha az hacimde teslimat içermektedir. Onlar 'kitle' gemicilik operasyonu için çok küçüktürler. Genel kargo, kutuları, makineleri, çelik ürünleri, gibi ürünler içermektedirler. ('Gevşek kargo': bağımsız maddeler, kutular, makine parçaları ayrı ayrı taşınması gereken parçalar, 'konteynerlenmiş kargo': kargo ile doldurulmuş standart birimlerdir). Bu standart birimler genelde 8 fit genişliğinde, 8.5 fit yüksekliğinde, 20, 30, 40 fit uzunluğundaki birimlerdir, 'paketlenmiş kargo': hızlı yükleme için palet üstünde paketlenen kargolar, 'sıvı kargo': derin tanklar, sıvı konteynerler bu sınıfa girmektedir, 'dondurulmuş kargo': konteynerlere hapsedilmiş dondurulmuş kargolardır.

Yükleme boşaltma teknolojisindeki değişimler;

Gemi boyutlarında bir artış olmuştur. Bunun sebebi, yükleme-boşaltma teknolojisindeki gelişme ve gemi demirleme zamanındaki azalmadır. Geleneksel yükleme-boşaltma, kişi başına, saat başına, limanda demirlemek başına az verimlidir. İşgücü standartlaştırılmış mekanik güç ile yer değiştirmek zorunda kalmıştır. Yeni teknolojinin ışığında, her liman yeniden gözden geçirilmiş, bölge karakterine ve konumuna uygun bir şekilde piyasadaki kulvarını seçmek durumunda kalmıştır.

Erken dönemlerde az sayıda konteyner geleneksel araçlarla ve yüksek kapasiteli kıyı vinçleri ile taşınabiliyordu. Konteynerlerin sayısı arttıkça özelleşmiş gemiler kullanılmaya başlandı ve limanlar konteyner taşımacılığı için özel vinçler sağlamaya başlamıştır. Geleneksel barakalar açık depolama alanları ile yer değiştirmiş ve demirleme alanları 0,5-1,0 ha.'dan 10 ha.'a kadar çıkmıştır. Taşımacılık kavramı 1980 yılında ABD'de hızla artmıştır. (Hoyle, Pinder, 1993)

##### **5- Gemicilikteki teknolojik değişimler:**

Okyanus aşırı taşıyıcılarının gelişimiyle ilgilidir. Son iki yüzyıldır hızla gelişen uluslar arası deniz ticareti bu konudaki gelişim arzularını zorlamıştır. Gemicilik endüstrisinde çok büyük boyutlarda okyanus aşırı taşıyıcılar ortaya çıkmıştır. Gemi sevkiyatındaki yeni teknolojiler, kıyı- iskele arasında kargo yükleme yöntemleri geliştirilmiştir. (Hoyle, Pinder, 1993)

Petrol tankerlerinin boyutları ekonomik boyutta taşımacılık giderlerini azaltmak için artmıştır. Liman perspektifinden bakıldığında, Avrupa'daki hiçbir geleneksel liman, Ekstra Geniş Ham Madde Taşıyıcısı (ULCCS) barındırabilecek durumda değildir. Büyüyen gemi boyutları, limanlar için etkileyici etkindir. Büyük gemilerin kullanımı sadece kargo hızlı dolup boşaltılabildiği durumlarda yani geminin limanda fazla zaman kalmadığı durumlarda karlıdır. (Hilling ve Browne, 1992)

#### **6- Bölgesel Su Taşımacılık Sistemi:**

Ürün merkezden denizaşırı pazara okyanus ticaretiyle taşınırken, ürünün aldığı yolu tanımlayan son faktördür. Bölgesel su yolu sistemi, limanlarda coğrafik ve ekonomik ilişkileri tanımlamaktadır. Bu ilişki, açıkça hemen her tarafı kara ile kuşatılmış deniz, kıyı, nehir kavramında farklıdır. (Charlier, 1981)

### **2.5 Liman Nesilleri**

Limanlar üç ayrı kategoriye göre sınıflandırılabilirler. Bu sınıflandırma üç kritere dayanmaktadır.

a- Liman gelişim politikası, stratejisi ve tutumu

b- Liman aktivitelerinin faaliyet alanı ve genişletilmesi

c- Liman aktivitelerinin ve organizasyonun entegrasyonu (Eşkar, 1997)

Liman gelişim politikası, stratejisi ve tutumu, limanların hangi nesilden olduğunu belirlemedeki ana unsurlardır. Liman nesilleri incelenirken bu nesillerin faaliyet gösterdikleri yıllar, hangi coğrafyalarda üstün oldukları, gemicilikteki teknolojik gelişmeler, ulaşım ağı, kargo ve tüm bunların sonucu ortaya çıkan mekânsal durumlar ele alınacaktır. Limanın mekânsal değişiminin ve dönüşümünün dönemleri;

Liman nesillerinin hangi süreçlerden geçerek ortaya çıktıkları incelendiğinde limanın mekânsal değişiminin ve dönüşümünün 3 ayrı süreçte incelenebileceği görülmektedir. Bu dönemler, ticaret ağlarına, gemicilik faaliyetlerine ve teknolojilerine, savaşlara, keşiflere vs. gibi etkenlere bağlı olarak sınıflandırılmıştır. Bu dönemler;

#### **2.5.1 Birinci Nesil Limanlar**

Bu dönemlerde liman bölgeleri taşımacılık, kargo yükleme- boşaltma ve depolama fonksiyonlarını üstlenebilmişlerdir. Bu kullanım şekli limanlara kısıtlı bir gelişim olanağı

sunabilmiştir. Bunun sonucunda üç problem ortaya çıkmıştır.

a- Birinci olarak liman, kısıtlı kullanıma yönelik kurulduğundan dolayı limanın ekonomik gelişimi sınırlı olmuştur.

b- İkinci olarak, liman kentle fonksiyonel olarak sıkı bir bağ kuramadığı için hem liman yönetimi hem de kent bölgesi yerel yönetim birimleri birbirlerinden “bağımsız” olarak hareket etmişlerdir. Bunun sonucunda işbirliği nadiren yapılmış ve gelişim planları ayrı olarak hazırlanmıştır.

c- Üçüncü olarak, birinci nesil limanlarda, değişik liman aktiviteleri veya liman şirketleri de birbirinden bağımsız hareket etmişlerdir. Organizasyonun yetersiz oluşuyla kargo hareketlerinin hızı düşüktür ve bunun sonucu olarak da şirketlerin üretkenlikleri de kısıtlı kalmıştır. (Eşkar, 1997)

Birinci nesil limanlar üç farklı dönemde gelişim süreci yaşamışlardır. Bu dönemler şunlardır;

#### 1- 1815- 1869 yılları arası dönem

Bu dönemde Uzak Doğu’da Mısır yoluyla ve Kızıl Deniz yoluyla kömür, tarım ürünleri, imalat ürünlerinin taşımacılığı yapılmıştır. Ümit Burnu’ndan Akdeniz’e dönen ticaret noktaları, sonraları buhar gemileri ile İskenderiye ve Süveyş Kanalı rotası ile değişime uğramıştır. Bu dönem önemlidir çünkü kıyı bölgeleri ile liman hinterlant bölgelerinden iç kente uzanan demiryolu taşımacılık ağı ortaya çıkmıştır. (Ramin, 1999)

Bu döneme dönemin lideri olan İngiltere imzasını atmıştır. İngiltere İmparatorluğu tek başına 19. yüzyılda 20 milyon nüfusa sahiptir ve 1,5 milyon mil kare alan içermektedir. 100 yıl sonra İngiltere kapladığı alanı 7 kat, nüfusunu 20 kat fazlasına çıkarmıştır. İngiliz filosunun 1840’dan sonra gelişimiyle toplam taşımacılık tonajında artış görülmüştür. 19. yy boyunca İngiltere dünya kargo tonajının 1/3’ünü yönetmektedir. Ancak yüzyıl sonunda diğer uluslar Almanlar, Japonlar, ABD filolarını güçlendirebilmişlerdir. Böylece İngiliz gemicilik faaliyetleri düşüşe geçmiştir. Ancak 1914 yılına kadar İngiltere hala dünya deniz ticaretinin lideri olma durumunu sürdürmüştür. (Ramin, 1999)

#### 2- 1870- 1914 yılları arası dönem

Modern limanın primitif altyapısının kurulduğu dönemdir. Akdeniz bölgelerinde sayıları giderek artan daha fazla kargo taşıyabilen ve de taşımacılık hızındaki artışla limanlara daha sık uğrayan büyük okyanus aşırı taşıyıcılarının ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için limanlar

giderek daha geniş alanlara yayılmıştır. Kargodaki bu inanılmaz artış dünya gemicilik rotalarındaki değişimlere bağlı olarak kendini göstermiştir. Süveyş kanalının açılışı mevcut ticaret dokusunu küresel ölçekte toptan dönüşüme uğratmıştır ve sadece Doğuya ulaşım zamanını azaltmakla kalmamış ayrıca da Londra'dan Akdeniz bölgesi boyunca geçen antrepo ticaretinin ağırlık merkezini de değişime uğratmıştır. Bu yol kıta Avrupa'sının doğu bölgesi ürünlerine yeni bir kapı açmıştır. (Ramin, 1999)

### 3- 1918–1939 yılları arası dönem

1. Dünya savaşı olaylarının etkisiyle liman gelişimleri zarar görmüştür. 1918–39 yılları arasındaki dönem petrol tabanlı ekonominin ve gemicilikte kömürden petrole geçişin ortaya çıktığı dönemdir. Daha sonra bu dönemde okyanus aşırı taşıyıcıları özelleşmiş ve uzun mesafe yolcu gemilerinin sayısı azalmıştır. Savaş döneminde dünya ekonomik depresyonuna bağlı olarak limanlarda fiziksel değişimler daha az telaffuz edilir olmuştur. Endüstri ve taşımacılık sistemlerinde savaş sonrasındaki 20 yılda azda olsa ilerleme kaydedilmiştir. 1918–1939 yılları arasında dünya ticaret filosu %25 oranında artmıştır. Bu artışa neden olan ana faktör ABD'deki okyanus aşırı buharlı gemilerin artışıdır. Savaş sonrası dönemde ABD filoları 4 kat artmıştır. Böylelikle dünya denizciliğinde önemli bir konuma sahip olmuştur. ABD filolarının Panama kanalı'nı kullanması ile kanal Mısır'daki Süveyş kanalına rakip olmuştur.

Bu üç dönemde görülen gelişimler yukarıda belirtilmiş olan alt başlıklar altında aşağıda tek tek ele alınmaktadır.

#### -Gemicilik teknolojisi

Bu dönemde buharlı motorun bulunuşuyla deniz taşımacılığı evrim geçirmiştir. Gemiler herhangi bir zamanda yolculuk edebilir, her türlü rüzgâr ve doğa olaylarına dayanabilir duruma gelmiştir. Kısa zamanda buharlı gemi teknolojisi birçok İngiliz kanal ve nehirlerinde olgunluğa erişmiştir. Bunlar okyanus aşan araçlarda ve Uzakdoğu rotalarının her birinde kullanılmıştır.

19. yüzyılda ticari araçların boyutları gittikçe artmıştır. Gemi boyu büyüdükçe taşıma kapasitesi de artmaktadır. 1896 yılından itibaren buharlı gemiler, yelkenli trafiğine birçok yeni olanaklar getirmiştir. Ancak uzak mesafe yük ve eşya taşımacılığı için halen kârlı değildir. Denizcilik teknolojisindeki bir sonraki ilerleme 1860 yılında karma motorun buluşunu olmuştur. Aynı motorda 2. bir silindir kullanım olanağı ile aynı miktarda kömür yakıtıyla daha güçlü buhar gücü elde edilmiştir. Bu da yakıtta avantaj sağlamıştır, böylece

limanlardaki kömür depoları daha fazla sayıda gemiye yetecek hale gelmiştir. Ayrıca kömür miktarının az olmasıyla bu motorlar oldukça ekonomiktir. Karma motor 1870 yılında genel hale gelmiştir. Bu motorlar ilk dönemlerde Pasifik'te kullanılmıştır. Süveyş kanalının açılışı ile önemi fark edilmiştir.

Savaş sonrası dönemde petrolün gemicilik sektöründe kömürün yerini almasıyla ülkeler arası şilep gemiciliği artmıştır. Petrol yakan gemiler kendi bünyelerinde bağımsız tanker birimleriyle yakıtlarını taşımaya başlamıştır. Bu durum gemilerin kıyıdaki yakıt istasyonlarına daha az bağımlı olmasını sağlamıştır ayrıca petrolün kömüre oranla daha çabuk gemiye yüklenmesiyle geminin limanda duraklama süresi de kısalmıştır. Bunlar, limanın mekânsal gelişiminde yeni bir dalga getirmiştir. Öyle ki; 1815-1869 yılları arasında limanların fiziksel değişimleri; 1918-1939 yılları arasındaki kıyı kenarı ürünlerinin değişiminden (soğuk depolar ortaya çıkmıştır) ve yakıtın petrolden kömüre geçişinden kaynaklanan fiziksel değişimlerden daha az etkili olmuştur.

İngilizlerin zamanında dünyanın yelkenliden buharlıya geçişini sağladığı gibi ABD de kömürden petrole geçişin lideri olmuştur. 1920 yılında petrolün keşfinden sonra petrolün en büyük üreticisi ABD olmuştur. Ayrıca dünyanın diğer bölgelerinde de ham petrol üretimi artmıştır. (Ramin, 1999)

-Kargo

Bu dönemde İngiliz ticareti sömürgeleri ile ticaret hacmini oldukça büyütüştür. İngiliz ticareti 1840 yılındaki bağımsız ticaret politikasıyla, İngiliz kolonilerinden Akdeniz kıyıları yoluyla yapılmaktadır. Hemen hemen tüm tahıl, meyve, canlı hayvan, şeker, kahve, çay, tütün, sıvılar, ipek, pamuk, yün ve keten adaya ithal edilmektedir. Bu ham maddeler krallığın hızla gelişen sanayisinde kullanılmaktadır. Bu dönemde hammadde sömürge ülkelerinden ve diğer ülkelere ithal edilip limana yakın konumlanmış sanayilerde veya kanallar yoluyla iç bölgelere taşınıp bu bölgelerdeki sanayilerde ürün haline dönüştürülmektedir.

1869- 1914 yılları arası dönemde coğrafik ve ekonomik avantajların yanında Süveyş kanalı dikkate değer biçimde anamalların hacmini ve hareketini etkilemiştir. Bu dönemde dünya taşımacılık tonajı hızlı bir şekilde artmıştır. Her ne kadar Süveyş kanalı birçok avantaj sunmuşsa da tüm doğu- batı trafiğini absorbe edememiştir. Ümit Burnu (Bombay) rotası hala kullanılan bir güzergâhtır.

Doğu- batı arası alışveriş oldukça dengelidir. Doğu hammadde ve gıda ürünleri sağlarken Batı

ve Avrupa işlenmiş ürün ve donanım sağlamaktadır. Bunun en önemli kanıtı kargo hacimlerindeki farklılıklardır. Doğudan gelen emtia daha büyük olan kitle kargolarıdır. Doğuya giden kitle kargoların en can alıcısı yakıttır. Kömür başta olmak üzere petrol ve petrol ürünleri büyük miktarlarda taşınmaktadır.

Doğu ürünleri daha fazla Londra imalathanelerinde ve Hindistan ticaretinin merkezi olan İngiltere pozisyonunda istiflenmek durumunda kalmıştır. Limanlar altyapılarının gelişmesiyle ve kıtalar arası iletişim sistemlerinin (telgraf, okyanus kablo sistemi) kurulmasıyla üreticiler hammadde tedarikçilerine doğrudan ulaşım şansı yakalamışlardır. Avrupalılar, özellikle İngiltere, ihtiyaçlarını doğrudan üretim bölgesinden karşılamaya başlamışlardır. Sanayileşme ve nüfusun hızlı artışı ile sanayi ham madde ve gıda ürünleri ihtiyacının artması bu yüklerin Akdeniz bölgeleri yoluyla giderek artan hacimlerde ithal edilmesine yol açmıştır.

Birinci neslin son döneminde kargo çeşitlilik göstermiştir. Kargo çeşidine göre çeşitli taşımacılık araçları ile (şilep, donmuş kargo gemisi, yük gemisi ve tanker gemisi) kömür, donmuş kargo, kitle ve genel kargo, ham petrol taşımacılığı döneme damgasını vurmuştur. Taşınan ürünlerdeki farklılıklar limanda bunların depolanması ve taşımacılığa hazırlanması için farklı mekânların kurulmasına yol açmıştır. (Ramin, 1999)

#### -Ulaşım Ağı

Denizcilik taşıma sisteminde 19. yüzyılda ortaya çıkan birçok buluş liman hinterlandının yük ve yolcu pazarını genişletmiştir. Bu buluşlar demir gibi maddelerin kullanımını buhar gücünün rüzgâr gücünün yerine geçişini kapsamaktadır. Zaman ve mekân bağlamında bu buluşlar tüm taşımacılık maliyetini düşürmüştür. Bu döneme imzasını atmış olan demiryolu gelişimi liman ticaretinin gelişmesinde ve ekonomik büyümede önemli bir faktör olmuştur.

Taşımacılık gelişiminin ideal durumu, demiryoluyla tanışmadan önceki ilk safhada küçük limanları ve deniz kıyısı boyunca giden ticari merkezlerini içermektedir. Kıyı yerleşimleri ticari fonksiyonlarla birlikte deniz yoluyla birbirlerine bağlanmaktadır. Liman, hinterlandının en basit etkisini kıyıya dik bağlantı kurarak elde etmektedir. Bu, genelde araba yolu veya kanal ile oluşmaktadır. İlk aşamada iç bölge ulaşım aksları zayıftır. Ama geleneksel ticaret rotalarının küçük merkezleri onları yerleşim hinterlandlarına bağlanmıştır.

Çoğu 19. yüzyıl ticaret merkezleri kıyı yolları ile bağlanmış ve okyanus gemileri ve kıyı bağlantıları ile servis almışlardır. Liman gelişim sürecinin en önemli birincil safhası deniz kıyısından iç bölgelere giden ilk ana taşımacılık hattının kurulmasıdır. Örneğin; İskenderiye

ve Marsilya'da yöneticiler kanallarda yapı hatlarının kurulmasına sebep olmuştur böylece politik ve askeri nedenlerle kıyıda ticari merkezle iç bölgeler birleştirilmiş ve iletişime hız vermişlerdir. Kanal hatlarının gelişimiyle kanal bölgeleri mekânsal ve ekonomik açıdan olumlu yönde etkilenmiştir. Kanal hinterlandları hızlı bir gelişim göstermişlerdir.

Limana hinterlandının kanalları dikkate alınarak inşa edilen ana demiryolu hatlarının yapımıyla 19. yüzyılın 3. çeyreğinde liman kentleri potansiyel süreksiz hinterlandları ile birbirine bağlanabilmiştir. Kent merkezileri ve endüstriyel bölgeler genelde denizin yönettiği süreksiz hinterlandlarda konumlanmaktadır. Bu bölgelerle kent kıyısı arasındaki taşımacılık ağının kurulması liman ve hinterlandın gelecek gelişim ve büyümeleri için temel oluşturmaktadır.

Bu dönem yük ve insan taşımacılığında daha hızlı hareket imkânı sunulan bir döneme denk gelmiştir. Örneğin; 1865 yılında Hollanda kanal sistemi, iç bölge taşımacılık sisteminin tetikleyicisi olmuştur. Kanallar, Amsterdam ticari aktivitelerini yeniden canlandırmıştır. Ayrıca iç okyanus kanalı olan Süveyş Kanalı daha kısa okyanus rotaları için inşa edilmiştir. Süveyş'in açılışı radikal bir şekilde doğu- batı coğrafik bağlantısını arttırmıştır. Amerikan filoları %39 Osmanlı filoları ise %71 kâra geçmiştir. Bu dönemde daha büyük buharlıların geçiş imkânı bulabilmesi için kanalların genişletilip derinleştirilmesi gerekmiştir. (Ramin, 1999)

-Mekânsal durum;

Bu dönemde limanın mekânsal durumunu etkileyen faktörlere yukarıda değinilmiştir. Bunların sonucunda ortaya şöyle bir tablo çıkmaktadır. Dönemin en önemli yapısı olarak demiryolu ağı ve buna bağlı binalar ortaya çıkmıştır. Bunun yanında kanalların açılması ile kanal bölgelerinde yerleşen atölyeler ve yerleşim alanları ortaya çıkmaktadır. Limanda taşımacılık fonksiyonuna hizmet veren demiryolu yapılarının yanı sıra kargoların ve gemilerin güvenliği için önemli olan yapılar yani rıhtım ve doklar (Çizelge 2.1) kurulmuştur. Buharlı gemilerin ve demiryolu taşıtlarının kömür ihtiyacını karşılayabilecek kömür depoları da liman bölgelerinde yerini almıştır.

Bu dönemde denizcilik fonksiyonlarını geliştirme çalışmalarının sonucunda ortaya çıkmış olan rıhtım ve doklar, gemilerin ve kargoların yangın, su baskını, gelgit, hırsızlık gibi tehlikelere karşı korunabilmesi için geliştirilmiş yapılardır. Böylelikle bu limanlar gelgit limanları halini almıştır. Örneğin, 19. yüzyılın en büyük limanı olan Londra limanında Thames nehri boyunca birçok sayıda dok faaliyetleri makul büyüklükteki araçlara uygun halde kurulmuştur. Ancak Akdeniz kıyılarında gelgit olayı görülmediği ve uygun iklim

koşulları Akdeniz ticaretini taşıyan yelkenlilere sağlıklı bir palamar\* olanağı verdiği için gelgit nehir ve denizlerindeki gibi koruma yapılarına, pahalı dok sistemlerine ihtiyaç duyulmamaktadır.

Birinci neslin ikinci dönemine damgasını vurmuş olan 'dok-antrepo' yapıları (Çizelge 2.2) iki formdan oluşmaktadır. Ya mevcut limana eklemenebilirler ya da doğal liman kavramının içine girerler. 2. alternatifte atölye ve iskelelerin kurulumu ile su yüzeyi bölgesi azalmıştır. Genel olarak limanların genişlemesi kıyı dolgu yöntemleriyle gerçekleştirilmiştir. Ancak bu dönemde Londra'da dokların ve antrepoların liman trafiğinin artışıyla daha büyük yapılar olarak inşa edilmeleri gerekmiştir. Bu yüzden daha gelişmiş bir dok- antrepo sistemi kurulmuştur.

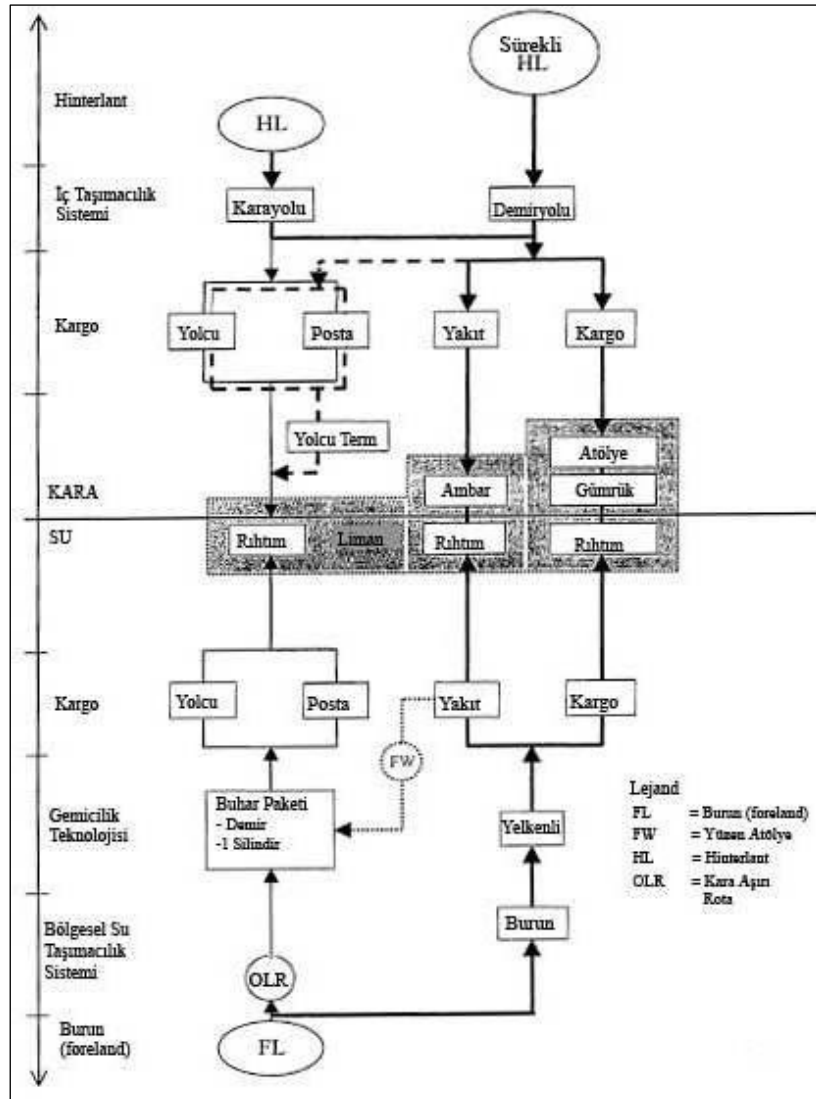
Birinci neslin üçüncü döneminde ise; dok, antrepo yapılarının ana elemanlarını, iskelelerle birlikte su havzası, diğer bir taraftan kıyı dalgakıranlarla korunan rıhtım kenarı atölyeleri ve depolama faaliyetleri ayrıca iskele boyunca uzanan demiryolu aksı oluşturmaktadır.( Çizelge 2.3) Bunlar gelecek nesil liman gelişmelerinin standart modeli halini almıştır. Bu dönem liman faaliyetlerinde hızlı gelişimlere tanıklık etmiştir. İlk kez Marsilya'da İngiliz liman sistemi dokusunda gelişmiştir. Burada dok faaliyetleri koruyucu su havzası, kıyı şeridi depoları, atölyeler ve iskeleye direk ulaşan demiryollarını içermektedir. Bu dönemdeki Akdeniz dokları İngiltere'den farklıdır çünkü gelgite karşı koyma sistemlerine ihtiyaç duyulmamaktadır.

Bunların yanı sıra birinci nesil limanların son döneminde kargonun değişime uğramasıyla kıyıda donmuş kargolar için soğuk depolar, ham petrolün depolanması için tankerler, kitle ve genel kargolar için de kargo terminalleri özel birimler olarak ortaya çıkmıştır. Kömür ambarları yerini korumaya devam etmiştir. Ayrıca limanın korunaklı bir bölge haline gelmesini sağlayan dalgakıran yapısı ortaya çıkmıştır.

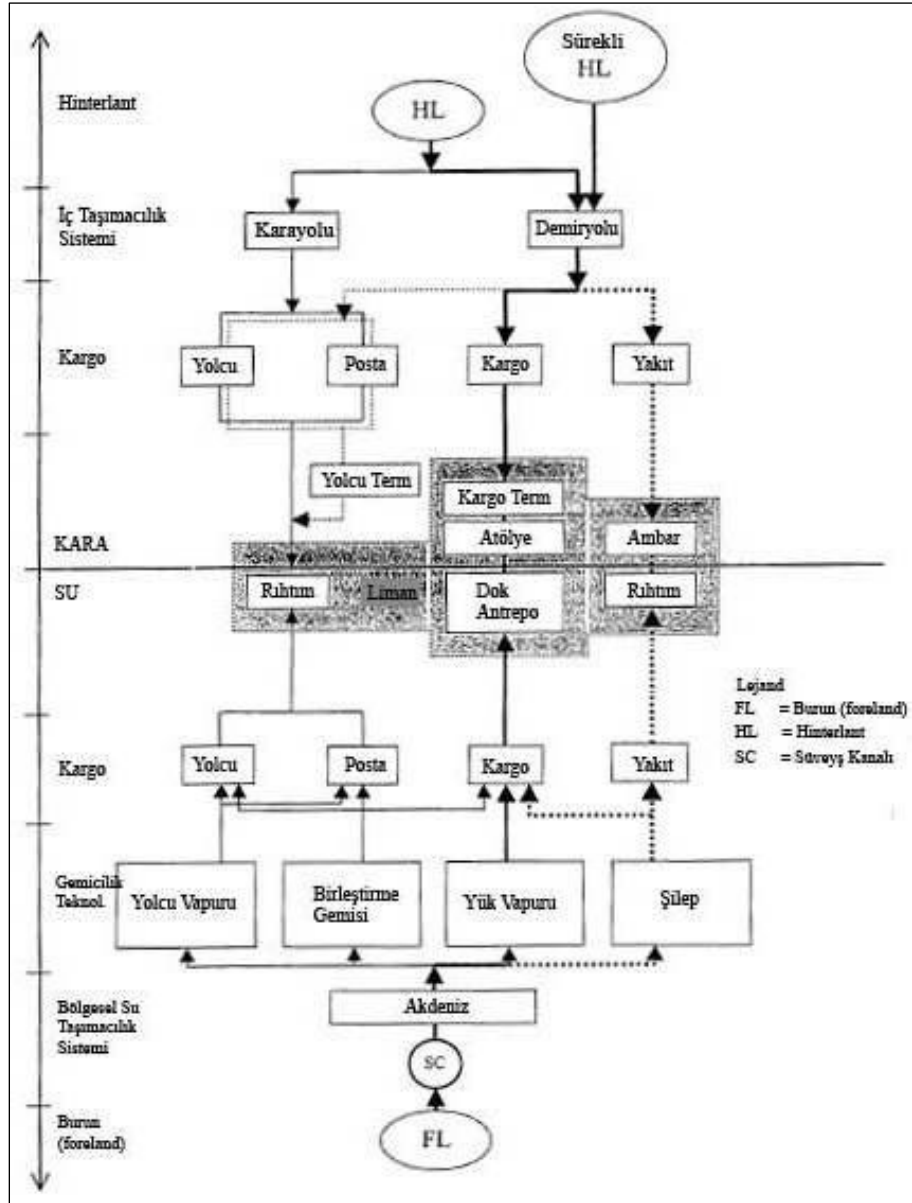
---

\* Palamar, gemiler, yelkenliler gibi su araçlarının demirleme yeri.

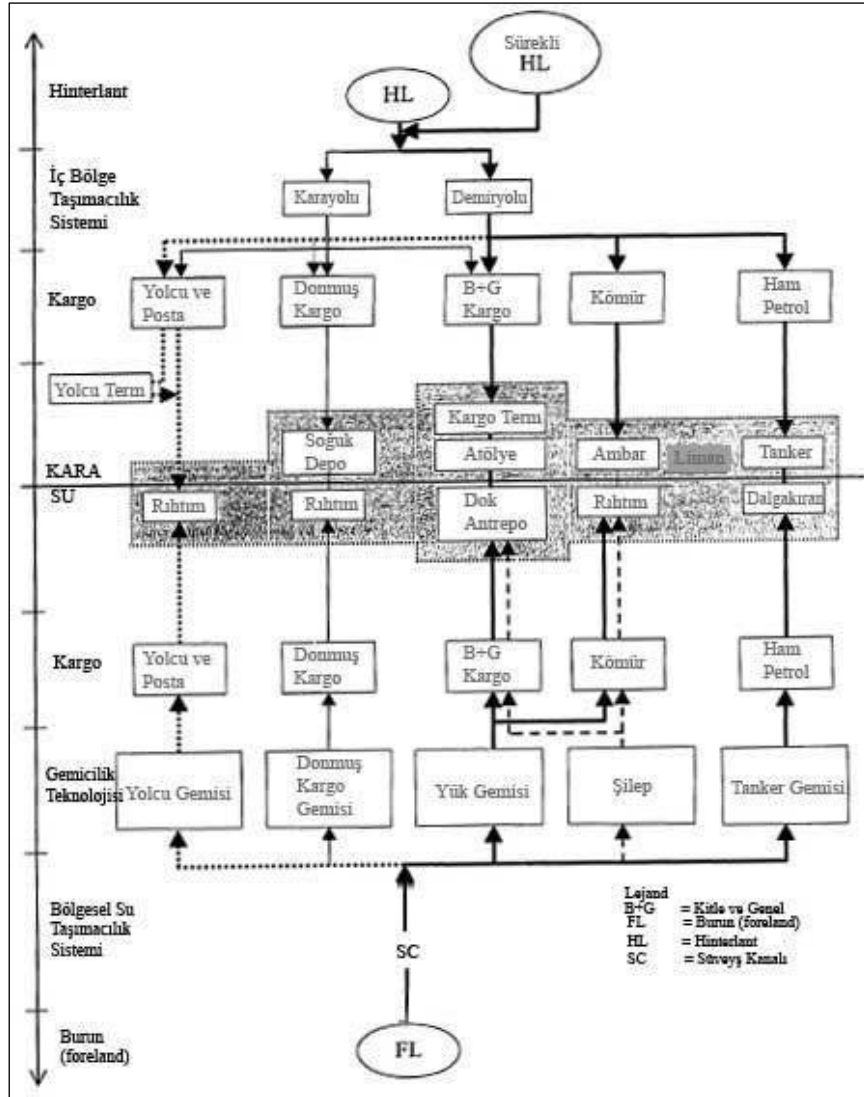
Çizelge 2.1 Birinci Nesil Limanlar, 1815- 1869 Genel Liman Şeması (Ramin, 1999)



Çizelge 2.2 Birinci Nesil Limanlar, 1870- 1914 Genel Liman Şeması (Ramin, 1999)



Çizelge 2.3 Birinci Nesil Limanlar, 1918- 1939 Genel Liman Şeması (Ramin, 1999)



## 2.5.2 İkinci Nesil Limanlar

İkinci nesil limanlar 1945- 1967 yılları arası dönemde açıkça görülmeye başlanmıştır. Bu dönemde ortaya çıkmış en önemli unsur birinci nesil limanlardan farklı olarak, limanların taşımacılığın yanı sıra, endüstriyel ve ticari servis merkezleri olarak kabul edilmiş olmalarıdır. Bu dönem petrole dayalı ekonomik gelişim göstermiştir. Savaş sonrası yeniden yapılanma döneminde deniz petrol ticaretinde inanılmaz bir artış olmuştur. Döneme damgasını vuran gelişimler liman sanayi bölgelerinin ve rafinelerinin kuruluşu olmuştur. Böylece limanlar, doğrudan geleneksel yükleme/boşaltma faaliyetlerinin yanı sıra endüstriyel veya ticari servisleri de sunmaya başlamışlardır. Sonuç olarak, limanlardaki faaliyet alanları, kargo paketleme, işaretleme ve kargo taşımacılığı gibi diğer servisleri de içermeye başlamıştır.

Liman bölgelerinde bu dönemde en önemli yapılar olarak endüstriyel tesisler kurulmuştur, böylelikle liman, hinterlandını genişletmiş ve geliştirmiştir. Bu limanlar genel olarak “Endüstriyel limanlar” olarak adlandırılmaktadırlar. Endüstri ülkelerine ithal edilen hammaddelerin hacmindeki hızlı artış liman taşımacılık hızının da artmasını gerektirmiştir.

Bir önceki neslin bir başka problemleri haline gelmiş olan yerel yönetimle liman işletmecilerinin bağımsız hareket etme durumu bu dönemde ortadan kalkmıştır. İkinci nesil limanlarda liman alanında kargo taşımacılık tesislerini kuran taşımacılık şirketleri ve diğer ticari firmalar ve belediye yakın ilişki içinde bulunmak zorunda kalmışlardır. Çünkü bu limanlar gerek arazi kullanımı gerekse enerji, su ve insan gücü gereksinimleri ile ve de kara taşımacılığı bağlantı sistemleri ile kente daha bağımlı hale gelmişlerdir. Böylece devlet, liman işletmecileri ve liman servislerini sağlayan gruplar, limanların fonksiyonlarını birlikte ele almaya başlamıştır. (Eşkar, 1997)

Endüstri sonrası dönem incelenirken birkaç faktör ele alınmalıdır. Bunlar kentsel gelişim, bölgesel kaynakların ve deniz ticaretinin etkisidir. Sanayileşmiş liman bölgelerinin içinde buldukları durum ilk dönem göründükleri kadar açık değildir. Liman sanayisinin yoğunluğu ekonomik aktivitelerce tanımlanmaktadır. Ayrıca bölgesel birleşimin önemini yani liman tarafından yönetilen sanayi ile kent bölgesindeki sanayi arasındaki bağlantıyı vurgulamak gerekmektedir. Liman sanayi bölgesi özenle planlanmıştır, liman gelişmiş deniz taşımacılığı ile ilişkili olmayan sanayileri de etkileyebilmektedir. Liman-sanayi gelişimi arasındaki ilişkiyi 3 ayrı tip liman bağlantılı sanayiler altında incelenebilir.

1- Gemi yapım sanayisi; en açık olan grup gemi yapımı ve tamiri ile ilgili olan sanayidir. Bu kategorideki sanayi faaliyetleri genelde büyük limanlarda olur, Marsilya, Cenevre. Bu tür sanayiler deniz yoluyla taşınan yüklerden ayrılan sanayi fonksiyonlarına bağlıdır.

2- Bir diğer ana grup; teknolojiye bağımlı sanayilerle deniz yoluyla taşınan yüklere bağlı olan sanayilerdir. En önemlisi petrol ve kuru kargo (demir, demir-çelik vs.) gibi kitle kargolarıdır. Büyük okyanus aşırı taşıyıcılarla bu kargoların taşınması savaş sonrası dönemde taşımacılık devrimi olarak kabul edilmektedir.

3- Rafinelerin kurulmasına ek olarak ağır kimya sanayileri de birçok limanda gelişmiştir. 1945 yılında deniz petrol ticareti devrimi ekonomik durumu değiştiren bir unsur olmuştur. Sanayileşmiş ülkelerin ortak problemi, savaş sonrası sanayi için gerekli olan toplam enerji gereksiniminin karşılanamamasıdır. Bunun çözümü olarak kömür yerine petrol kullanılmıştır. Bu da dünya ticari filolarında çok önemli değişikliklere yol açmıştır.

#### -Gemicilik Teknolojisi;

Kömürden petrole geçişin getirdiği ana sonuç sadece trafik rotasındaki ve hacmindeki artış değil aynı zamanda denizcilik ticaretinin yapısını da değiştirmiş olmasıdır. Tanker boyutları hızla artmıştır. Büyük hammadde taşıyıcılarının başarılı olması limandaki ve kıyıdaki kargo taşıma faaliyetlerinin verimliliğine bağlıdır. Petrol tankerlerinin artan boyutları taşımacılık maliyetinde azalışa neden olurken liman yakın hinterlandındaki liman altyapılarının alınlmamış boyutlara gelmesine neden olmuştur. Yeni liman faaliyetleri gemiden karaya çıkarma işlemleri için depolama ve petrol nakline hizmet verecek şekilde tasarlanmaya başlamıştır. Petrol terminallerinin gelişimi yeni liman nesilleri için bir temel oluşturmaktadır.

#### -Kargo:

Bu dönemde, petrol, petrol ürünleri (gaz yağı), demir-çelik, ağır metalürji, rafineri ürünleri, petro-kimyasallar, alüminyum, kâğıt hamuru, suni gübre, şeker ve nişasta, un değirmeni gibi kargolar taşımacılıkta yerini almıştır. Ancak dönemin denizcilik kuru kargo ticaretindeki büyüme, sıvı kitle kargo taşımacılığından daha az telaffuz edilir hale gelmiştir.

Savaş döneminde petrol endüstrisinin ortaya çıkışı ilk grup liman rafinelere ortaya çıkmıştır. Liman sanayi bölgeleri petrokimya endüstrisinden açıkça etkilenmiştir. Petrokimya endüstrisinin ham petrolün işlenmesinden elde ettiği en önemli ürün gaz yağıdır. Savaş sonrası dönemin petrol tabanlı ekonomisi liman gelişimlerinde büyük değişiklikler yapmıştır.

Ayrıca birinci nesilden farklı olarak metalürjik sanayiler de, demir çelik gibi, bu dönemin en önemli ürünlerindedir. Örneğin; Cenevre'de 1953 yılında demir çelik karışımı üretimde kullanılmaya başlanmıştır.

#### -Ulaşım Ağı;

Otomobil 2.Dünya Savaşı sonrasında çok kullanılmaya başlanınca benzin gelirin ana kaynağı haline gelmiştir. Karayolunun yanı sıra zaten demiryolu da liman hinterlandının geniş bölgelerine 19. ve erken 20. yüzyıldan itibaren servis vermektedir. Ancak karayolu bu dönemde demiryolu ağlarının hizmet veremediği mekânlara hizmet götürmüştür. Karayolları demiryolu taşımacılığından daha üstün hale gelerek taşımacılık sisteminin en önemli sistemi haline almıştır ve liman kentlerinin coğrafik kavramını değiştirmiştir. Bunların ötesinde karayolu taşımacılığı ile modern petrol rafineri sanayisi ortaya çıkmıştır ve küresel

ekonominin en üst faktörlerinden biri haline almıştır. (Ramin, 1999)

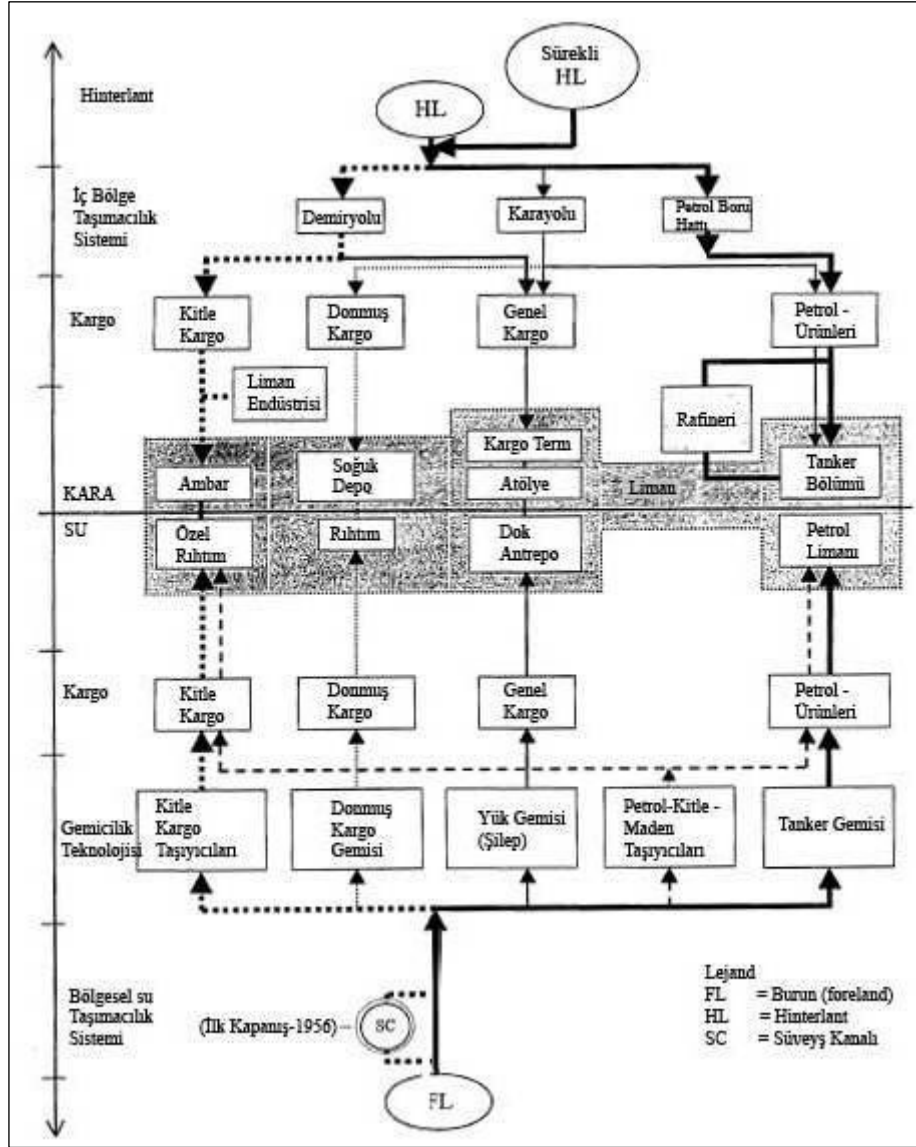
#### -Mekânsal Durum

Bu döneme damgasını vuran sanayi faaliyetleri ile limanda, liman sanayi bölgeleri ve rafinerileri kurulmuştur. (Çizelge 2.4) Petrol rafinelerinin boyutları teknolojiye, ürünün çeşidine göre değişmektedir. Rafinelerin konumları, ham petrol üretim merkezlerine, pazar talebine ve taşımacılık faktörüne göre belirlenmektedir. Büyük rafineriler, çeşitli ürünlerin birçok yere tanker gemileri ile kolay taşınması için stratejik noktalarda konumlanmaktadır. Petrol ve petrol ürünlerinin üretim artışıyla fazla petrol ortaya çıkmıştır ve eski moda pazar gücü bunu absorbe edebilecek güce sahip değildir. Bu nedenle liman hinterlandının hemen yanında çok büyük depolar inşa edilmiştir.

Petrol rafineleri büyüklükleri ile çeşitlenir ve hepsi limana yakın mesafede konumlanamaz. Bazıları liman hinterlandında ve kıyı alanlarından daha elverişli bölgelerde kurulur. Ancak bu rafineriler yine de liman sanayileşmesinde temel oluşturmaktadır. Sanayiler limana bölgenin ekonomik değeri olarak ticaret ve istihdam olanağı sağlamaktadır.

İkinci liman neslindeki dok- antrepo yapılanmasının liman yakın hinterlandına direk etkisi vardır. Limanın sanayileşmesi doğrudan kargo akışıyla veya liman çevresinde iç bölge taşımacılık ağının, yani demiryolu ve karayolu altyapısının, kurulmasıyla ilişkilidir. Limana yakınlık, birincil kitle ürünlerinin oluşumunu sağlayan sanayiler için, özellikle metalürji ve petrokimya sanayisi için çekici olmuştur.

Çizelge 2.4 İkinci Nesil Limanlar,1945-1967 Genel Liman Şeması (Ramin, T.,1999)



### 2.5.3 Üçüncü Nesil Limanlar

1967 yılından günümüze kadar olan bu dönem geleneksel liman kenti kavramından farklı gelişen endüstri sonrası bölgelerin gelişim dönemidir. Bu limanlar uluslararası ticaretin büyüyen ihtiyaçları ile birlikte dünya çapında büyük ölçekli paketleme karşısında ortaya çıkmışlardır. Üçüncü nesil limanlar, limanların yöneticileri tarafından uluslar arası üretim/dağıtım ağında dinamik bir düğüm olarak görülmüşlerdir. Limanlar, uluslararası ticaret için bütünleşmiş taşımacılık merkezlerine dönüşmüş; aktiviteler ve servisler özelleşmiş, çeşitlendirilmiş ve bütünleşmiştir. Bu liman servisleri 4 ana değişik gruba ayrılmışlardır.

#### 1. Geleneksel Liman Servisleri

Üçüncü nesil bir limanda geleneksel servisler (kargo yükleme-boşaltma) yanında liman

kullanıcılarına dağıtım servisleri sunulmaktadır. Kargo yükleme ve depolama faaliyetleri artık bilgi dağılımı ile yapılmaktadır. Liman altyapısı “liman veri yapısına” (port infostructure) önem verilerek planlanmaktadır.

## 2.Endüstriyel/Çevresel Servisler

Üçüncü nesil limanda iki çeşit endüstriyel servis bulunmaktadır. Biri modern bir liman için, yüksek üretimi sağlamak ve riskleri azaltmak için kullanılan gemi ve araç ile ilgili endüstriyel/teknik servislerdir. İkincisi ise kargoyla ilgili olan endüstriyel servislerdir.

## 3. Yönetimsel/Ticari Servisler

İlk iki gruptan farklı olarak bu grup servisler birinci ve ikinci liman nesillerinde görülmemektedir. Modern limanlar artık sadece eski geleneksel; günde 6 saat, haftada 5 gün ve “hava koşullarının elverişli olduğu günlerde çalışmamaktadırlar. Bugün limanlar, sadece çok pahalı altyapı ve tesislerle donanmakla kalmayıp, çok pahalı gemi ve ticari mal servisleri de içermektedir. 24 saat hizmet veren modern limanlar, liman yönetimi içindeki tüm liman yetkili ve görevlilerinin ortak çalışmalarına bağlıdır.

## 4. Lojistik/Dağıtım Servisleri

Üçüncü nesil limanda, bir limanın dağıtım merkezi, kargoların ithalat ve ihracatı için kullanılabilir. Bu grup servisler taşımacılık bağlantısına, elektronik veri değişimine ve organizasyonel birleşmeye bağı olarak işlevlerini sürdürmektedir.

Limn gelişimi sadece gemideki, terminallerdeki, kargo yüklemedeki teknolojik gelişimlerle nitelik kazanmamıştır, bir yandan da organizasyonun, lojistiğin ve taşımacılık endüstrisinin düzenleyici yapısının değişimiyle de nitelik kazanmıştır. Taşımacılık sisteminin çeşitli ürünlerinin birleşimi ve koordinasyonu, “intermodalism” olarak bilinmektedir. Hayuth ve Hilling, tarafından “intermodality” kargonun ihracatından alıcıya kadar olan hareketinin hesaplama ve sorumluluk yoluyla yapılması olarak tanımlamaktadırlar. Bunun amacı yükleri merkezden arzu edilen bölgeye en uygun zaman ve maliyet yoluyla süreksiz bir akışla taşımaktır. Bugün, liman ve hinterlant ilişkisi taşımacılık sistem organizasyonu kavramında büyük dikkat çekmektedir. Bu aynı zamanda pazarlama ve enformasyon sistemlerinde de geçerlidir. Enformasyon ve pazarlama sistemlerinde konteyner, ürün, ödemeler, veriler, oranlar, vs. üzerindeki bilgilenmedeki değişimler son 20’li yıllarda inanılmaz şekilde artmıştır.

#### a-Su/Hava/Kara Taşımacılık Bağlantısı

Gelişmekte olan ülkelerde, kara taşımacılık altyapısının verimsiz ve yetersiz olması; genellikle limanların ticari ihtiyacı karşılamalarına ve dağıtım merkezleri olmalarına engel olmuştur. Birinci nesil limanlardan farklı olarak taşımacılık ağına sıkı sıkıya bağlı olmak durumunda olan üçüncü nesil limanlar; taşımacılık altyapısının belediyeler ve hükümetler tarafından kuruluyor olmasından dolayı dağıtım merkezi planlarını bu otoritelere sunmak ve onlarla birlikte çalışmak durumundadırlar. Dağıtım merkezleri, liman dağıtım merkezinin verimli çalışabilmesi için taşımacılıkta önemli bir yeri olan kara taşımacılık ağına kolayca erişilebilir bir noktada olmalıdır.

#### b-Elektronik Veri Değişimi –EVD (EDI – Electronic Data Interchange)

Üçüncü nesil limanın en önemli özelliklerinden biri, taşımacılık zincirinin bir parçası olarak, bilgi akışı ve dağılım kapasitesidir.

#### c-Organizasyonel Birleşme (Entegrasyon)

Bir dağıtım ve servis merkezi olan liman, gittikçe kendisini çevreleyen kentin hayatına daha çok girmeye ve ona bağımlı olmaya başlamıştır. Genişlemiş boyutları ve aktiviteleri ile liman, birinci nesil limanlardaki gibi, kentle olan basit ve bağımsız ilişkileri ile sınırlı değildir.

Dünyada pek çok örneğine rastlanabileceği gibi kentin ve limanın birbirinden bağımsız planlanması nesiller arası değişim ve dönüşüm sırasında çöküntü alanlarının oluşumuna sebep olmuştur. Liman, iş potansiyelinin yanı sıra yerel, sosyal ve ekonomik hayatta çeşitli pozitif etkiler taşıırken, kent liman için, ticari servisler, haberleşme, kara taşımacılığı, altyapı olanağı, konut vb. gibi temel koşulları sağlamaktadır. (Eşkar, 1997)

#### -Gemicilik Teknolojisi;

Bu dönemde Süveyş kanalının kapanışı, sonradan yeniden açılışı (1967–75) politik ve ekonomik olarak en önemli olay olarak görülmektedir. Süveyş kanalı, gemicilik sektöründeki eski uluslar arası gidiş geliş hattındaki konumunu ve başarısını kaybetmiştir.

Orta Doğu'dan Ümit Burnu etrafına doğru petrol gemiciliği değişime uğramıştır. Akdeniz'in tersine büyük miktarda petrol trafiği Rotterdam, Anvers, Hamburg yoluyla kuzeybatı Avrupa'ya kaymıştır. Ümit Burnu etrafında petrol gemilerinin yeniden yönlendirilmesinin dünya tanker filolarının sayısında ve büyüklüklerinde çok büyük etkisi olmuştur. Ayrıca enerji krizinden sonra 1973, 'kitle kargo' taşıyıcılarının boyutları oldukça artmıştır. Bu durumlar

karşısında derin deniz iskelelerinin ve terminallerinin limitleri yetersiz hale gelmiştir.

-Ulaşım Ağı;

İç bölge taşımacılık sisteminin ihtiyaçlarını karşılamak için birçok konteyner terminalleri geliştirilmiştir. Bazıları denizyolu ile karayolu trafiğini bağlayacak şekilde özelleştirilmiştir. Bu durumdaki, taşımacılık ilişkisinde konteyner gemiden alınıp ve römorklara yüklenmektedir. Bu sistemde konteyner sadece bir kere yüklenir ve hemen karayolu sistemiyle yüzleşir. En büyük sakıncası çok fazla alan kullanılması ve iyi organize edilmiş bir zaman-koordinasyonuna sahip olmayı gerektirmesidir. Bir başka yöntem de kargoyu doğrudan demiryolu araçlarına yüklemektir. Bu durumda demiryolu aksı önemlidir. Her ne kadar konteynerler bir sonraki hareketten önce bir sert zemin üzerinde beklemek durumundadırlar. Konteynerler sert zemin üzerinde vinçlerle üst üste yüklenmektedir. Bunun kötü yanı yığınlar içindeki konteynerlerin çok iyi organize edilerek doğru sırasıyla yığılmış olmasıdır. Aksi takdirde, birbirinden bağımsız kargolar birçok kere yüklenmek durumunda kalmaktadır.

Liman konteyner taşımacılığındaki mekânsal değişimlere ek olarak konteynerler liman trafiğinin gelişmesine de etkisi olmuştur. Genel kargolar önceden küçük araçların büyük filolarıyla birçok limanda hizmet almaktaydılar. Bunun aksine, konteyner taşımacılığında ise taşımacılık her bölgede bir limanda veya az sayıda limanda gerçekleşmektedir. Bazı limanlar bu durum karşısında ayakta kalabilmiş olsalar da diğer limanlar bu yeni kargo yükleme teknolojisine ayak uyduramamıştır ve kapatılmak veya faaliyetlerini aza indirmek durumunda kalmışlardır.

-Kargo;

1960 yılının ortasında genel kargo taşımacılığında radikal değişimler olmuştur. Bundan sonra taşımacılık sistemi çok değişmiştir. Kargolar gemi mekânını en iyi şekilde kullanmak ve taşımacılık esnasında malların minimum zarar görmesini sağlamak için paketlenmiştir. Çok iş gücü gerektiren kargo yükleme faaliyetinin verimliliği düşüktür ve bunun sonucunda gemiler zamanlarının önemli bir parçasını limanda bağlı geçirmekte durumunda kalmışlardır. Bu duruma çözüm olarak insan gücü yüklemesinden konteyner yüklemesine geçilmiştir. Konteyner taşımacılığı hızla yayılmıştır ve birçok ticarete yerini almıştır.

Genel olarak deniz yolu petrol ticareti, kargo hacimlerine göre değişmektedir. 2. Dünya Savaşı sonrasında denizyolu kuru kargo ticareti artınca 1980 yılında petrol ticaret hareketi kuru kargo ticareti seviyesinin altına düşmüştür. 1995 yılında 2.8 milyar ton kuru kargoya

karşın 1.8 milyar ton petrol taşınabilmiştir. (Ramin, 1999)

Mekânsal Durum;

1968'den günümüze kadar 2 farklı tipte mekânsal değişim olmuştur. Metropolitan ölçekte konteynerlenmiş kargo, konteyner gemiciliği için mevcut liman faaliyetlerini yeniden şekillendirmiştir. Konteyner yükleme operasyonu için gerekli olan konteyner terminalleri (Çizelge 2.5) liman bölgesinin bir yerinde konumlanmaktadır.

Ayrıca bazı atölyeler kıyı boyunca ince iskeleler halini almıştır. Antrepo ticareti konteyner trafiğince yer değiştirilinceye kadar bu durum birçok limanda bu şekilde gerçekleşmiştir.

Konteyner taşımacılığında standart biçimin kullanımı, geleneksel liman- kent ilişkisinde mekânsal yeniden yapılanmayla paralel gelişmiştir. Konteyner terminallerinde ortaya çıkan bu tip olanaklar geleneksel kargo terminallerinden farklıdır. Konteyner gemileri daha az palamar alanına ihtiyaç duyulurken konteynerleri yığmak için daha geniş depolama alanlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Geleneksel kargo yükleme bölgeleri demirleme başına 1ha iken konteyner kargoları için 11–20 ha arasındadır. Genel kargo terminalleri birçok küçük palamar alanlarına sahipken konteyner terminalleri sadece birkaç palamar yerine sahiptir. Bunlara büyük kargo kaldırma kapasiteli vinçler eşlik etmektedir. Konteynerler, bir sonraki taşımacılık ağına ulaşmadan önce depolama bölgelerine bitişik bir yerde depolanmaktadırlar.

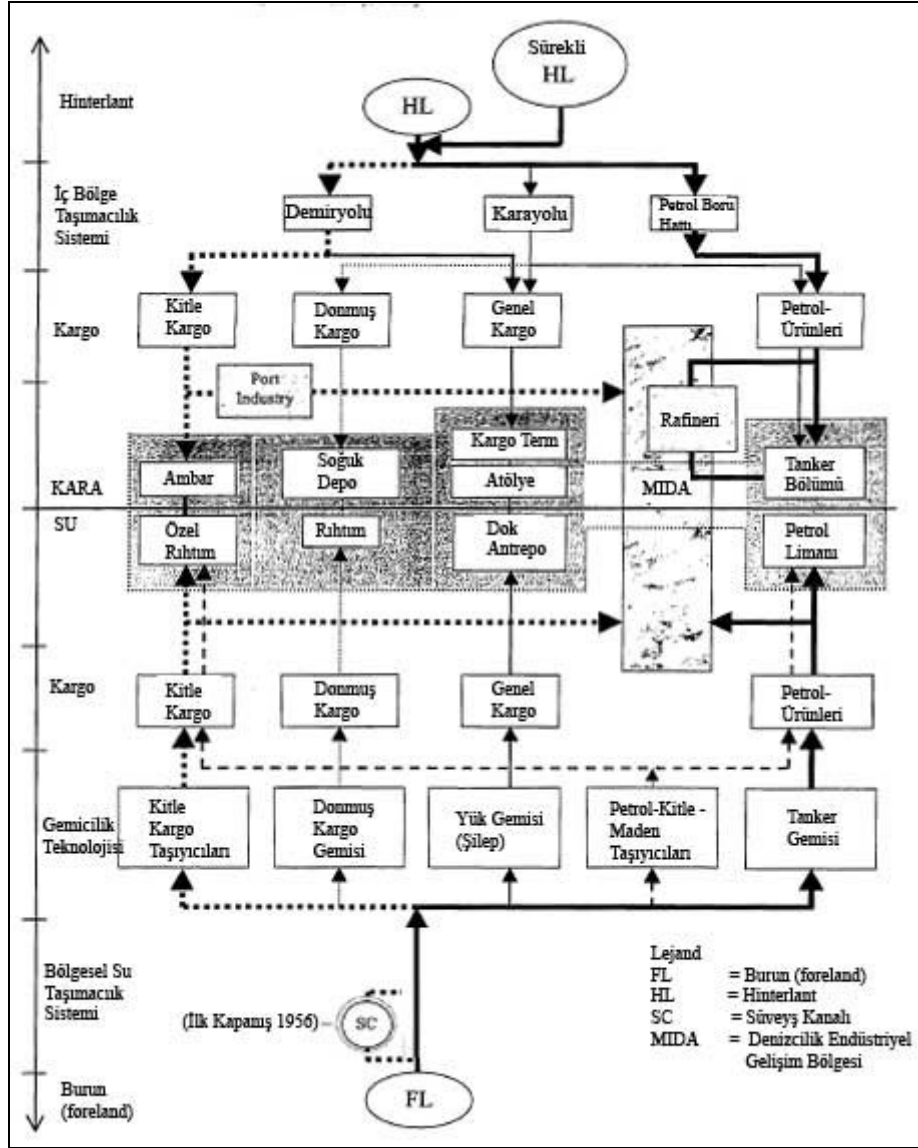
Günümüzün en büyük konteyner terminalleri ana limanların yakınlarında konumlanmıştır. Gelecek liman gelişimleri için kendilerini sınırlanmış mekânlarda sıkışmış bulmaktadırlar.

Sonuç olarak; erken gelişmiş limanların düzenlenmeleri geleneksel sistemlere göre tasarlandığı için geleneksel sistemlerden çok farklı bir sistem olan yeni konteynerle taşımacılık sistemine bu limanların çoğu ayak uyduramamaktadır. Örneğin, Cenevre'nin büyük konteyner terminalleri ile tanışması liman hinterlandının coğrafik zorlamaları yüzünden neredeyse imkânsızdır. Bunun yanı sıra bölgeye yakın konumlanmış olan havaalanı ve petrol limanı, limanın fiziksel gelişimini engellemiştir. Bu problem ancak mevcut faaliyetleri yeniden tasarlamakla çözülebileceği olanağı bulmaktadır. İskenderiye'de de benzer bir durum görülmüştür. Konteyner gemiciliği bazı kıyılarda ve sınırlı boyutta sağlanabilmektedir.

Denizcilik altyapısını sağlayacak tedbirlerle derin su havzaları ve yeterli düzeyde iskeleler kurma gibi gemicilik endüstrisi gelişim alanlarının tasarımı (MIDA's) liman gelişiminde yeni boyutlarla tanışmıştır. Endüstri bölgesi altyapı gelişiminin liman olanakları ile birleşmesi

sonucunda MIDA's teriminden bahsedebilmekteyiz. Su kenarı endüstri bölgesi deniz taşımacılığı ile doğrudan bir bağlantı kurmak durumunda değildir. Denizcilik endüstrisi bölgesiyle limanı bağlamak için kanallar yapılabilir. (Ramin, 1999)

Çizelge 2.5 Üçüncü Nesil Limanlar, 1967- Günümüze Genel Liman Şeması (Ramin, 1999)



Sonuç olarak, günümüze kadar görülen limanları 3 ana grupta toplayabilmekteyiz. Birinci nesil limanlar, primitif olanlardır. Bunlar da henüz dünya pazarı ölçeğinde bir ticari aktiviteyi destekleyebilecek altyapı oluşmamıştır. Yerel yönetimle liman yönetimi arasında bir ilişki kurulmamış liman kent bağlamından bağımsız gelişmesini sürdürmüştür. İkinci nesil limanlarda ise yerel yönetimle liman yönetiminin birlikte çalışmasının önemi görülmüştür. Ticari faaliyetler limanı ve kenti birbirine sıkı bir ilişki içinde bağlamıştır. Liman kent gelişiminin ana faktörü haline gelmiştir. Üçüncü nesil limanlarda ise artık liman yükleme

boşaltma faaliyetlerinin, her türlü endüstriyel faaliyetlerin ve altyapı zincirinin oluşturulmasında yanı sıra bunların belli bir organizasyon ve iletişim içinde, çağına uygun bir şekilde düzenlenmesini gerekli kılmaktadır (Eşkar, 1997).

## 2.6 Liman gelişim sonucu

Büyük kentler kendi ana nehir ağzlarında, haliçlerinde (Londra, Bordeaux..), doğal limanların etrafında ( İstanbul, Genoa, Marseille,...) veya korunaklı ada bölgeleri etrafında ( Kopenhag, Malta, Venedik,...) büyümektedirler. Limanlar ekonomik gelişmeyi farklı derecelerde kolaylaştıran taşımacılık noktaları olarak hizmet verirler. (Hoyle, Pinder, 1993) Limanların konumu, tasarımı, yapısı ve operasyonu ticaret tarafından tanımlanmaktadır. Limanlar; ticaret, kargo miktarı, ürün çeşidi, gemilerin bükülüğü ve tasarımı ve kargo yükleme- boşaltma işlemleri gibi fonksiyonlara cevap vermeleri gerekmektedir.

Daha önceki bölümlerde detaylı bir şekilde değinildiği üzere limanlar bu fonksiyonlara cevap verirken limanların boyutlarında ve mekânlarında 19. ve 20. yüzyıllarda inanılmaz boyutta değişimler ortaya çıkmıştır. Bunları kısaca özetlersek;

1815-1869 yılları arasında teknolojik bakımdan çok fazla değişimle olmasına rağmen liman çevresinin fiziksel dönüşümleri oldukça az etkilenmiştir.

1870–1914 arasında denizcilik ticaretinin serbest kalışıyla Akdeniz üzerindeki liman gelişimlerinde inanılmaz bir patlama yaşanmıştır. Bu dönemde limanlar sığınak halini almıştır. Dalgakıranlar ve iskelelerin yanı sıra ilk dok- antrepo basit modeli ortaya çıkmıştır.

1918–39 yılları arası dönem ilk döneme benzer bir durum göstermektedir. Denizcilik fonksiyonları sürekli bir değişim gösterirken liman fiziksel yapısında çok fazla bir değişim görülmemiştir. Dönemin sonlarına doğru, 1930 yılında, ticari aktiviteler kendini bulabilmiştir.

Bu dönemde petrol tabanlı ekonomi 2 yeni tür liman ortaya çıkarmıştır. Bunlardan birincisi; özel petrol limanlarıdır. Bunlar büyük petrol tankerlerine yerleşim olanağı sağlamaktadır. Bu, yeni liman bölgeleri derin su iskeleleri, dalgakıranlar, petrol ve petrol ürünlerini depolayabilecek büyük tanker mekânlarıyla şekillenmiştir. Bu tür limanlar genelde petrol işleme sanayileri ile rafineriler ve petrokimya fonksiyonları ile dolmuştur ve limanın yakınında konumlanmıştır.

İkincisi ise; özel rıhtımların ‘kitle kargo’ olanaklarına cevap verebilecek şekilde yapılanmasıdır. Birinci Dünya Savaşı sonrası yeniden yapılanmalarda büyük miktarlarda yakıt

ve diğ er hammaddeler bulunmaktadır. Sonuç olarak yeni limanlar ince iskelelerin, su havzalarının uzatılması ile şekillenmiştir. Bu yapılarda açık deniz ticaretine hâkim olan büyük 'kitle kargo' taşıyıcılarına yer sağ lanmaktadır. Ancak yine de yeni olanaklar genelde kara parçasına ihtiyaç duymaktadır. Bu yapıların büyüklüğü ve şekli dok ve antrepo yapılarından farklıdır. Bu dönemde, petrol limanları ve kitle kargo gemicilik fonksiyonlarının özel iskeleleri çok çeşitli liman fonksiyonları ile tanışmıştır.

1945–1967 yılları arası dönemde sanayi etkili olmuştur. Geçmiş te suyun taşımacılık olarak kullanılmasıyla birçok sanayi, nehir ve kanal çevrelerinde kurulmuştur. Liman sanayi bölgeleri ve rafinerilerinin liman bölgesinde kurulmasıyla limanlar kent merkezi ve su yolları arasında bariyer oluşturmaktadır. (Da Sacco, 1998) Bu dönem limanlar geçmiş dönemlere oranla oldukça genişlemiştir ve farklı fonksiyonları içinde barındırmışlardır.

1967 yılından günümüze yeni bir mekânsal boyut getirmiştir. 3 farklı gelişim görülür.

1- Konteyner terminalleri depolama alanlarında mekânsal değişikliklere neden olmuştur. Standart konteyner birimlerinin taşımacılığı için liman çevresinde çok geniş alanlara ihtiyaç duyulmaktadır. Rıhtımlar 10 kat büyümüştür.

2- Mevcut liman mekânlarının konteyner gemiciliği için yeniden düzenlenmesi ve atölyelerin dar iskelelerle yer değiştirmesiyle sonuçlanmıştır.

3- Gemicilik endüstrisi gelişim alanlarının tasarısının (MIDA's) kurulmasıyla liman bölgelerinin mekânsal ayrımı, liman gelişiminin mekânsal boyutlarını değiştirmiştir. Endüstriyel gelişimle denizcilik altyapısının birleşiminin sağlanması, iç liman bölgelerinden tamamen fiziksel olarak kopmasıyla sonuçlanmıştır. Yeni liman fonksiyonları eski limanların çoğunun karşılayamayacağı boyutta kara parçasına ve açık deniz iskelelerine ihtiyaç duymaktadır. Son moda liman gelişimi olarak Marsilya- Fos, Cenevre- Voltri örnek verilebilmektedir.

Sonuç olarak kent ve limanların tarihsel ilişkisi fiziksel ve ekonomik olarak birbirine karışmıştır. Ancak bu uzun dönemli simbiyotik yaşam 20. yüzyılda kırılmaya başlamıştır. Gemicilikteki teknolojik gelişim bu bağlantıyı kırmış ve liman, kentten fonksiyonları ve alanları ayrılarak izole edilmiştir. (Bruttomesso, 1992) Kentler çok daha fazla fonksiyonu barındırdığı için de limanlara olan bağımlılığı gittikçe azalmıştır. Yapısal ekonomik değişimler kentlerle limanların ilişkisini değiştirmiştir. Bu bölgeler eskiden kentin ekonomik büyümesini sağlayan güç kaynaklarıyken liman ve kentlerin zayıflamış fiziksel ve ekonomik

bağı ve ilgi alanlarındaki farklılıklarla kentin bu bölgelerinde durgunluk ve boşalma yaşanmıştır. (Knaap ve Pinder, 1992) Liman aktivitelerinin hareketi ve liman teknolojilerinin gelişimiyle geleneksel limanların kent –liman ilişkisi kötüye gitmeye başlamıştır. Limanların kötüye gidiş nedeninin başında geleneksel sanayi fonksiyonlarının \_özellikle dok bölgeleri ile olan ilişkisinde-azalması gelmektedir (Hoyle, 1988). Bu faktörler iç kente düşündürücü baskılar uygulamıştır. Su kenarı yeniden yapılandırılması kentlerin yeni imajları için, kapital gelişimin bir çıkış noktası olarak görülmesi ile her derde deva olarak görülmektedir. Su kenarının açılması kent gelişiminde uluslar arası bir görüngenü haline gelmiştir. (Wang, C.) Günümüz su kenarı gelişmesi birbiriyle ilişkili 3 faktörden oluşmaktadır.

İlk olarak; teknolojik gelişimler, liman teknolojisinin evrimini ve konteynerciliğin geniş çaplı gelişimini, limanların kargo taşımacılığındaki kolaylıkları içermektedir.

İkinci olarak; coğrafik değişim olmuştur. Modern limanlar primitif limanlara göre daha farklı büyüklükteki arsa ve su kenarı mekânlarına ve farklı coğrafik koşullara ihtiyaç duymaktadır.

Üçüncü olarak; teknolojik gelişimler, modern limanın ihtiyaç duyduğu coğrafyanın değişimi ve liman kentlerinde limana bağlı iş gücünün reddedilmesine bağlı olarak sosyoekonomik yapısının değişimi ile birlikte eski liman kentlerinde geleneksel su kenarlarından geri çekilmeye neden olmuştur. Yeni endüstriyel alan limanları başka yerlerde ortaya çıkmıştır. Bu limanlar, yeni fonksiyonların ihtiyaç duydukları bölgeleri içermektedirler. (Hoyle, Pinder, 1993)

Liman bölgelerinde yaşanan bu olumsuz gelişmeler sonucu kent ve limanın yeniden birleştirilmesi için çalışmalar yapılmıştır. Bu bölgelerde yeni liman fonksiyonlarına hitap edebilecek mekânlar yaratılmaya çalışılmıştır. Ancak bu fonksiyonlara uygun mekanlara elverişli alanlar oluşturulamıyorsa, artık coğrafyası yeni tür Limalara uymuyorsa ve daha uygun liman bölgeleri ortaya çıkmışsa bu bölgelerde limandan bağımsız olan daha farklı fonksiyonlar yer almaya başlamaktadır. Bunların sonucunda dünyada birtakım liman bölgeleri düzenleme çalışmaları başlamıştır ve su kenarı aktiviteleri – turizm ve rekreasyonla ilişkili aktiviteleri gibi -ortaya çıkmaktadır. (Bruttomesso, 1992)

### 3. LİMAN BÖLGESİ DÜZENLEME ÇALIŞMALARI

Günümüzün büyük limanları, ticaretin gelişimi ve eklenilen liman faaliyetleri sonucunda ortaya çıkmıştır. Limanlar sanayinin konumlanması için ve gelecek liman gelişimleri için ekonomik noktalar olarak görülmektedirler. Limanlar ayrıca bölgesel gelişim kavramında ve derin deniz taşımacılığında gelişim merkezleri olarak da görülmektedir. (Taaffe, 1963, Hoyle ve Pinder, 1981, 1992) Dünya ekonomisinde limanların çok önemli faktörler olmalarına rağmen limanlar üzerine yapılan çalışmalar ancak 2. Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkmıştır. İlk çeşit liman çalışmaları, geçmişten günümüze kadar ortaya çıkan gelişimlerin nedenselliği üzerine yoğunlaşmıştır, yani günümüz fonksiyonlarının geçmişten bugüne nasıl geldiğini açıklamaya çalışmaktadır. 1950–60 yıllarındaki çalışmalar, hinterlant- burun ilişkisiyle ve bölgeler tarafından ortaya çıkan liman merkezlerinin ilişkisini incelemektedir. İkinci çeşit liman çalışmaları, ekonomik açıdan limanın üretim fonksiyonları için bir bölge oluşturması üzerinedir. Bu çalışmalarda liman gelişimleri üzerindeki problemlere odaklanmıştır.

Limanlar üzerine yapılan bu çalışmalar limanların gelişimini kontrol edebilmek ve limanların ekonomik anlamda kentin gelişimini tetikleyici görevini sürdürebilmelerine yönelik çalışmalardır. Limanların değişen mekânsal durumları ve yeni fonksiyonların liman bölgelerine eklenmelerini sonucunda ortaya çıkan liman bölgeleri kent içinde sıkışmış alanlar haline almışlardır. Çalışmalarda bu gündeme gelmiştir. Bu limanların, liman bölgelerinin işlevlerini düzgün bir şekilde yerine getirebilmeleri veya işlevlerinin farklı bölgelere kaydırılmaları gibi düzenleme çalışmalarına ihtiyaç duyulmaktadır.

#### 3.1 Liman Bölgesi Düzenleme Çalışmalarının Nedenleri;

Yukarıda bahsi geçen liman bölgesi düzenleme çalışmalarının birçok nedeni bulunmaktadır. Bu nedenler (ve/ veya) ;

1-Liman bölgelerinin daha geniş liman fonksiyonlarını karşılayabilecek noktalara taşınmasından dolayı bölgenin boşaltılması;

Son zamanlarda, limanın kentlerden uzaklaşması dünyada geniş çapta görülen bir durumdur. Liman ve kentin giderek azalan geleneksel ilişkisi, bölgesel fonksiyonların yer değiştirmesi sonucunda kent daha fazla limanıyla arasında olan bağlantısını devam ettirememektedir. Birçok doğal derin limanlar ve diğer potansiyel liman bölgeleri kullanılmaz hale gelmiştir. (Hoyle, Pinder, 1993) Limanlar kent içindeki konumlarını kaybetmeye başlamışlardır. Öyle

ki; 19. yüzyıl sonlarında Amerika'daki kıyılar, limanlar, ambarlar, fabrikalar incelendiğinde liman bölgelerinin gürültü ve çöplük alanları haline geldiği gözlemlenmiştir. (Şengül, 1995)

Teknolojik, mekânsal, sosyo-ekonomik ve çevresel nedenler, geleneksel deniz kıyısı avantajlarını azaltmaktadır. Limana bağlı yeni sanayi alanları, ya yeni sanayi fonksiyonlarının su kenarına eskisi kadar bağımlı olmaması ya da suya bağlı sanayilerin farklı noktalarda ortaya çıkmasıyla sonuçlanmıştır. Bir başka neden de yeni yükleme-boşaltma işlevi için gerekli olan geniş alanlara ve yeni fonksiyonların ve teknolojik gelişmeler için geniş mekânlara ihtiyaç duyulmasıyla, yeni liman gelişimi geleneksel liman merkezlerinden artan bir uzaklıkta konumlanmıştır. Liman işlevleri kentten uzaklaştıkça, daha önce liman için çok önemli olan, depolama ve ulaşım tesislerine artık ihtiyaç duyulmamakta ve bunun sonucunda terk edilmektedir. Tüm bunların sonucunda kent içinde kalmış, boşalmış alanlar ortaya çıkmaktadır. Bu boşalmış alanların kente bir şekilde geri kazandırılması kaçınılmaz olmuştur.

Kent merkezine yakın olan bu boş alanların yeniden fonksiyon kazandırılması sorununa özellikle gelişmiş ülkelerde (Kuzey Amerika, Batı Avrupa, Japonya ve Avustralya) rastlanmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde de bu sorun ortaya çıkmaya başlamıştır. (Eşkar, 1997)

## 2- Limanın ekonomik gelişimini tamamlamış olması;

Pazar gücüne dayanarak yaşam ve çevre kalitesi ile ilgili yeni düşünceler ortaya çıkmaktadır. Kent bölgesinin gelişimi için su önemli bir etken oluşturmaktadır. Yenileme çalışmalarının ilgi görmesinin başlıca nedenleri, bölgenin temel özelliklerini kullanarak ekonomiyi yenilemek ve liman kentinin yükselmesiyle ekonomik gelişimi tamamlamaktır.

Metropolitan merkezlerin ekonomisinde, uluslar arası değişimin giderek artan değeri fark edilmiştir. Bu durum, limanın kent gelişim stratejisinde önemli bir bağlantı olduğunun farkına varılmasını sağlamıştır. Böylece liman faaliyetlerini elemek yerine yeniden uyum sağlaması için elde tutmak gerektiğine karar verilmiştir. (Chaline, 1995) Avrupa liman kentleri birçok nedenden dolayı değişime uğramıştır. Ancak bunlardan en önemlilerinden biri Avrupa politik-ekonomik ortamın değişimi olmuştur. Tek Avrupa Pazarının (SEM) ortaya çıkmasıyla Avrupa'nın endüstriyel liman kentleri tek bir birleşmiş ekonomiye hizmet eden limanlar sistemi olarak görülmeye başlamıştır. Bu nedenle limanların yeniden düzenlenmeleri ve yeni ekonomiye hizmet etmeleri oldukça önem kazanmıştır.(Williams, R.)

### 3. Liman bölgesinde ulaşım probleminin olması;

Ulaşım endüstrisi, ülkelerin ekonomik kalkınmasında en önemli faktörlerden birisi olmuştur. Deniz taşımacılığı, çok büyük taşıma kapasitesine sahip olması ve ucuzluğu nedeniyle, dünya ticaret hacminin en büyük bölümünü oluşturmaktadır. Deniz ulaşımının önemi düşünüldüğünde, limanların verimli çalışmasının, dünyada ekonomik gelişmeler açısından ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Liman tasarımlarında gemilerin ve liman yapılarının yüksek maliyetleri, her ikisinin de mümkün olabilecek en yoğun şekilde kullanımını gerektirmiştir. Ancak bir limanda, rıhtımların hizmet için sürekli dolu olması, gemilerin bekleme kuyruğu oluşturmasına neden olmaktadır. Buna karşılık gemilerin çok hızlı hizmet görebilmeleri için çok büyük kapasitede yapılan liman tasarımı, kent içinde çok geniş liman alanı yaratarak, kentten kopuk bölgeler oluşturmaktadır. Kentlinin de su kenarı bağlantısının kesilmesine yol açmaktadır. (Eşkar, 1997)

### 4. Liman bölgesinin, denizcilik ve gemicilik faaliyetlerindeki teknolojik gelişimlere ayak uyduramaması;

Liman gelişiminde iki önemli etken ele alınabilir; ilk olarak liman taşımacılık teknolojisinin değişimi, ikinci olarak da kargo yükleme-boşaltma ve tüm taşımacılık sistemindeki yeni düzenlenmelerdir. Liman taşımacılığında teknolojik ve kavramsal değişiklikler bazı geleneksel liman fonksiyonlarını değiştirmiştir. Bazı özel su kenarı aktiviteleri azaltılmıştır, artık kullanılmayan alanlara liman otoriterleri ve büyük girişimciler kent yenileme programları içerisinde çözümler üretmeye başlamışlardır.

Liman taşımacılığında ideal olan; kargonun limandan mümkün olduğunca durmaksızın geçebilmesidir. Konteynerle taşımacılık sayesinde gemilerin limandan hızlı geçmesi böylelikle palamar süresinde oldukça fazla düşüş sağlanması, geleneksel atölyecilik fonksiyonlarının azalmasına neden olmuştur. Ancak geleneksel limanların çoğu konteynerle taşımacılık fonksiyonunun gerektirdiği mekânsal alanlara sahip değildirler. Bu nedenle ya limanlar yetersiz kalmış ya da liman ana fonksiyonları başka bölgelere kaydırılmıştır. (Hoyle, Pinder, 1993)

Pek çok liman kenti, denizcilik endüstrisindeki teknolojik gelişmeler nedeniyle artık kullanılmayan eski liman tesislerine yeni işlevler vermektedir. Bu kentsel kıyı şeridini yeniden geliştirme projeleri, 1970 ve 1980'lerde fiziksel planlama ve kentsel yenilemenin en belirgin örneklerinden biri olmuştur. (Eşkar, 1997)

5- Liman bölgesinde, limana bağı olan istihdamın azalması;

Doğrudan veya dolaylı olarak, liman aktiviteleri liman kentlerinin önemli bir istihdam kaynağıdır. Teknolojik değişimler sonucu, rıhtımlardaki iş gücü zayıflamıştır. Bölgedeki istihdamın ister liman faaliyetleri ile isterse de getirilecek yeni iş alanları ile yeniden artırılması ve düzenlenmesi gerekmektedir.

6- Kentin açık alan rekreasyon ihtiyacının giderek artması;

Su, kent dokusunun havalanmasını ve kent peyzajının kaliteli olmasını sağlayacak olanaklar tanımaktadır. Kentin yeniden yapılanma çalışması, kentin suya açılımını sağlayan çok klasik bir kent yapılanma çalışmasıdır. Limanın diğer yeni fonksiyonlar için terk ettiği 'boşalmış alanlardan', kent yararlanmalıdır. Liman kimliği boşalmış olan kentler, doğal güzelliklerinden mahrum kaldıklarını fark etmişlerdir. (Chaline, 1995) Su kenarlarının kentin sosyal ve ekonomik dokusunda tekrar vazgeçilmez bir öge olabileceği düşünülmektedir. Su kenarlarının doğal yapısı, alışılmamış bölgesel ve rekreasyonel olanaklara müsaittir. (Gran, 1981) Kullanılmayan limanlar, artık boş alan olarak veya özellikle spekülasyon nesnesi olarak görülebilmektedir. Bu tür kentsel çalışmaların çoğu kent merkezinin su kenarına rekreasyonel uzantısının oluşturulmasını sağlayacak şekilde yapılmaktadır. Ancak çu unutulmamalıdır ki hiçbir kent sadece doğal güzelliğini elde etmek adına böylesi bir çalışma içine girmez. Bunun içinde ekonomik unsur her zaman ön plana çıkmaktadır. Avrupa liman kentlerindeki projelerde bu yöntem geliştirilmiştir. Ancak bu çözümler bazen yetersiz kalmaktadır.

Tüm bu nedenlerden dolayı liman bölgesi yenileme çalışmaları kentsel gelişim için zorunlu hale gelmiştir. Yeniden yapılanma projeleri liman fonksiyonlarını (ticaret, telekomünikasyon, trafik, vs.) veya liman bölgelerini yeniden geliştirmek için bir şans vermektedir.

### **3.2 Liman Bölgesi Düzenleme Çalışmalarında Uygulanan Yöntemler**

Gerek deniz gerek göl, gerekse nehir kıyısında bulunsunlar, dünyanın en önemli liman kentlerinin, eski endüstri ve liman kentlerinde görülmekte olan değişimlerin üzerinde oldukça durulmaktadır. Gerçekten de günümüzde en önemli yenileme ve düzenleme projelerinin uygulama alanları bu su kıyısı bölgeleridir. Tokyo'dan Hamburg'a, Sydney'den Amsterdam'a, New York'tan Hong Kong'a son yıllarda kıyı düzenleme projeleri ve girişimleri fazlasıyla gündemdedir. Çoğu tahrip edilmiş, gözden çıkartılmış, ya da terk edilmiş geniş alanlara yayılmış endüstri ve liman bölgelerinin yeniden geliştirme ve çevreye kazandırılma çabasının ortaya çıkmış olması önemlidir. Söz konusu bölgeler tarihsel ve

çevresel açıdan çok değerlidirler ve kentsel merkezlerde yer almaktadırlar. Bu yüzden, bu projeler, çok özen gösterilmesi gereken projelerdir. (Mancuso,1991)

Liman bölgeleri doğal olarak liman fonksiyonlarını yerine getirmek için tasarlanmıştır. Ancak bu faaliyetler artık görünmez olunca veya başka bölgelerde görülmeye başlanınca yeni fonksiyonlar için yeni modeller oluşturulmak gerekmektedir. Mesela, yenileme projeleri, yollar, kamu taşımacılığı gibi yeni taşımacılık alt yapılarını oluşturmalıdır. Bazen ana fonksiyonların, yapıların (fabrikaların, demiryollarının, vs.) değişimi/dönüşümü için de projeler yapılmaktadır. Bu terk edilmiş limanlar halk için negatif bir anlam ifade etmekte ve halk güvenliğini tehdit etmektedir.

Kentin gelişmesi için yeniden düzenleme çalışmaları olmazsa olmaz projeler halini almıştır. Günümüzün sosyal ve ekonomik beklentilerinin bir kısmı bu projelerle karşılanmalıdır. Terk edilmiş limanların yeniden yapılanması için çok özel bir model takip edilmelidir. Her liman kenti coğrafik bölge, sosyo-ekonomik karakter gibi kendi karakterine uygun yenileme çalışmalarına başvurmalıdır. (Hoyle, Pinder, 1993)

Robers'a göre (2000),bu kentsel yenilenme projeleri; fiziksel eskimenin var olduğunun farkına vararak, yeni bölgelere ihtiyaç duyulduğunun, ekonomik dönüşümün, sosyal ve toplumsal çevrenin düzenlenmesinin, çevresel kaliteyi sağlamanın ve gelişimin kalıcı olmasına çalışarak yürütülebilmektedir. (Wang, 2003)

1950 yılından beri ABD ana liman kentleri ( Baltimore, Boston, San Fransisco ) eski liman bölgelerinde yeni kent fonksiyonları için bir hareket başlatmışlardır. Liman fonksiyonları sınırlandırılmış ve eski bölgeler yeni kent merkezlerinin uzantısı olarak yeni fonksiyonları konumlandırarak şekilde değiştirilmiştir. Bu projelere göre, su kenarları, ofis yerleşimleri için, turizm ve üst sınıf konutlar için uygun mekânlar olarak görülmeye başlanmıştır. Su kenarlarına açılmalı, kent merkezleri yeniden düzenlenmeli, kent imajı yenilenmelidir. Bu modanın adı “su kenarı yeniden yapılandırılması” olarak kuzey Amerika’dan dünyaya yayılmaya başlamıştır. Daha sonra Avrupa ve Japonya’ya yayılmıştır. Modeller, batıda; Baltimore, Boston, Londra, Barcelona, Cenevre, Liverpool, New York, Amsterdam, Hamburg, doğuda; Tokyo, Osaka ve Yokohama’da oluşturulmuştur. Singapore, Jakarta, Kuala Lumpur, Bangkok ve Saigon, Sydney ve Auckland da su kenarı ve liman bölgeleri yenileme çalışmalarına katılmışlardır. (Bruttomesso, 1993)

Dünya çapında su kıyılarında, liman bölgelerinde birçok yeniden düzenleme çalışması yapılmaktadır. Bu çalışmaların her bir bölge için ayrı ve her biri için aynı olabilen yöntemler

bulunmaktadır. Bu yöntemler genel olarak üç grupta toplanabilir;

1- Koruma (conservation); limana tekrardan liman fonksiyonlarını geri kazandırmak;

Kentin önemli bir bölümü olan limanlar daha sonra gelişen ihtiyaçlara cevap veremeyince limanın kıyının daha geniş bir alanına taşınması ve eski liman alanının korunması, bölgenin koruma yöntemi durumudur.

Liman bölgesi modern, yeni fonksiyonlara uygun, sanayi sektörleri ile birleşerek teknolojik aktiviteleri sağlayabilecek hale getirilmektedir. Bazıları ise, aynı bölgede farklı liman faaliyetlerine hizmet edecek şekilde planlanmaktadır. Bu faaliyetler örneğin; bot gezileri, liman kültür merkezi veya yolcu limanları (cruise) gibi faaliyetlerdir. Bu tip karışımlar, liman otoritelerinin liman bölgesini ekonomik ve teknik özelliklerden uzaklaştırmadan kullanmasını sağlamaktadır. Kent gelişimindeki limanın içerdiği kültürel aktiviteler, ekonomik varlık olarak liman fonksiyonlarının içinde sayılan, bir öge olmuştur. (Chaline, 1995)

Avrupa'nın birçok bölgesinde ekonomik durumlar modern liman bölgelerini olabilecek en etkili şekilde kullanmaya teşvik etmiştir ve eskimiş yapılar, fonksiyonlar günümüz liman faaliyetleri ile giderek azalan bir ilişki kurmaktadır. Bu temel yöntemle boşalan su kenarı bölgelerinin yakın gelecekte kent planlamasında önemli bir etkisi olacağı açıkça görülmektedir. (Chaline, 1995) Örneğin, Rotterdam limanı, taşımacılık, depolama, paketleme, stok kontrol ve dağıtım sistemi evriminde ön planda olmaya çalışmıştır. Liman yeni bir pazarlama stratejisi ile yönetilebilmelidir. Bu stratejide limanın iç hat taşımacılık ağına bağlanması ve lojistik servis sağlaması önemlidir. Hamburg ve Bremen limanları da kargo dağıtımında önemli bir konuma gelmeye çalışmıştır. Birçok liman 1990'ların geleneksel fonksiyonlarının değişen taşımacılığı ve ticari çevresiyle değişmeli ve yeni lojistik sistemlerle gelişmelidir. (Hoyle, Pinder, 1993) Charlier, 'boşalan liman bölgelerinin sadece liman dışı fonksiyonlarla geliştirilebileceği varsayımı bugün düşündürücüdür' demektedir. Rotterdam gibi örneklerde alternatif liman kullanımlarının değişimi mümkündür. Venedik'te modası geçmiş liman istasyonuna yakın ticari liman olanaklarını yeniden geliştirip yolcu gemiciliği "cruise" hatları olanakları için geliştirilmiştir. Bu yolcu hattının getirdiği esas avantaj yolcuların turizmi değişen tarihi kentin merkezine ulaşabilecek olmalarıdır.

Boşalan limanların devam eden liman kullanımları için yeniden dönüşümü diğer yöntemlere göre daha az tartışmalı bir durum yaratmaktadır ve kesinlikle daha az masraflı bir yöntemdir. Bu yöntem kullanılmaya karar verilmeden önce yapılması gereken çalışmalar vardır. Öncelikli olarak kent-liman ara yüzündeki boş alanların hâlâ liman potansiyellerine sahip mi

diye bakılmalıdır. Ancak modern kent limanlarının sadece büyük gemiler için derin su limanları ve büyük terminal fonksiyonları için kullanmak, teknolojik ve ekonomik açıdan çok farklı bir gelişme olmadığı sürece, çok da doğru olmadığı farkında olmak gerekmektedir (Vigarie, 1972).

Bu geliştirme yöntemine karşı üç eleştiri ortaya çıkmıştır;

- Mevcut liman kullanımlarının güçlü olması gerektiğine dair olumlu bakışlara rağmen, eski liman bölgesinin kullanımına devam etmesi görece önerilmemektedir. Bunun nedeni zaten kaybedilmiş faaliyetlerin yine aynı bölgede kurma çabaları zorlama bir çaba olabilir ve bu projeye harcanan emek ve para boşa gidebilir. Yine de iyi organize edilmiş, bölgeye uygun buluşlar, etkili modernizasyonu başarabilir, limanlara ve işletmecilerine faydası dokunabilir.

- Özel liman stratejileri kurulmadan önce bölge üzerinde yapılan analizler şunu göstermelidir, iyi kurulmuş eski liman alanları liman faaliyetlerinin devamlılığını sağlayabilecek altyapıyı kurabilmelidir.

- Liman alanlarının gelecek liman kullanımları için yeniden geliştirilmesi üzerine olumsuz örnekler ortaya çıkmıştır. Londra; liman faaliyetlerinin gelecek liman kullanımları için değiştirilme yönteminin tutulmadığı bir örnektir. Ancak buna karşın Rotterdam; modası geçmiş liman alanlarındaki liman kullanımlarının yeniden canlandırılmasına iyi bir örnek olmuştur. (Charlier, 1992)

2- Yeniden Canlandırma – Geliştirme (redevelopment); limana liman fonksiyonlarının yanı sıra yeni kent fonksiyonları da eklemek;

Kent merkezleri genişlemiş ve limanlar bu bölgelerde dağıtım merkezleri olarak önemlerini yitirmişlerdir. Bu durum karşısında öncelikle su ve sosyal yaşam arasındaki bağlantının sıkı bir şekilde sağlandığı gelişim modeline ihtiyaç duyulmuştur. Bunun en tipik örneği limanlardaki eski ambar ve kulübelere yeni fonksiyonlar getirilirken gezinti alanları ve açık alan düzenlemeleriyle kıyıya eğlence- dinlenme fonksiyonlarının kazandırılmasıdır.

Liman kentleri kendini değiştirmeli ve doğal güzelliğini en iyi şekilde kullanmalıdır. Sadece coğrafi konumunu değil ayrıca da sanayi ve liman mirasını da kullanmalıdır. Tarih, kentin pazarlanması için bir öge olmuştur. Tarihi sergileme arzusu turist trafiğini ve trafik akışını etkilemiştir, eski liman binalarının kullanımlarını dönüştürmek ve modern bir kullanıma adapte etmek gerekmektedir. (Chaline, 1995) Ayrıca yenileme çalışmaları, merkez bölgelerin liman bölgelerine karşı olan ilgisizliğini ortadan kaldırıp bölgenin canlandırılması için olanak

tanılmaktadır. Yenileme projelerinde açık alan gelişimine, mimari güzelliğe, rekreasyon fonksiyonlarına önem verilmektedir. Su modern dünyanın boş zaman aktivitelerinde sıkça kullanılmaktadır. Bisiklet, koşu parkları (Boston, Hong Kong), dükkânlar, sinemalar (South Hampton), akvaryumlar (Sydney, Baltimore) bunlara örneklerdir. Bu yöntem içinde rekreasyon fonksiyonlarının yanı sıra su, ayrıca liman fonksiyonları, marinalar, (Toronto, Barcelona), botçuluk ve deniz gezintisi için gerekli liman alanları (Quebec, Bordeaux) ile ilişkili fonksiyonlar için de kullanılmaya devam edilmektedir. (Berberoğlu, 2004)

Örneğin; Saint Lawrence deniz yolunun açılmasıyla Boston'un liman faaliyetleri gerilemeye başlamış, bu düşüş aynı zamanda deniz nakliyesi, ulaşım ve balıkçılık endüstrilerinde ve bölgenin genel ekonomik yapısında da görülmüştür. Boston liman bölgesinin en önemli yapıları olan Funeil Hall, Quincy Central Market, Kuzey ve Güney pazarı bir yüzyıldan fazladır kentin ticari merkezi olmuştur. Bugün ise; Quincy market yol kenarı kafeleri, şarküterileri ve restoranlarıyla bir yiyecek marketi olarak restore edilmiştir. Kuzey ve Güney pazarları da ithal mobilya mağazaları ile fonksiyon kazanmışlardır.

Baltimore örneğinde ise, 1975'te uygulanan projede, liman devlet ve özel sektörün işbirliği ile 'Charles Center'da yeni ofis binaları, halka açık parklar ve iç liman çevresinde gezi alanlarının düzenlenmesiyle yeniden fonksiyon kazanmıştır. Burada ilk olarak kıyıların halkın kullanımına açık alanlar olması temel alınmıştır. Liman çevresindeki kıyılara ise halkın dinlenme ve eğlence bölgeleriyle bağlantılı olan gezinti alanları ve iskeleler açılmıştır. (Şengül, 1995)

3- Oluşturma- Geliştirme (development); liman bölgesinin limandan tamamen bağımsız fonksiyonlarla yer değiştirilmesi;

1. Bazı liman kentlerinde, kentsel yenilenme, yörenin ticari karakterini değiştirmektedir. Eski depolar ve ofis yapıları yerlerini otel ve ofis yapılarına bırakmaktadırlar. Eski yapıların yerini alan gökdelenler liman servis endüstrisindeki pek çok firmanın finansal açıdan önündedir.

2. Diğer liman kentlerinde, turizm ve rekreasyonel gelişmeler, geleneksel liman servisini etkilemiştir. Endüstriyi barındıran eski kentin bir bölümü, son zamanlarda eski depoları apartmanlara çevirmenin mimari olanaklarını fark eden yatırımcıların hedefi haline gelmiştir. (Eşkar, 1997)

Tarihi liman etkinliklerinin boşalttığı alanlardaki ekonomik potansiyelin tam anlamda değerlendirilerek, bu alanların ekonomik canlılığına kavuşturulması gerekmektedir. Liman

bölgesi terk edilmiş alanların yenilenmesinde uygulanan bir başka yöntem de; eğer bölgenin liman faaliyetleri tamamen kaybolmuş ve yapılan araştırmalar sonucunda gelecek dönemlerde de bu faaliyetlerin bu bölgede sürdürülmesine ihtiyaç duyulmayacağı anlaşılırsa o zaman bölgenin tamamen kent fonksiyonlarıyla doldurulup ekonomik açıdan değerlendirilmesi gerekmektedir. (Chaline, 1995) Bu tür yeniden düzenleme yöntemlerinde en sık kullanılan birincil fonksiyon üst düzey gelir grubuna hitap edecek konutlaşmanın egemenliğindeki ikametgâh gelişimidir. Limanın terk edilmesiyle boşalmış binaların ikametgâh kullanımına dönüştürülmesinde bu bölgeler sosyal konut projeleriyle, düşük gelir gruplarının yerleşimi için de uygun bölgeler haline getirilmektedir.

Örneğin, Hollandalı yatırımcılar sosyal konut projesine ilgi göstermişlerdir. 1980'lerin ortasından sonra sosyal konut projeleri su kenarı yenileme projelerinde daha fazla yer almaya başlamıştır. Ancak yeni ikametgâh olanaklarının bu boş alanlarda kurulması ne yazık ki çok az liman yenileme projesi kamu taşımacılığına gerekli önemi vermiştir. Bu ulaşım olanağı sunmayan duruma bağlı olarak konut bölgelerinden sağlık ve sosyal servislere ulaşamama avantajsızlığı yaşanmaktadır. (Knaap, Pinder, 1992) Bu yöntemde ulaşım ağına özellikle dikkat etmek gerekmektedir.

Bir başka fonksiyon olarak limandaki istihdam yapısının tamamen değişmesiyle bu bölge, tüm müşteri kitlesinin önemli bir boyutta değişmesini sağlayacak yeni faaliyetlerin formunu almaya yatkındır. Bölgesel, ulusal ve uluslar arası toplanma alanlarını içinde barındıran konferans merkezleri, oteller, olimpik yapılar gibi farklı kültür ve spor faaliyetlerini içinde barındırarak gelecek yıllarda bu bölgeler kent ekonomisinin artmasında önemli bölgeler haline alacaktır.

Kent – su kenarı bütünleştirme yöntemlerinde perakende sektörü iş alanlarında en duyarlı sektördür. Çünkü yenileme projelerinde alışveriş olanakları çok sayıda müşteriyi çekecek potansiyele sahip olmak durumundadır. Perakendeciliğin ve su kenarı tarafından yönetilen diğer faaliyetlerin desteklenmesindeki problemlerin çözümü olarak kent merkezi ile bağlantılı taşımacılık ağının geliştirilmesi gösterilebilir. Kamu taşımacılığına ağırlık vermek gerekmektedir. Ayrıca kent su kenarı arası taşımacılığın geliştirilmesi gelecek dönemlerde bölgenin izole olmasına karşı alınan bir önlem olacaktır. Ancak probleme başka yönlerden de yaklaşılabilir. Bunun için bölgede yeterli istihdamın sağlanması gerekmektedir. Özel sektör ofis gelişimi bu fonksiyonu doldurmaya yeterlidir. Bir başka yöntem de yukarıda bahsi geçen kültür, spor ve eğlence mekânlarının da bu bölgede yer almasının sağlanmasıdır. (Knaap, Pinder, 1992)

1960 yıllarındaki ekonomik gelişim döneminde, eski liman bölgeleri ve diğer kentler için ekonomik yenileme çalışmalarına ilgi çok azdır. Bu dönemde sosyal değişim sonucu ortaya çıkan konutlaşmaya çok ilgi vardır. Ancak bu, 1970 yıllarında hızla değişmeye başlamıştır. Ofis tabanlı servis ekonomisini ortaya çıkarma doğrultusundaki birçok geleneksel aktiviteler ekonomik krize girmiştir. Ekonomik yenileme politikasına olan ilgi atıkça terk edilmiş su kenarları ve diğer eski endüstriyel bölgeler için yeni hayat-döngüsü (life-cycle) politikası ortaya çıkmıştır. Bu değişim ekonomik ve sosyal hedeflerle politik arena arasında bir denge kurmuştur. (Knaap, Pinder, 1992)

Ancak tüm bu yöntemler beraberinde birtakım sorunlar getirebilmektedir. Bunun üzerine John Tunbridge, yenileme projeleri ile ters düşen ilişkilere dikkat çekmektedir. Bunlar;

-Ticari / sosyal çarpışma: Liman alanlarında yaşayan kent sakinlerini ilgilendirmektedir. Yeniden yapılanma projeleri bu bölgelerdeki sosyal değişimlere göre şekillenmektedir. Bu alanların yeni kullanıcıları her bölgede ayrı bir sosyal çeşitlilik oluşturmaktadır. Bu durum, Londra limanlarında çok açıkça görülmektedir. Çalışan kesimin bölgesi olan “East End of London” bölgesi, konut alanlarına dönüşmüştür. Spekülatif faaliyetler, ofisler, alışveriş merkezleri, marinalar bölgenin endüstriyel bölgelerinden, üretim alanlarından, çalışan sınıf kitlelerinden tamamen ayrılmıştır.

-Koruma ve gelişim arasındaki çatışma: Bu çatışma gemicilik fonksiyonları ile mevcut liman faaliyetlerinden ayrılan yeni fonksiyonlarla arasında ortaya çıkmıştır. Bir takım planlamacılar eski limanı yeniden kurmayı hedeflerken diğerleri yeni fonksiyonlar getirmeyi hedeflemiştir.

-Yaşam kalitesinin artması için bazen liman aktivitelerin reddedilmesi gerekmektedir. Bu zıtlık mevcut liman aktiviteleri ile kentin memnuniyeti veya kent ve liman yenileme projesi arasında, çatışmayla sonuçlanabilmektedir. (Chaline, 1995)

Kent merkezleri yeni kent pratikleri ile değişime uğramaktadır. Kent yönetimi, ekonomik gelişim ve çevre sağlığı problemlerinde gittikçe daha çok problematik bir noktaya gelmektedir. Bu nedenle önerilecek projelerin kent merkezine dönüşüm ve kenti kuvvetlendirme kavramlarını daha sıkı ele almaları gerekmektedir. (Chaline, 1995)

Bu bölümde anlatılan yöntemleri, uygulanma aşamasında ve sonrasında ortaya çıkabilecek/ çıkmış sorunlara getirilen çözümleri, bu yöntemlerin uygulanmış bölgelerini 4. bölümde yeniden düzenleme çalışmalarında dünya örnekleriyle inceleyebilmekteyiz.

## 4. LİMAN BÖLGESİ YENİDEN DÜZENLEME ÇALIŞMALARINDA DÜNYA ÖRNEKLERİ

Bu bölümde dünya çapında uygulanmış liman bölgesi yeniden düzenleme çalışmalarına değinilecektir.

### 4.1 AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ - 'NEW YORK CITY'

#### 4.1.1 Bölgenin Seçilme Nedenleri

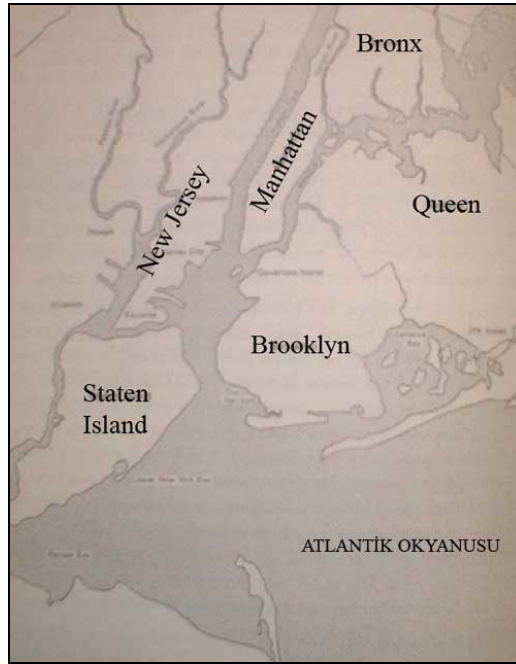
'Birçok merkez kentlerin sanayi gelişimi ray kenarları yerine su kenarlarında gelişmiştir. Bunun nedeni uzak sanayi alanlarına su yolu ile daha kolay ulaşımın sağlanmasıdır. '(Johnson, 1996) Ann Lee, 'Sanayileşme sürecinde demiryolunun önemi tartışma götürmez. Ancak demiryolu tek başına sanayi ekonomisinin ihtiyacını karşılayamamaktadır. Sanayileşen ülkelerde su yolu taşımacılığı olanağı var ise bu taşımacılıkta bir adım önde olmayı getirmektedir' demektedir. (Buttenweiser, 1999) Bu yorumlar New York Manhattan adasının sanayi yerleşimi bakımından ne kadar avantajlı bir durumda olduğunu görmemizi sağlamaktadır. Çünkü 'ABD 'nin büyük bir bölümüne deniz, nehir ya da kanallar sayesinde su yolu taşımacılığıyla kolayca ulaşılabilir. ' diyen Hobsbawm su yolu taşımacılığının 19. yüzyılda büyük hacimli malların taşınmasında çok ucuz bir yol olduğunun da vurgulamıştır. (Hobsbawm, 1998)

New York daha 17. yüzyılda ilk limanlarını Battery etrafında kurmuştur. Ancak dünya ekonomisinde sahip olduğu yerini limanlarına borçlu olarak 19. yüzyılın ortalarında 1. nesil limanların 1. dönemine denk düşen dönemlerde almıştır. Ancak esas dünya pazarındaki yerini almasını 1. neslin 3. dönemine denk gelen liman faaliyetlerine ve liman teknolojik özelliklerine borçludur. New York limanlarına ve buna bağlı sanayilerine bağlı olarak Amerika'nın önemli bir metropolü olmuştur. Daha bu dönemde kent su kenarları iskelelerle dolmuştur ve bu iskelelerde taşınan petrol ile dönemin petrol taşımacılığında lider olmuştur. Ancak gelişen teknoloji ile büyüyen gemi boyutlarına elverişli sulara sahip olmayan New York su kıyıları taşımacılık özelliğini yitirmeye başlamıştır. Yeterli demiryolu ağına sahip olmadığından karada, su kıyılarının büyüyen gemi boyutlarına uygun olmamasından dolayı denizde yaşanan taşımacılık sorunları ile bölge denizcilik faaliyetlerinde kötüye giden bir dönemin içine girmiştir. Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemde bölge mali sektörün gücü ile kent iş sektörleri için güçlü bir merkez halini almıştır. Bu dönemle birlikte kentin gemicilik faaliyetleri ve buna bağlı sanayilerle gelişmiş olan ekonomisi şekil değiştirmeye başlamıştır. Bu gemicilik faaliyetleri özellikle New Jersey olmak üzere Brooklyn, Queens, Bronx (Şekil

4.1) gibi komşu bölgelere kaymıştır.

New York aşağı Manhattan pazarı,1950–60 yıllarında güçlü ekonominin içinde zayıftır çünkü artık eskimiş teknolojisi yüzünden ekonomik verim alınamamaktadır. Kullanılmayan su kenarı ve tarihi merkezdeki eskimiş ofis stokları problem yaratmaktadır. Bunlar iyileştirilmeli veya en azından kamu politikası ve planlama ile olumlu bir şekilde değiştirilmelidir. (Willis, 2002)

Günümüz koşullarında birçok nedenden dolayı bu liman faaliyetlerinin kullanılmaz hale gelişiyle bu liman bölgesinde yeniden düzenleme çalışmalarına başlanmıştır. Dünya çapında ekonomik açıdan bu denli önemli bir yeri olan bir ülkenin ekonomisini elinde tutan bölgelerden birisi olan New York Kentinin liman bölgesi yeniden düzenleme çalışmalarının incelenmesi gerektiği kanısındayım. Bu nedenle aşağıda kısaca bölgenin seçilmesine yol açan yeniden düzenleme çalışmalarının nedenlerine değinilmektedir.



Şekil 4.1 Manhattan Adası ve çevresi

New York limanı, iç savaşa kadar New York kentinin merkezi olması durumunu korumuştur. Aşağı Manhattan, statüsünü 1940'ların ortasından itibaren ülkenin en büyük iş merkezi olması ile kazanmıştır. Ancak kent iş bölgesinin dar sokakları ile trafik sıkışıklığı ve yığılmış fiziksel durumları ile bu iş bölgesi tehlike içine girmiştir. (Willis, 2002)

Liman bölgesinin geçmiş dönemlere göre daha az verimli hale gelmesiyle boşalan bu kent

bölgeleri sorunlu bölgeler halini almıştır. Aşağı Manhattan'da gemicilik faaliyetleri kullanılmaz hale gelmiştir, eskimiştir. Daha derin tasarımları ile büyük gemilerin ve 1950'lerin sonlarından itibaren konteynerle taşımacılık teknolojisini buluşu ile New Jersey (Şekil 4.1) gibi çok daha boş olan alanlara ihtiyaç duyulmuştur. 1966 yılında sadece aşağı Manhattan'ın iskelelerinin üçte biri kullanılabilir haldedir. Bir zamanların çalışan limanlarının kalıntıları, kargo caddeye boşaltıldığında bölgede sıkışıklığa yol açmaktadır. (Willis, 2002)

Konteynerle taşımacılık, 1950'nin teknolojik devrimi, Manhattan denizciliğinin sonlarında telaffuz edilmeye başlanmıştır. Bu, gemicilikteki yeni metod; büyük, derin tasarımlı gemilerin kargolarının güvertede kümelenmesidir. Araçlar geniş palamar yerlerine ihtiyaç duymaktadır, New York Manhattan bölgesindeki parmak iskelelere değil, ayrıca da konteynerlerin istiflenmesi ve depolanması için dönümlerce açık alana ihtiyaç duymaktadır (New Jersey'de olduğu gibi). Böylesi bir açık alanı sıkışık bir bölge haline gelmiş Manhattan bölgesi karşılayabilecek durumda değildir. (Buttenwieser, 2002)

Tekstil üretimi, 1965 yılından sonra Hudson ve Canal Caddeleri üzerinde konumlanmıştır ve bu sektör Batı 30'lu caddelere kaymıştır. Tarihi Fulton Balık Pazarı da Bronx'a (Şekil 4.1) taşınmıştır. (Buttenwieser, 2002)

Limanların, 19. yy transatlantik seyahatleri dışındaki temel aktiviteleri Brooklyn ve New Jersey bölgelerine kaydırılmıştır. Su taşımacılığı, avantajını kısmen de olsa elinden kaçırmıştır. Bunun sonucunda Manhattan kent sakinleri ve yerel yönetim bölgedeki terk edilmiş iskeleleri, su kenarı sanayilerin konumlandığı liman bölgelerinin durumlarını, bu bölgelerin içerdiği atölyelerin, ticaretin ve bir de sosyal hayatın odak noktalarından birini oluşturan Central Park'ın durumlarını incelemeye almışlardır. (Buttenwieser, 1999)

Kent sakinleri ve yerel yönetim, 19. yüzyılın dönümünde gemicilik faaliyetlerinin ve ard arda gelen atölyelerin modernize olmasının ve de kent ile liman bölgesi arasındaki görsel bağlantının kesilmiş olmasının sonucunda yaşam alanlarının olumsuz etkilediğini gözlemlemişlerdir. 1920 yılında New York kenti gelişiminin sorunları ortaya konulduğunda bu sorunların önemli bir parçasını su kenarlarının ve liman bölgelerinin oluşturduğu gözlemlenmiştir. (Johnson, 1996)

Düzinelerce parmak iskeleler (Şekil 4.4), nehir ve kıyı arasında kentin su ile bağıını koparan bir bölge oluşturmuştur ve cadde seviyesinde, depolama alanları kamu ulaşım aksını engellemiştir. (Willis, 2002)

Kent liman bölgesinin etrafını kuşatan liman faaliyetleri dışı kullanımların artması bu bölgede birtakım kentsel sorunların ( aşırı kalabalık, trafik sorunu, kullanılmayan boşalmış alanların yarattığı güvensiz ortamlar, vs.) ortaya çıkabileceğinin göstergesidir. . Denizcilik faaliyetlerinin çökmesiyle ortaya çıkan liman bölgesi kalıntıları kentin kıyı şeridinin büyük bir kısmını kullanılmaz hale getirmiştir. Kent sakinleri, daha önce yapılmış olan projeleri incelediklerinde kötü durumdaki limanlarının ve kıyı şeridinin düzelebileceğini görünce bu düzenleme çalışmalarına daha fazla ilgi göstermeye başlamıştır. (Moss, 1980)

Arsa değerinin çok yüksek olduğu Manhattan bölgesinde böylesi bir boş kent alanının kente tekrardan kazandırılması amacıyla birçok proje ortaya atılmıştır. Buna benzer şekilde Kuzey Amerika'nın çoğu liman kentinde yeniden düzenleme çalışmaları yapılmaktadır. Ancak karmaşık coğrafyası, ticari önemi, tarihi ile New York kenti liman bölgeleri bunlardan en ilginç ve en öğretici olanı olmuştur. (Buttenwieser, 1999)

Bunlar gibi nedenlerle boşalan alanların yenilemesini ilan edilmiştir. ( Buttenwieser, 2002) Yukarıda değinilmiş olan nedenlere aşağıdaki bölümlerde daha derinlemesine değinilmektedir.

#### 4.1.2 Bölgenin Coğrafik Konumunun İncelenmesi

New York kenti sahili; nehirlerin, kanalların, koyların, Long Island Sound'un bir parçasını içeren Atlantik okyanusunun (Şekil 4.2) etrafını kuşatan bir sistemdir. Ayrıca Jamaika, Raritan, Flushing, Little Neck ve Eastchester koyunu ve diğer ana suyolları olan Kill Van Kull'u, Ambrose kanalını ve Narrows'u da içermektedir.

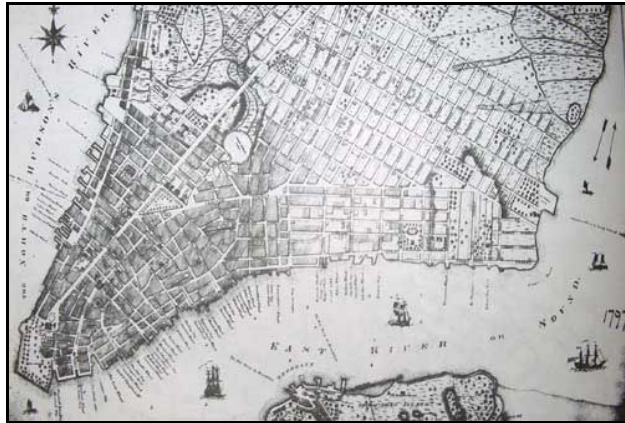


Şekil 4.2 New York Kenti Genel Planı

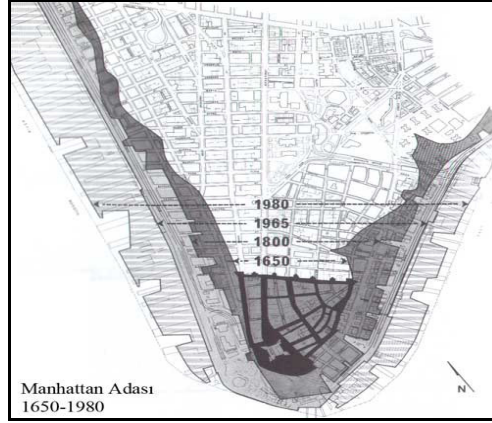


Şekil 4.3 Manhattan Adası Çevresi ve Nehirleri

Bu tezin Amerika kapsamında New York kenti özellikle Manhattan adası ele alınacaktır. Manhattan adası, Atlantik Okyanusunda 150 mil kara parçasına sahip bir platodur. New York kentinin kuzey orta bölümünde yer alan ve ticaret fonksiyonlarının ana merkezlerinden birisi olan bir konumdadır. Nehirle, iki haliçle ve derin korunaklı körfezle çevrilmiştir. Adanın batı tarafında Hudson nehri, doğu tarafında ise East nehri bulunmaktadır (Şekil 4.3). Nehirlerin yüzölçümü adanın doldurma çalışmaları yüzünden azalmıştır ve ada bu çalışmalar yüzünden orijinal şeklini kaybetmiştir (Şekil 4.4, 4.5). Batı bölgesi doldurma çalışmaları ilk olarak Hudson Nehri su kenarının güney kesiminde Battery'den Rector Caddesine kadar olan kısımda ( Battery Park kentinin aşağı kesimleri) yapılmıştır. Yeni nakliyeler için alana ihtiyaç duyulunca East Nehri'nde Corleas Hook boyunca dolgu çalışmaları yapılmıştır.



Şekil 4.4 Aşağı Manhattan Planı,1797 (Taylor Roberts Plan 1797)



Şekil 4.5 Aşağı Manhattan 1650- 1980 yılları arasındaki gelişimi ve dolgu çalışmalarını (Willis,C.,2002)

1824 yılında ülkenin ilk kuru doku batı 10. Caddede East Nehri gemi bölgesinin yanında inşa edilmiştir. 1839 yılında aşağı Manhattan bugünkü testere görünümüne ulaşmıştır (Şekil 4.6) . Parmak iskeleler West Caddesi boyunca Vesey ve King Caddeleri arasındaki her caddenin ucunda ve Battery'den ve Cathrine Caddesine kadar South Caddesi boyunca uzanmaktadır. (Buttenweiser, 1999)



Şekil 4.6 Manhattan parmak iskelelerine bir örnek

Kentin liman faaliyetleri Manhattan, Brooklyn ve Staten Island boyunca uzanmaktadır.(Şekil 4.1) Kargo atölyeleri ve ulaşım terminalleri deniz yoluyla nakledilen eşyalara bağlı sanayi fabrikalarının yanında su kenarında konumlanmış gemicilik faaliyetlerini karşılayacak şekilde tasarlanmıştır.

Kentin ana alt yapısı – otoyollar, kentin su kenarında liman bölgelerinin arka bandında konumlanmıştır. Bunların yanı sıra bir de Statue of Liberty, United Nations, World Trade Centre gibi turistik anıtlar, yapılar kentin geleceğini şekillendirecek olan toptan satış ve

alışveriş yerleri su kenarlarına kent limanının yanına konumlanmıştır. Sosyal ve yerli hayat kendini su kenarında bulmuştur. (Moss, 1980)

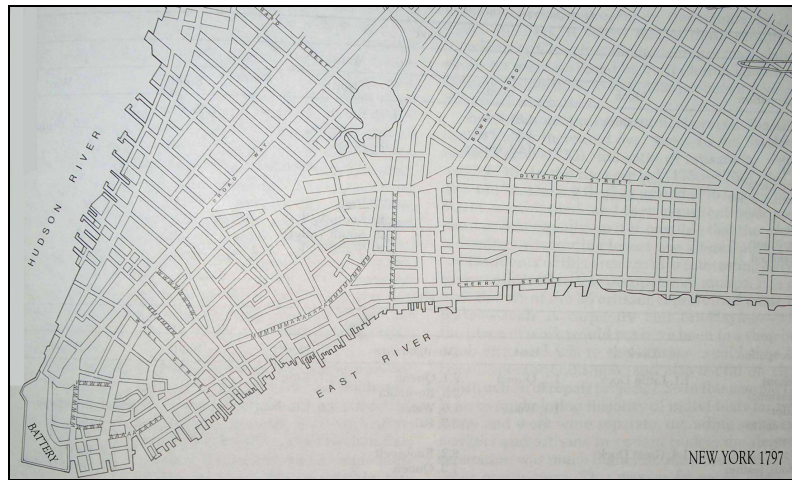
#### 4.1.3 Ekonomik Karakteri

New York kenti (New York City) bugünün gücünü limanına borçludur demek çok da yanlış olmaz. Ann Lee'de bu konuda şöyle bir yorum yapmıştır, New York kenti kendi limanından ('harbor' ve 'port') doğmuştur. Hollandalıların ve ardından İngilizlerin bu bölgeye yerleşmesinin ve bu bölgede başarılı olmalarının başlıca nedeni limanın avantajlarından faydalanmış olmalarıdır. Limanlar, kara taşımacılığı su taşımacılığına rakip olana kadar tekel olma özelliğini sürdürmüştür. New York limanında merkezlenen birçok gelişim, su yolu ve demiryolu hatları ile sanayileşmiş batı Avrupa ve batı Amerika ile bağlantı kurmuştur. 1850 yılı ile birlikte New York liman bölgeleri dünyanın en büyük sanayi bölgeleri haline gelmiştir. (Spann, 1981) Yirminci ve yirmi birinci yüzyıla damgasını vuran A.B.D. ekonomisinin temel taşlarından birini oluşturan New York eyaleti, New York ekonomisinin temelini oluşturmuş sanayi, taşımacılık ve benzeri liman faaliyetlerinin yıllar içinde geçirdiği değişimler ve bu değişimlere verilen karşılıklarla dünya ekonomisinde yerini almıştır. Dönemin petrol taşımacılığında lider olan A.B.D.'nin New York kentinde, özellikle aşağı Manhattan (Şekil 4.1 ve 4.3) bölgesinde, tüm kıyı boyunca saran parmak iskeleler ortaya çıkmıştır. Böylece Manhattan bölgesi kıyı şeridi olduğu gibi liman faaliyetlerini üstlenmiş bir bölge haline almıştır. (Willis, 2002)

Daha 17. yüzyıl başlarında başlayan New York gemicilik faaliyetleri kasaba kıyılarının kullanımını ve şeklini belirlemiştir. Battery etrafına 17. yüzyılın başında Hollandalı'lar yerleşmiştir, 1647 yılında East nehrinde Schreyer's Hook'ta ilk limanı kurmuşlardır. (Moss, 1980) İngiliz kuralları altında ticaret geliştikçe, buharlı gemilerin bulunuşuyla ve 1800'lerin başlarında Erie kanalının açılışıyla aşağı Batı bölgesi kıyı kenarı değişmeye başlamıştır. Bloklarca yerleşim yerleri, atölyeler ve pazarlar ile geleneksel İngiliz grid sistemi (Şekil 4.7) Hudson nehrine uzanan parmak iskelelerin üstünde gelişmiştir. İç savaş esnasında aşağı Manhattan (Lower Manhattan) üç katına çıkmıştır. (Buttenwieser, 2002) Gemicilik faaliyetlerine olan ilgi arttıkça ve gemiler büyüdükçe liman bölgelerinde daha geniş alanlara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu alanlar, yüklerin ve petrol ürünlerinin depolama fonksiyonları ve bunun yanı sıra gemi inşa faaliyetleri ve ticari balıkçılık faaliyetleri için de kullanılmaktadır. . (Moss, 1980)

New York limanında merkezlenen birçok gelişim, su ve demiryolu hatları ile sanayileşmiş

batı Avrupa ve batı Amerika ile bağlantı kurmuştur. 1850 ile birlikte New York limanları bölgesi dünyanın en büyük sanayi bölgesi haline gelmiştir. (Spann, 1981) Limanlardaki ticaretle hızla artan ulusal servet, 1850- 1857 arasında yaklaşık %90 artış göstermiştir. Bu 7 yıl, California'da altının bulunması ve buharlı gemilerin ve demiryollarının artışı ile birlikte ticaret akışına önemli bir yol çizmiştir. Buhar gücü, elektrik gücü ve mali açıdan güçlü olması sayesinde New York kenti, New York limanının etrafında hızla gelişerek New York eyaletinin ana merkezlerinden biri haline gelmiştir ve yine bu yıllarda metropoliten ekonominin sınırları ortaya çıkmıştır. (Buttenweiser, 1999) Demiryolu gelişimleri ve taşımacılıktaki diğer gelişimler New York'a ve New York limanına kolay ulaşım olanağı sunmuştur. Bu durum kent dışında imalat merkezlerinin ortaya çıkışını desteklemiştir. New York kenti bölgenin ana sanayi merkezi halini almıştır. 1860 yılında 11 bölgesel alan, değer olarak, ABD imalatının %14 'ünü üretmiştir ve üretimin çoğu birkaç büyük kentte toplanmıştır. (Spann, 1981) 1840- 1860 yılları arasında imalat yatırımları %550 artmıştır. Bu imalat ürünlerinin bazıları şunlardır; rafine edilmiş şeker, sabun, sigara, mücevher, ayakkabı, mobilya, şemsiye, teleskop, piyano, ipek şapkalar, vb. Kent aynı zamanda makine ve motor üretim alanına da sahip olmuştur. Büyük Britanya'dan ithal ettiği veya New Jersey'den getirttiği demir ile imalatta veya gemicilikte kullanılacak olan buhar makinelerini üretmektedir. 1850 yılında New York kenti ve kentin büyük varoşu olan Brooklyn bölgesi diğer kentlerden daha hızlı büyümüştür. (Şekil 4.8) Bu gelişim, 1855- 1860 endüstriyel üretimin değerinin %60 artışıyla devam etmiştir. New York kenti, 1860 yılında tüm bölgenin iş gücünün, üretiminin ve imalat sermayesinin yarısından fazlasına sahip olmuştur. (Spann, 1981)



Şekil 4.7 New York grid sistemini gösteren şema, 1797

Kısaca New York kentinin, 1840–60 yılları arasındaki 20 yıllık ekonomik gelişimini şu şekilde özetleyebiliriz;

1840 - İmalattaki yatırımların oranı artışa geçmiştir.

1850 - New York kenti ve kentin varoşu Brooklyn hızla büyümektedir.

1855 - Endüstriyel üretimin değeri hızla artmaya başlamıştır.

1860 - İmalattaki yatırımların oranı %550'ye ulaşmıştır.

- Endüstriyel üretimin değeri %60 artış göstermiştir.

-New York kenti tüm bölgenin iş gücünün, üretiminin ve imalat sermayesinin yarısından fazlasına sahip olmuştur.

New York kentinin, New York eyaleti ve A.B.D. için ne denli önemli bir ekonomik güç halini aldığını görebilmekteyiz. Tüm bu ekonomik gücünü New York kenti liman bölgelerine ve buna bağlı üretim alanlarına ve teknolojilerine borçludur. (Johnson, 1996)



Şekil 4.8 Brooklyn su kenarı endüstriyel gelişimi 200 dönümlük alanı içermektedir.

Ancak 19. yüzyılın son çeyreğinde limanın bu üstün başarılarına rağmen limanlar sorun yaratmaya başlamışlardır. Bu durum yerel yönetimi, yerel kullanıcıları korkuttuğu gibi kent ve eyalet ekonomisini de korkutmaya başlamıştır. Bu kötüye gidişe rağmen 1870 yılından sonra New York limanı uluslar arası itibar kazanmıştır. New York limanı yerel, yabancı ve kıyı ticaretine rağmen Londra'nın iki katı toplam bir taşıma tonajına sahip olmuştur ve 10.000'den fazla araç burada demirlemiştir. Bu yıllarda New York denizcilik faaliyetleri Avrupa'nın ve rakibi Liverpool'un kapital hareketlerinin karışımını geçmiştir. New York'un

çok kısa bir dönem sonra dünya ticaretinin ve iş sektörünün merkezi olacağı çok açıkça görülmüştür. (Buttenweiser, 1999)

Ancak kentin parlak görünen geleceğini, kent kıyısını şekillendiren iskele ve rıhtım sistemleri tehdit etmeye başlamıştır. East ve Hudson nehirleri Battery bölgesinden batı-doğu doğrultusunda 5,5 millik bir alana kadar dokların sıralanmasıyla dolmuşken çok az sayıda palamar yerine sahiptir. Limandaki en büyük gemiler, Avrupa'ya giden buharlılar, Hudson üzerindeki Canal ve King Caddelerindeki 4 blokluk alanda yetersiz sayıdaki gemi kızağı için birbirleriyle yarışır hale gelmiştir. Yeni sanayiler de bu kavganın içine girmektedir. 19. yüzyıl ortalarında hala köprülerin veya tünellerin olmaması nedeniyle demiryolu firmalarının filoları nehir karşısına her türlü yükü dolu araçları geçirebilecek yeteneğe sahip bir şekilde üretilmektedir. Mavnalar ve yük arabaları Morris ve Rector Caddeleri arasında eski limanda ve Hudson üzerinde Batı 30. ve 33. caddelerde yeni limanda sıralanmıştır. Ayrıca gaz firmaları, kente elektriği getiren, kömür mavnalarının ve yük arabaları için kullanılan binalar doğu 11. caddeden sonra ve batı 16. caddeden sonraki bölgelerde konumlanmıştır.

New York iskeleleri gün geçtikçe daha da kullanışsız hale gelmektedir. 1864 yılında East ve Hudson nehirlerinde bulunan 126 iskelenin sadece bir tanesi çok iyi durumdadır. 'Canal' caddesinin kuzeyindeki Hudson üzerindeki yeni yapılan iskelelerin altıda biri iyi durumdadır. New York nehir kıyılarındaki sığ sular yeni gemiler için sorun olmaya başlamıştır. Bunlar daha çağdaş gemilerin dok faaliyetlerine yetecek derinliğe sahip değildirler. Kara üzerinde de sorunlar bulunmaktadır. Çünkü boşaltma doldurma faaliyetlerinin çoğu elle yapılmak durumundadır. Buharlı vinçlere rağmen çok yavaş ilerlemektedir. Çünkü iskelelerin ve gemi bölmelerinin çoğu açık ve korunaksızdır, ticari mallar günlerce veya aylarca beklemek durumunda kalmaktadır. Bu esnada kargolar zarar görebilmektedir. Ayrıca kargo dağıtım ve taşımacılığı demiryolu araçları tarafından ve el veya at arabaları tarafından yapılmaktadır. Servis olanağı dağınıktır çünkü atölyeler, tamirhaneler dağınık bir halde bu bölgelerden millerce uzakta konumlanmıştır. Tüm bunlar yüzünden özel ve kamusal doklar ve limanlar eyalete ve kente çok masraflı olmaya başlamıştır. Daha sonraları rıhtım giriş ücretleri ile ve de daha önemlisi daha uygun limanlara sahip olan New Jersey'e kaymış olan gemicilik faaliyetleri ile kent gelir kaybetmiştir.

Gemicilik ve gemicilik faaliyet alanları adanın kıyısına yerleştirdikçe nehir kıyısındaki konutlar kuzey bölgesine kaymıştır. Bu göç kent iş merkezini tamamen bir ticaret ve iş merkezi haline dönüştürmüştür. 1890'lardan sonra aşağı Broadway'de gemicilik ve sigorta firmalarıyla diğer ana sanayiler yerleşmeye başlamıştır. Bankacılar, simsarlar, hesap

uzmanları, avukatlar Wall ve Broad Caddelerindeki yüksek katlı ofis binalarına yerleşmişlerdir. Bu durum bölgenin değişen yapısına işaret etmektedir. (Buttenwieser, 2002)

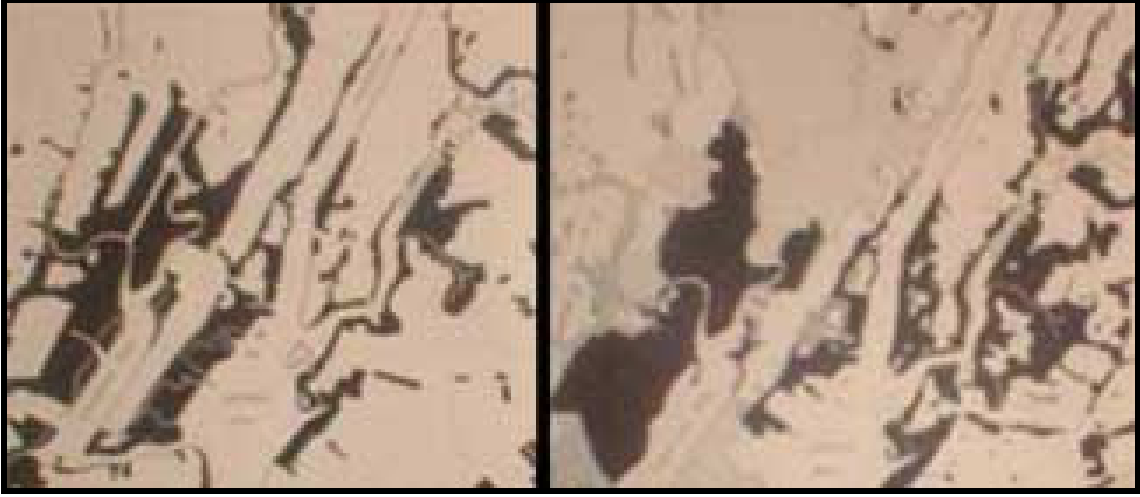
Manhattan'da yeterli alanın olmaması ve taşımacılığın yetersiz olması sebebiyle, arsa değerleri çok artmıştır. Bu da New York'un ağır sanayisinin ve atölyelerinin suyun karşısında konumlanmasına neden olmuştur (Bronx'ta, Brooklyn'de ve Queens'te, Staten Island'da ve Jersey Kentinde) (Şekil 4.9 ve 4.10). 19. yy sonlarında bu bölgelerin su kenarları atölyelerle, limanlarla, fabrikalarla dolmuştur. (Johnson, 1996)

19. yüzyıl dönümünde yaklaşık 20 adet Manhattan Caddesi feribot terminalleri ile bitmektedir. Kent, 19. yüzyıl sonunda 59. Cadde boyunca kuzey bölgelere kaydıkça, sanayi ve nehir dışına işçi konutları inşa edilmektedir. Gemicilik servisleri, atölyeler, demiryolu alanları, gaz işleri, et paketleme kurumları, kentin yaşamına fabrikalarla birleşerek katılmışlardır. (Buttenweiser, 1999)

Ticaret, limanlarda yer almıştır ve işçiler yerleşim yerlerine demiryolu vasıtasıyla ulaşımını sağlamışlardır. (Spann, 1981) Birinci Dünya Savaşı sonrasında, merkezdeki mali sektör, kenarlardaki gemicilik ve sanayi sektörleri, kent merkezi iş alanları için oldukça güçlü bir merkez haline sokmuştur. Dar, dolambaçlı, iç caddeler; ofis çalışanları, kontrolörler, satıcılar ve dağıtıcılar ile dolmuştur. Kargo caddelerde depolanıp, taşınmayı bekler hale gelmiştir. At arabaları ve kamyonlar, Batı ve Doğu Caddelerinde günlerce doklarda yüklerin yüklenip boşaltılmasını beklemek durumunda kalmaktaydılar.

Aşağı Manhattan iskeleleri 1920 yılında giderek azalmaya başlamıştır. Birçok Hudson ve East Nehirleri dokları kötü durumdadır veya modern araçları kaldıramayacak kadar küçük durumdadır. New York Kentindeki dok faaliyetlerinin %90'ı birçok demiryolu hattının sonladığı veya başladığı New Jersey'de bulunmaktadır. ( Buttenwieser, 2002)

Manhattan adasında,1930 yılında, büyük taşımalık gemilerinin yerini küçük kargo araçları, doldur-boşalt mekanizmasına sahip demiryolu araçları ve kamyon römorkları almıştır. Diğer birçok liman kentinde olduğu gibi Manhattan'da da birçok caddesinin uzandığı iskeleler eskimiştir. Ayrıca Newark- Elizabeth limanında açılan Liman Otoritesi'nin konteyner limanı gemiciliği, yüzyıl sonunda New Jersey'e taşınmıştır (Şekil 4.9). Manhattan bölgesinde liman faaliyetleri ve üretim alanları kent içi sıkışıklığı yarattıkları için dış bölgelere kaydırılırken ve üretim alanlarının dünya genelinde işgücünün ucuz olduğu az gelişmiş ülkelere ve hammaddenin merkezine kaydırılması sonucunda ortaya çıkan boşalan alanlara üretimin organizasyonunu düzenleyen ofis birimleri konumlanmaya başlamıştır.



Şekil 4.9 Merkez New York Bölgesi Bölgesel ve Kentsel Sanayi Bölgeleri, 1926

Mevcut limanlar boşalmış oldukları için bakımsız kalmışlardır. East nehrinde 35 iskeleinin 31'i 40 yaşın üstündedir ve üçte biri kullanılmaz haldedir. Kent 7.3 milyon doları yeni iskeleler yapmak için harcamaktadır. Hudson'un 79 iskelesi kötü durumdadır. Chelsea iskelelerinin modernizasyonu çok fazla hayal kırıklığına yol açmış ve mali açıdan zarara uğratmıştır. 1960 yılında kent su kenarı hala denizciliğe ve iş sahalarına hizmet vermektedir. Manhattan'ın yerli ve yabancı yük taşımacılığı 1958 yılında %18'den, 1971 yılında %3'e düşmüştür. Bu düşüşler liman bölgelerinin liman faaliyetlerinin giderek bozulan durumunu açıkça ortaya koyabilmektedir.

Zamanla taşımacılığın ve kentin ekonomik yapısı değişime uğramıştır. Bir zamanların aktif gemicilik ve sanayi faaliyetlerinin yerini, yeni yerleşim faaliyetleri ve ticari gelişmeler almaya başlamıştır. Bu ekonomik değişim limanlarda bir takım olumsuz sonuçlara yol açmıştır. Bunun sonucunda boşalmış liman bölgelerinin etrafında konumlanmış atölyelerin ve konut birimlerinin yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Kentin ekonomik yapısındaki olumlu değişim sonucunda liman bölgelerini canlandırmak, güzelleştirmek için yeniden düzenleme çalışmaları başlatılmıştır. Bir de komşu kentlerin su kenarlarını güzelleştirme projelerinin ekonomik açıdan da olumlu etkilerinin görünmesi NY kentlisinin bu konuda yatırım yapmasında etkili olmuştur. (Moss, 1980)



Şekil 4.10 New York ve çevresi arsa kullanımı genel planı 1926

Sonuç olarak New York kentinin temelini oluşturan liman ve liman bölgesi sanayi bölgelerinin fonksiyonlarını zamanla yitirdikleri, bu bölgelerdeki faaliyetlerin başka bölgelere kaydırılmış olması durumuyla Manhattan bölgesinde boşalmış liman bölgeleri ortaya çıkmıştır. Bu bölgelerde artık ekonomiyi yönlendiren, organize eden beyaz yakalılar için ofisler bulunmaktadır. (Şekil 4.10) Artık Manhattan bölgesi üretimin ve taşımacılığın yapıldığı bölge olmaktan çıkmış, bu fonksiyonların yönetildiği, paranın kontrol edildiği bölge haline almıştır. Yani New York Manhattan bölgesinin 20. yüzyılda ekonomik karakteri köklü bir değişim yaşamıştır.

#### 4.1.4 Sosyo- Demografik Özellikleri

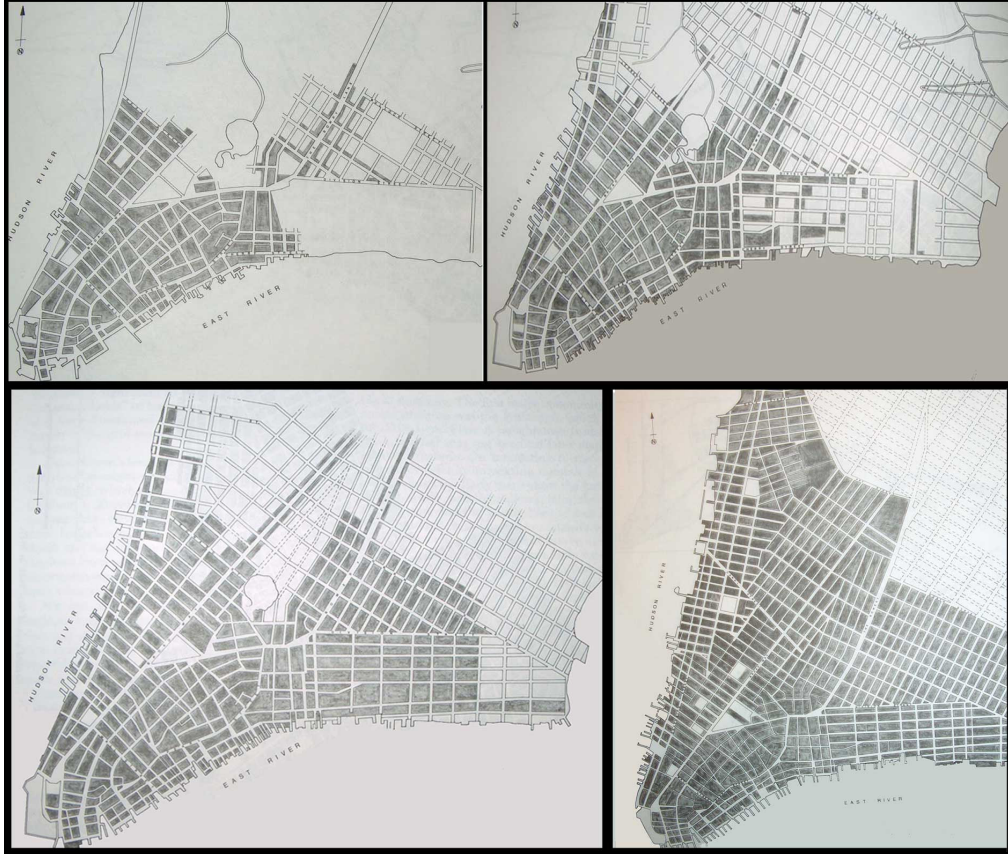
19. yüzyıl başlarında henüz New York kent bölgesi yoktur. Sadece 1mil karelik alanda, 60.000 nüfusa sahip bir Manhattan adasından oluşmaktadır.(Şekil 4.11) Manhattan'ı çevreleyen bölgelerde ise küçük liman kentleri ve tarımsal kasabalar bulunmaktadır. Yerleşim bölgeleri arası bağlantılar daha çok su kenarı yolu ile sağlanmaktadır. Kara ulaşımı oldukça yavaştır. (Johnson, 1996) 1840 sonrasında New York modern kenti Amerika'nın ve kuzey Atlantik 'in gelişiminde önemli bir rol oynamaktadır. Milyonlarca kişinin yaşaması için gerekli olan ihtiyaçları karşılayabilecek duruma gelmiştir. Yemek ve yakıt imkânı, su ve kanalizasyon sistemi, büyük kent parkı, her sınıf için konut stoku, cadde, demiryolu ve feribot sistemlerini kurmuştur. 1850 buhar çağı ile kent nüfusunun çözülmesine ve toplanmasına olanak vererek metropoliten yaşamın oluşmasını sağlamıştır. (Johnson, 1996) 1840 yılında New Yorklular kuzey batı nüfusunun %4,6'sını, Amerika birleşik devletlerinin nüfusunun %1,8 'ini oluşturmaktadır. 1860 yılında oranlar 7,7 ve 2.45 'ye ulaşmıştır. New York Metropoliten kentinde kent binasına 5 mil çap uzaklıkta 1 milyondan fazla kişi bulunmaktadır. 1840–1860 arasında New York nüfusu ülke nüfusundan daha hızlı bir şekilde

artmıştır. Kent nüfusu 1860 yılı sonrasında 312.710 ‘dan 813. 669’a ulaşarak 2,5 kat artmıştır. (Spann, 1981) 1850 -1900 yılları arasında inanılmaz ölçüde teknolojik, ekonomik, sosyal değişimler ortaya çıkmıştır. 1850 yılında kırsal nüfus çoktan kentsel nüfusa dönüşmüştür. Bu dönem “kentün yükselişi olarak anılmaktadır”. 1850–1900 arası Metropolitan nüfus 1,6 milyondan 6,2 milyona ulaşmıştır. (Çizelge 4.1) 1860–1900 arasında, 120 mil kare alan kentsel bölge halini almıştır. 1850’ye göre 3 kat fazla alan kentsel alan olmuştur.(Johnson, 1996) Bu değişim demiryolu, otoyollar ve hızlı taşımacılık ağı olmak üzere üç taşımacılık faktörü sayesinde ortaya çıkarmıştır. Bu dönemde demiryolu henüz el değmemiş bölgelerin gelişimini sağlamıştır ve 1850 ‘de 60.000 New Yorklu Brooklyn’e, New Jersey kentine, Hoboken’e ve New York etrafında gelişen diğer yerleşim birimlerine taşınmıştır. (Spann, 1981)

Çizelge 4.1 New York nüfusunun gelişimi (U.S. Census Bureau,2004)

	Manhattan	New York Kenti	New York Bölgesi
1800	60.515	79.216	291.186
1850	-----	312.710	1.600.000
1900	1.850.093	3.000.000	6.118.102
1920	2. 284. 103	5.620.048	8.979.055
1950	1.960.101	7.891.957	12.463.000
2000	1.537.195	8.008.278	18.976.457
2004	-----	8.104.079	19.227.088

‘1920 yılında ise, New York bölgesinde konut inşası patlamıştır. Bronx, Brooklyn ve Queen bölgelerinde geniş yerleşim alanları açılmıştır. Nüfus liman kenarı boyunca uzanan merkez kentlerden uzakta konumlanan uydu kentlere kaymıştır.’ (Johnson, 1996) Böylesi hızla artan nüfusa hizmet verebilecek kentin modern ve gelişmiş bir ulaşım ağına sahip olması gerekmektedir.



Şekil 4.11 New York yerleşim alanları sırasıyla; 1767, 1797, 1808 ve 1817 yılları

#### Bölge Ulaşım Ağının İncelenmesi:

19 yy. ortasında deniz kenarı kentleri gözlerini iç bölge gelişimine çevirmişlerdir. Önce paralı yollar, kanallar ve demiryolları ile batı tarlalarına doğru uzanmışlardır. Tarihçiler New York'un gelişimini 1825'te açılan Erie Kanalı'na borçlu olduğunu söylemektedir. Erie Kanalı'nın açılması ile 1825, New York ekonomisi değişime uğramıştır. Kanal, Hudson üzerindeki Albany 'den Erie Gölü üzerindeki Buffalo'ya kadar uzanmaktadır. New York böylece iç kentlere kadar kolay ulaşım olanağı bulmuştur. Orta batı kapısı açılır açılmaz New York dünya ekonomisinden payını almaya başlamıştır. Bu sayede, 1840 yılında Boston, Philadelphia gibi rakiplerini sollamıştır. (Girouard, 1987)

19. yüzyılın ortasında yolcu taşımacılığında buharlı gemiler kullanılmaktayken demiryolu ilk kez New York kentinde 1830 yılında kendini göstermiştir. Savaş öncesi dönemde yolcu taşımacılığında demiryolu, buharlı gemilerin üstünlüğünü elinden almıştır. 1850 yılından sonra aşağı Manhattan'dan Hempstead'e demiryolu ve feribotla gitmek atla gitmekten çok daha hızlı hale gelmiştir. New York'ta ve iki liman kenti olan Brooklyn ve Williamsburg'da 1850 yılından sonra kargo taşımacılığı Hudson nehri boyunca ve East nehrinde yapılmıştır.

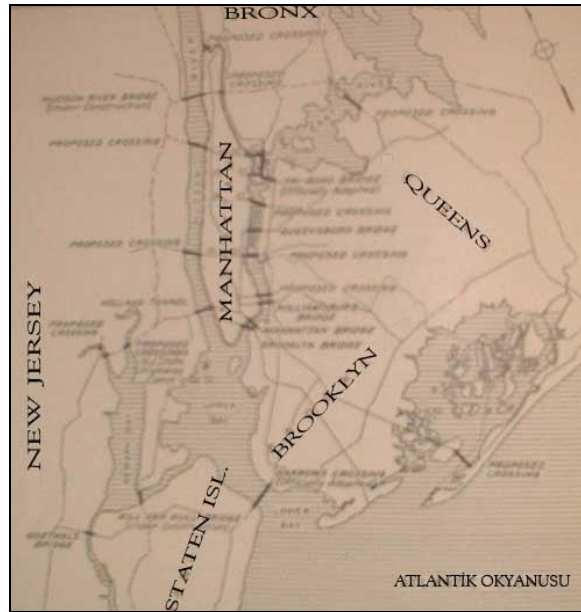
1850 yılında demiryolu taşımacılığı kanalın avantajlarını elinden almıştır. (Spann, 1981) Yine de kanal uzun yıllar boyunca karlı bir rota olma özelliğini sürdürmüştür. 1950 yılına kadar Kanada kanal rotalarıyla rekabet edebilmek amacıyla ayakta tutulmaya çalışılmıştır ancak New York Otoyolu ve St. Lawrence Deniz rotasının açılışıyla Erie Kanalının ticari yaşamı sona ermiştir. 1990 yılından itibaren sadece rekreasyon amaçlı kullanılmaktadır. (Andrist, R. K, 1964)

20. yüzyıla kadar New York kenti büyük bir atölye ve sanayi kenti haline gelmiştir. Ancak nüfus arttıkça Manhattan adasında kullanılacak alan azalmıştır ve ülkenin en gelişmiş ve karışık ulaşım ağına sahip olmasına rağmen kendini ulaşım ağı sistemine bağlamayı başaramamıştır. Demiryolları bölgeye ulaşmakta güçlük çekmektedir ve 1910 yılından önce sadece iki rota Manhattan'a ulaşmaktadır. Buharlı makineler 42. caddede durmak zorunda kalmaktadır, geri kalan yolculuğuna kargolar at arabaları ile devam etmektedir. Yeterli boş alanın bulunmamasından dolayı da bu bölgeye kargo taşıma hattı ulaştırılamamaktadır. Kargo taşıyabilen demiryolu hattı Manhattan'ın batısında Hudson boyunca giden tek bir hatta gerçekleşmektedir. Bu durum New York kentinin yoğun yük taşımacılığı için yetersiz bir altyapıya sahip olmasına neden olmaktadır. (Girouard, 1987) Bunun üzerine en azından yolcu taşımacılık ağını güçlendirmek için 1910 yılında Hudson'un altından Manhattan 'ı geçen tünel yapılmıştır. 1915- 1920 arasında 250 mil hızlı ray sistemi kurulmuştur ve ulaşımdaki en fazla gelişme Birinci Dünya Savaşı ve 1920 yılları arasında görülmüştür. Otoyol yapımı bu dönemde kabul görmüştür. (Şekil 4.12) 1950 yılında araçlar adanın en dış kenarından yani su kıyısından kesintisiz bir dolaşım ağına sahip olmuştur. Bu bağlantı başka bir bağlantıyı yani su kenarı parklarının bağlantısını beraberinde getirmiştir. Bunun yanı sıra Manhattan adasını tüm yerleşim birimlerine bağlayan köprüler inşa edilmiştir. Otoyollar ve köprüer ve tüneller sayesinde Manhattan adası yolcu taşımacılığındaki sorununu yenmiştir diyebiliriz.



Şekil 4.12 New York ve Çevresi Demiryolu ve Otoyol Sistemi Genel Planı 1926

Otomobillerin gelişmesi, demiryolu ile sağlanan merkez dışı kentlerinin sanayileşmesine destek olmak amacıyla, iş gücünün yerleşimi için daha geniş alanlar açmıştır. İşçilerin ulaşım sorunu ortadan kalkınca sanayi yapılarına yakın yerlere kurulan işçi konutları da ortadan kalkmaya başlamıştır.’ (Johnson, 1996)



Şekil 4.13 New York Kenti Ana Otoyol Bağlantıları ve Köprüleri

Sonuç olarak Manhattan bölgesinin sıkışıklığına ve liman bölgesi olması nedeniyle kargo taşımacılığında iç bölge taşımacılığına hizmet eden demiryolu ağına sahip olamamasına ve de yeterli büyüklükte ve modern limanlara sahip olmadığı için su yolu taşımacılığında da yetersiz olmasıyla Manhattan bölgesi artık liman faaliyetleri için verimsiz hale gelmiştir.

#### 4.1.5 Yerel Yönetimin Rolü

New York'ta bölge düzenleme çalışmalarında 19. yüzyıldan sonra iki yüzyıl boyunca çeşitli kurumlar görev almıştır. Bu kurumlar ve görev aldıkları bölgeler ve bu bölgede yapılmasını önerdikleri ve uyguladıkları projeler aşağıda detaylı bir şekilde anlatılmaktadır.

1830'lu yıllarda Batı 11. ve 23. Caddeler arasındaki iskeleler yetersiz büyüklükleri ile kent denizcilik aktivitelerine iyi bir hizmet verememektedirler. Ayrıca bunlar, Battery 'de başlayan gemicilik merkezi ile geri kalan Hudson Nehri arasında bir mil uzunluğunda bariyer oluşturmaktadır. Bu bölgenin gelişimi için birçok öneri getirilmiştir. 1835 yılında New York İskele ve Ambar Komisyonu (New York Pier and Warehouse Company) liman faaliyetlerine hizmet verebilecek şekilde batı kenarını Cedar Caddesinden Batı 34. caddeye kadar uzatmaya karar vermiştir. Yine 1835 yılında, Common Council Komisyonu iskelelerin, rıhtımların, gemi kızıklarının yarattığı kötü ortamın etkisini azaltmak için bu bölgelerde açık alanların kurulması gerektiğini öne sürmüşlerdir. ('The Battery' 1811 yılında Randall Komisyonunun öne sürdüğü benzer bir projenin ürünüdür.) Ayrıca bu bölgelerde halkın kullanabileceği havuzlar da inşa edilmeye başlamıştır. Limanlarla ve 19. yüzyıl ortalarında patlamış gemi inşa binalarıyla iç içe görünen bu yapılar halk tarafından yoğun ilgi görmüştür. (Buttenweiser, 1999)

Manhattan, 1837 yılında Hudson Nehri boyunca yeni pazar bölgesi için gelir sağlanması amacıyla genişlerken, azalan gemicilik faaliyetlerinin kentin ekonomisini zor duruma soktuğu için şikâyetler ortaya çıkmıştır. Giderek artan dünya pazarı payına paralel olarak kalabalıklaşan limanlarda yeni iskeleler açılmaktadır. Ancak bu iskeleler parmak iskele niteliğinde oldukları için ve gittikçe artan iskele sayısı limanları daraltmış ve tehlikeli hale getirdikleri için limanların büyük buharlı gemilere ev sahipliği yapabilmelerini engellemektedir. (Buttenweiser, 1999) Depresyon yıllarında federal yönetim, kent liman bölgelerinin gelişimini sağlayacak programların genişletilmesi için kaynak artırımına gitmiştir. Bu bölgelerdeki aktivitelerin türünü değiştirmeyi planlamıştır. Ancak liman bölgelerinin karışık kullanımını denetlemek ve/ veya düzenlemek için tek başına hiçbir yönetim veya proje grubu yeterli olamamaktadır. (Moss, 1980) Bugün, başarısız yenileme çalışmaları ve çalışmaların ihmal edildiği yıllardan sonra 'Kent Planlama Departmanı' (The Departman of City Planning) ve yerel örgütler New York halkının ihtiyaç ve isteklerini karşılayabilmek ve bu kaynağın maksimum kullanımı için bir araya gelmiştir.(Eşkar, 1997) Manhattan batı bölgesinin kullanımı ve formu bundan etkilenmiştir. East Nehrinde yeterli manevra alanı bulamayan uzun gemiler Hudson'da çoktan kalabalıklaşan iskelelere

yönelmiştir. Gemi yapımı, tamiri ve diğer servisler bunları takip eden iş kaynakları gelişmemiş bölgeler olan Brooklyn’de ve Batı 23. caddede konumlanmıştır. 1855 yılında New York Liman Komisyonu (Port of New York Authority) New York su kenarlarının durumunu ve limanların haddini aşmış gelişimini ve bundan kaynaklanan sıkışıklığı ele almışlardır. (Buttenweiser, 1999)

1860–70 yıllarında New York limanlarını yenileme çalışmaları yapılmıştır. 1865 yılında New York Ticaret Odası (New York Chamber of Commerce), özel grupların ve New York İskele ve Ambar Firmasının birleşmesini önermiştir, Battery’den Central Park’a kadar Kuzey nehri (Hudson) üzerinde Batı Caddesi boyunca uzanan iskele ve atölye komplekslerinin altyapılarından sorumlu olmalarını önermiştir. 1870 yılında Dok Yönetim Kurulu (Dock Board), kent sakinlerini ve medyayı su kenarları planlama çalışmaları için davet etmiştir. Bu yıllarda ahşap iskeleler yerine demir iskeleler önerilmiştir. Bunun yanı sıra Manhattan’ı çevreleyen taş iskeleler ve bunların üstünde demiryolu ile birleşen tek katlı atölyeler bunların alt bölümünde de ek depolama alanları önerilmiştir. Bunun yanı sıra çok katlı atölyeler de inşa edilmiştir.

19. yüzyıl dönümünde, New York kentinde belediye ve sivil toplum örgütleri, liman gelişimlerinde kendi istekleri ile yetki almışlardır. 20. yüzyıl erken dönemlerinde liman komisyonları ve otoriteler kasabaların iskelelerinin, su kenarlarındaki caddelerinin, demiryollarının bir arada belirsizce bulunmalarından kaynaklanan problemlere çözüm sağlamak amacıyla kurulmuştur. (Moss, 1980) 1900’lerde Dok Yönetim Kurulu yeni iskelelerin limanların Chelsea’de konumlanmasını önermiştir. 1910 yılında Chelsea Dokları açılmıştır.

Kenneth T. Jackson, New York Kentinin antrepo ve ulusal pazar olması konusundaki görüşlerini, ‘dünyanın en yoğun limanı, direk olarak demiryolu- su gemiciliğine göre tasarlanmamıştır’ diyerek belirtmiştir. Bu problem şuna işaret etmektedir, New York kentinin özellikle Manhattan bölgesindeki demiryolu ağının yetersizliği problem yaratmaktadır. New York, denizcilik ticareti için gerekli olan altyapıyı sağlayamamaya başlaması sonucunda, New York eyaleti ve New Jersey arasında antlaşma yapılmış ve 1921 yılında the ‘Port of New York Authority’ kurumu kurulmuştur, bu kurum limanı koordine edip taşımacılığı ve terminaleri modernize etmekle görevlendirilmiştir. The Port Authority, görevini, limanların ve taşımacılık faaliyetlerinin modernize edilmesi ve geliştirilmesi olarak tanımlamaktadır ve en önemli projesi olan New York’un konumunu dünyanın ticaret merkezi haline getirebilecek, ulusun en büyük limanını güçlendirmeye ve geliştirmeye çalışmak olmuştur. (Willis, 2002)

Port Authority; köprüleri, tünelleri ve modernleştirilmiş terminalleri çok başarılı bir şekilde inşa etmiştir. New York Agency, Department of Docks, faaliyetlerin modernize edilmesini, dış bölgelerdeki henüz inşa edilmemiş projelerin uygulanmasını sağlamışlardır. ( Bone, K) The Chase Manhattan Bank'ın ve 'Downtown-Lower Manhattan Association'ın (DLMA) başkanı olarak, David Rockefeller kent iş merkezi yeniden dönüşüm projesinde anahtar kişi olmuştur. DLMA, Kent Planlama Komisyonu (City Planning Comimission) ile çalışarak ilkleri başarmışlardır. Rockefeller'in en gözde planı Battery Park Kentidir, bunun ilk dolgu malzemeleri Dünya Ticaret Merkezinin hafriyatından elde edilmiştir. (Willis, 2002) Manhattan liman bölgeleri 1980'lerin ortasında değişime uğramıştır. Bu dönemde Battery Park Kenti için mastır plan hazırlanmıştır. Park ve Dünya Ticaret Merkezi için ayrılan bir alan düzenleme çalışması yapılmıştır ve bu proje uygulanmıştır. (Buttenweiser, 1999)

Bölgede çalışan bir başka plancı Robert Moss'tur. Lower Manhattan'da Brooklyn-Battery Tünelini ve Brooklyn Köprüsü'nün yanındaki ve East nehri kıyısındaki kamu konutlarını inşa etmiştir. (Willis, 2002) İkinci Dünya Savaşı sonrası 'Federal Housing Act, Federal Aid to Hihgways' gibi federal programların kent kıyılarında büyük etkileri olmuştur.

Ancak, 1970 yılındaki kriz ile tüm projeler bu döneme kadar durdurulmuştur. Böylece direk uygulanmaya başlanmış tasarımlarla ilgili tartışma konusu ortaya atılabilmektedir. Sorunlu görülen noktalar bulunduğu için 1980 yılında Plan yeniden güncellenmiştir. 1993 yılında, Başkan David Dinkins yönetiminde, Kent Planlama Departmanı aşağı Manhattan için başka bir başka plan hazırlatmıştır. ( Buttenwieser, 2002)

Görülmektedir ki Manhattan bölgesinin yeniden yapılanması için birçok kurum kurulmuştur. Bu kurumların yaptığı başarılı çalışmalar 4.1.6. bölümünde detaylı bir şekilde incelenmektedir.

#### **4.1.6 Tasarım Önerileri (Aşağı Manhattan)**

Manhattan su kenarı batı bölgesi tarihsel açıdan zengindir ve bu zengin tarih Avrupalı'ların ziyaretleri ile başlamış bundan daha fazla olarak sonradan orayı şekillendiren ticari aktivitelerden oluşmuştur. Yelkenli gemilerden, donanma zırhlı gemilerine kadar, kömürden petrole, kürk ticaretinden yolcu gemilerine kadar New York su kenarları bir yüzyıldan fazladır, dünyanın en yoğun limanlarıdır. İzin verdiği ticaret, New York'un gelişimi için olduğu kadar ulusun gelişimi için de gereklidir. 19. yüzyıl ortasında caddeler, atölyeler ve doklar liman kentinin kıyısını şekillendirmiştir. Buna demiryolu eklenince farklı bir boyut gelmiştir. İskelelerin arkasındaki caddelerde demiryolu ticareti arttırmıştır. Ancak bu durum,

su kenarını halkın görüş açısından çıkarmıştır. Ticaret arttıkça ve gemiler büyüdükçe, kargo ve yakıt depolamak için yeni depolara ihtiyaç duyulmaktadır ayrıca gemicilik ve ticari balıkçılık gibi yeni sanayiler için iskeleler hem boyutta hem de sayıda artış göstermektedir. (Buttenweiser, 1999) Teknoloji yapısındaki değişimlerle, nehir kullanımı sürekli bir değişim göstermiştir. Mekanik pompalama sistemi, yeni alanlar yaratmayı kolaylaştırmıştır. Buhar tribün motorunun bulunuşu ve konteynerle taşımacılık, Manhattan'da liman bölgesine yakın birçok kıyı kenarını kullanışsız hale getirmiştir. Günümüzde birçok dok sistemi 21. yüzyıl gereksinimlerini karşılayabilmek için değişime uğramaktadır. Konteyner taşımacılığı ve daha derin limanlara olan istek New York Kenti ticaret manzarasını değiştirirken, 1900'lerin ortasında New York su kenarları değişime ayak uydurmakta ve gelişimi devam ettirmekte durgunluk yaşamıştır. (Bloomberg 2003) 20. yüzyılın teknolojik gelişimleri kent su kenarlarına yükseltilmiş otoyollar adı altında yeni yapılar getirmiştir. Erken 20. yüzyılda iskelelerin, caddelerin, demiryolunun kesişimlerinden kaynaklanan sorunlara çözüm bulmak için liman komisyonları ve otoriteleri kurulmuşlardır. (Buttenweiser, 1999) 1970 pazarı liman bölgesi aktivitelerinde bir başka alandaki azalışa işaret eder. Ticari aktiviteler su kenarlarında ölmüştür ve kent finansal açıdan bozguna uğramıştır. Kent ve eyalet yöneticileri birlikte su kenarlarını, dolayısıyla boşalmış liman bölgelerini yenileme çalışmalarına başlayana kadar bu durum sürmüştür. (Bloomberg, 2003)

Kent tarihinde ilk kez, doğal kaynakların değeri göz önüne alınarak, kentin tüm 578 millik sahil şeridi boyunca arazi kullanımı için detaylı bir çalışma yapılmıştır. (Eşkar, 1997) Aşağı Manhattan'ın iskele kullanımı ve durumu, yapı yaşı ve durumu, istihdam envanteri, trafik akış diyagramı, gibi düzinelerce analiz yapılmıştır. NYC kullanılmayan liman bölgelerinin dolayısıyla su kenarlarının canlandırılması için büyük umutlar vardır: Battery Park'ın, Roosevelt Island'ın, Manhattan Landing'in kentin yeni güzellikleri olacakları düşünülmektedir. Sivil toplum örgütlerinin, çevrecilerin, kıyı şeridini temizleme çabaları ve eskimiş Batı Nehri Asphalt Fabrikasının çalışmalarının yapılması kentlinin dikkatini liman bölgelerine çekebilmiştir. (Spann, 1981) Batı yakasında bir park ve otoyol planlanmıştır. Batı bölgesi yedi ana parçaya ayrılmıştır. Bunlardan biri Battery Park bölgesidir. 1849 yılında Battery park'ın kapladığı alanın 2 katına çıkarılması önerilmiştir. Ancak kent, nakliyecilerin ve tüccarların bu park gelişiminden rahatsız olmaları nedeniyle geç gelişmektedir. İşçi sınıfı çocukları için de park rekreasyon alanları kurulması gereği düşünülmüştür. Aynı yıl the 'Journal of Commerce' dergisi karşı öneri ile ortaya çıkmış ve Battery'nin iskele ve demiryolu merkezi haline geçmesini önermiştir. (Spann, 1981) Diğer bir parça, Chambers

Caddesinden Houston Caddesine kadar olan bölgeyi içermektedir. 2005 yılının sonlarında tamamlanması planlanmaktadır. Bu bölüm Parkın en uzun iki iskelesini ve Canal Caddesindeki ekolojik iskelesini barındırmaktadır. Bu bölgeye aktif botçuluk ve rekreasyon aktiviteleri yerleştirilmiştir. Restoranlar, çocuk oyun alanları, voleybol kortları, bot dokları, mini golf parkını da içermektedir. Tüm bu aktiviteler birbirine yaya yoları ile bağlanacaktır. (Bloomberg, 2003)

Hazırlanan projelerde amaç sahile halkın ulaşımını, açık alan, konut ve ticari faaliyetler için olanaklar sunmakla birlikte, limanların ve doğal alanların ihtiyaçlarını dengeleyen uzun dönemli bir hareket planı oluşturmaktadır. Bu planda birkaç hedef belirlenmiştir. Bu hedefler; bölgede denizcilik sanayisinin ve diğer sanayilerin yanı sıra, yeterli altyapıya sahip yerleşim alanlarının da geliştirilmesi, özel ve sosyal konut ihtiyaçlarının güvenli bir şekilde karşılanması, kent limanında ve nehirlerinde feribot olanağının artırılması ve trafik tıkanıklığının ve hava kirliliğinin azalmasına katkıda bulunacak bisiklet veya yaya yollarının bir sisteme bağlanması, kent içinde kolayca ulaşılabilen açık alanların ve parkların bulunması gibi hedeflerdir.

Bu hedefler doğrultusunda şekillenen planda kıyı kesiminin sahip olduğu 4 ana fonksiyonun yer aldığı bölgeler üzerine odaklanılmıştır. Çalışma alanlarını oluşturan kısımda, denizcilik ve suya dayalı endüstrilerin veya taşımacılık ve yerel yönetim birimlerinin bulunduğu bölgeler ele alınmıştır. Yeniden gelişen kıyı kesiminde ise, kullanım amacı değişen araziler veya boşalmış ve işlevini yitirmiş ve gelecek dönüşümler için uygun olduğu düşünülen bölgelerdir. Topluma ait kıyı kesimi; parkları, seyir alanlarını, rıhtımları, caddeleri, kamuya açık alanları ve kıyı kenarı manzaralarına hâkim suyollarını kapsamaktadır. Son olarak da doğal kıyı kesimi; kumsalları, bataklıkları, doğal yaşam ortamlarını, duyarlı ekosistemleri ve suyun kendisini kapsamaktadır. (Eşkar, 1997)

'Bölgesel Plan Birliği' (Regional Plan Association), 1930 yılında, liman ve endüstriyel kullanımların ihtiyaçları ve ekosistemi korumak için ortaya çıkmıştır ve New York kentinin beş bölgesi için su kenarı alanı planlaması yapılmasını önermiştir. Bu birlik tüm bölgelerin genel plana uygun yapılması gerektiğini savunmuştur. Aynı yıl 'Kent Planlama Departmanı', 500 mil alanı kapsayan su kenarı planlaması için anlaşmaya varmıştır. Bu planda su kenarı kullanım faaliyetleri belirlenmiş, bu faaliyetlerin yer aldığı bölgeleri analiz etmişlerdir. Bunun yanı sıra yeni iskelelerin ve platformların sadece liman faaliyetleri ve rekreasyonel amaçlı olarak kullanılmasına karar verilmiştir. Son olarak da Donald Trump'ın önerisi ile Trump Kenti, 5700 yeni konuta, ofislere, iş alanlarına ve 21.5 dönümlük otoyola ve su kenarı parkına

sahip olacaktır. (Breen, Rigby, 1994)

1940 yılından itibaren Manhattan su kenarı yapılandırmasını kurulmaya başlamıştır. Daha sonraki yıllarda boş alanlar dolmuştur. East Nehrinde 1949 yılında 'Housing Act' ile sosyal konut projesi ile birçok pencere açılmıştır.

NY limanından San Fransisco Körfezine, iskeleler, demiryolları, nehir yatakları ve yükseltilmiş otoyollar, apartmanlar göze ve yayalara bariyer oluşturmaktadır. 1960- 1970 plancılar, politikacılar, mimarlar, mühendisler aşağı Manhattan'ın 20. yüzyılın koşullarına göre yeniden düzenlemişlerdir. Eskimiş kullanılmayan limanı, eskimiş ofis bölgelerini, yeni mali merkez haline çevirmişlerdir. Ofis alanlarında çok fazla bir artış sağlamışlardır ( yaklaşık 30 milyon fit kare), 92 dönümlük yeni bir alanı, Battery Park kentini eklemişlerdir, buraya nehir kıyısına yerleşim birimlerini, parkları, rekreasyonel alanlarını yerleştirmişlerdir.(Şekil 4.14) Aşağı Manhattan'ın en önemli projesi olan Battery Park projesine detaylı olarak ele alınmıştır.



Şekil 4.14 Aşağı Manhattan Battery Park Bölgesi

1960 yılında plancılar Manhattan'ın uç köşesindeki eskimiş kullanılmayan iskelelerin bulunduğu bölgeyle ilgilenmişlerdir. Manhattan'ın kullanılmayan gemicilik sanayi bölgesi,

plancuların bölgede yerleşim alanları ve rekreasyonel fonksiyonlar için kullanılacak alanları inşa edebilmek için bir fırsat olmuştur. Ve de bu bölgede beyaz yakalı işgücüne mekân sağlayabilmektedirler. Mali sektör endüstrisindeki – özellikle elektronik sektöründeki- teknolojik ve yapısal değişimler, Wall Street'teki palamar yerlerindeki New York Stok Değişimini kaybedeceklerinden korkmuşlar ve bölgenin başka yere gönderilmek durumunda bırakılacağından korkmuşlardır. 1960 plancıları, birincil ve ikincil aktiviteler için öncelikli bölgelerin altını çizmiş ve 3 farklı fon kaynağı önermişlerdir; kamu- özel, kamu, özel. (Willis, 2002)

City Hall'ün üç blok ötesine federal ofis binalarının inşası, Dünya Ticaret Merkezi, dünyanın en yüksek kuleleri West Caddesi boyunca inşası çalışmaları yapılmıştır. Kulelerin batısında, Hudson Nehri ve birçok kullanılmayan iskeleler bulunmaktadır. Burada Dünya Ticaret Merkezinden çıkan hafriyatlarla hazır hale gelmiş bir bölge oluşmuştur. 1962 yılında The Department of Marine and Aviation, kente yeni bir alan ilave etmeyi önermiştir. 20 katlı 13 adet apartman kuleleri, ofisler, yat alanları, kamu açık alanı; Battery Park ve Chambers Caddeleri arasındaki 65 karelik alanda doldurulmuş bölgede- inşa edilecektir.

Planlamacılar, azalan iş pazarının ve yerleşim birimlerinin üstesinden, konutları, ticareti ve ofis alanlarını içeren bir öneri ile gelebileceklerini düşünmüşlerdir. Doğu- Batı caddeleri arasındaki su kenarı plazaları ile ve kamu açık alanları ile adanın ucu ile sürekli bir kordon boyuna sahip olan üç su kenarı parkını içeren; yaşam kalitesini yükselteceklerini öngörmüşlerdir. ( Buttenwieser, 2002)

Trafiğe de bir çare gerekmektedir. Doğuda uzanmış olan yükseltilmiş Miller Otoyolu ve Batıda East River Drive yollarının ikisi de yıkılacaktır. Ve araçlar yeraltına alınacaktır. Yeni yaya yolları su kenarı boyunca giden kordon boyunu ve araç trafiğine kapatılmış olan yolları içerecektir.

Cadde dokuları ve bina boyutları kapsam dışında kalmıştır. Mevcut gride önem verilmemiştir. Altı adet Aşağı Manhattan Caddesi, yeni tasarlanmış su kenarı plazalarının tasarımı esnasında hiç dikkate alınmamıştır. Yeni komşuların geometrileri ve bina boyutları eski Manhattan karakteriyle çok az bir benzerlik göstermektedir. Model daha çok Dünya Ticaret Merkezinin boyutlarını esas almıştır. ( Buttenwieser, 2002)

New York kenti su kenarı çalışmalarının en önemli kısmını New York iskele ve atölye firmaları için yapılan planlar oluşturmaktadır. Dünyanın en muhteşem su kenarının yaratmak için J. Hyde, Dock Board'a özel bir İskele ve Atölye Firmasına North Nehrinde, Battery'den

başlayan yeterli bir alanı gasp etmesi için izin vermesini istemiştir. Bu bölgede yeni ve daha geniş beton bölmelerle karaya bağlanacak 20 iskele dizisi planlanmıştır. Her bir iskelede Hyde, 6 katlı, korunaklı, 10 dükkâna yer sağlayabilecek demir atölyeler planlanmıştır. Demiryolu ve yükseltilmiş yollar iskelelerin hemen yanından uzanacaktır. (Buttenweiser, 1999)

Battery Park Kenti (Battery Park City) :

Battery Park kenti hikâyesi uzun ve zorlu bir hikâyedir. Sahilin doldurulması ile başlamıştır, Dünya Ticaret Merkezinin hafriyatı ve yıkıntıları ile doldurulmuştur ve 1976 yılında tamamlanmıştır. Devlet arazisinin erken dönem mastır planı 1968 yılında hazırlanmıştır. Kamusal gelişim yapısının yeni yönetimi, 1968 yılında 'Battery Park City Authority' adıyla çalışmaya başlamıştır ve 1970 yılında kent gelişimini durduran ekonomik krizle ilgilenmenin yanı sıra kurum ayrıca bölgeye yeni bir görünüm kazandırma projeleri ile de ilgilenmiştir. 1970 yılında mimar Alexander Cooper ve mimar Stanton Eckstut gelişime yön veren mastır planı hazırlamışlardır. Mastır planın ( bitiş tarihi 1979) özü basittir: merkezde ticari birimler, güney ve kuzey kenarlarında ikametgâh birimlerinin konumlandırılmasıdır. Hudson boyunca 70 fit genişliğinde su kenarı kordon boyu önerilmiştir. Battery Park kenti bölgesinin 92 dönümlük bir alanı mastır planda, birçok küçük parsel için birçok girişimcinin inşa edebileceği çeşitli tasarım olanakları sunmaktadır. Planın toplam alanının %42'si ikametgâha, yaklaşık 14.000 birim için, %30'u park açık alanlarına meydanlara ve kordon boyuna, %19'u caddelere ve %9'u ticarete ve büyük ofislere ayrılmıştır.

Battery Park kentinin caddelerinin ve mekânlarının formları belirlenmiştir. Proje tamamlandığında nehir kenarında, geniş kordon boyu, kuzey-güney doğrultusunda Hudson boyunca uzanarak 1,2 millik bir koşu alanı oluşturulacaktır. Planlanan diğer unsurlar, bina yerleşim alanlarını ve kütlelerini belirlemek, bireysel binalar için tasarım koşulları oluşturmak ve mimarlarına tüm bölgeye uygun olacak tasarım yolları sunmak olmuştur. Battery Park ayrıca parkların kentin uzantısı olarak kente katılan açık eğlence alanlarını oluşturması görüşüne göre şekillenmiştir. Birçok kütle ve tasarım çeşitlerini denetleyebilmek için kurallar getirilmiştir. Böylece aşağı Manhattan'ın geçmişten gelen silueti korunmaya çalışılmıştır. (Breen, 1994)

Battery Park kenti mastır planı, kent tasarımında ana dönüm noktasıdır ve gelecek dönemlerde yapılacak olan kentsel dönüşümlere bir kimlik verecektir. Battery Park'ın yarattığı esas etki, parklarının ve binalarının özgün tasarımlarından çok bu büyük komplekslerle kamu alanının

önemini göstermesidir. New York'ta Battery Park Kenti gibisi yoktur. Bu bölge 92 dönümlük konut, ofis bloklarının yanı sıra onlar kadar önemli olan parkların, su kenarı yürüyüş yollarının caddelerin ve kamu sanat alanlarının sıralandığı bir bölge halini almıştır. Buna ters olarak, bölge ile ilgili parkın üst düzey gelir grubuna hitap ettiği ve bölgeye ulaşımın zor olduğu gibi olumsuz eleştiriler de bulunmaktadır. Ancak planlamacılar ve yöneticiler Battery Park'ın her gelir seviyesine hitap eden yürüyüş yollarını, kordon boyunu, birbirine bağlı üç adet parkı ve kentin inanılmaz güzellikteki açık alanları barındırdığını söylemektedirler.

Bir başka bölge olarak Hudson nehri ve liman görüntüsü çekicidir. Manhattan'ın ayağında Battery Park'ın yanında dükkânların, marketlerin, kafe ve barların kök salmaya başlamasıyla fiziksel bir bağın oluşumu, bu bölgenin New York kentinin en çok ziyaretçi çeken bölgesi olmasını sağlamaktadır. (Breen, Rigby, 1994)

Aşağı Manhattan'ın inanılmaz boyuttaki fiziksel değişimini 1956 ile 1976 yıllarındaki hava fotoğraflarından anlayabilmekteyiz. (Şekil 4.15 ve 4.16) Bu yirmi yıl içindeki ani değişimdeki en önemli örnek Dünya Ticaret Merkezi binasıdır. Bu ikiz bina inşa edildiği dönemde dünyanın en büyük ofis kompleksi olmuştur. 1976 yılında ayrıca, Dünya Ticaret Merkezinin kuzeyindeki bölgeler, eskimiş yirmiden fazla atölyelerin bulunduğu bölge temelinden yıkılmış ve yerine 'Independence Plaza' kuzey binası orta gelirli için tasarlanmış kırk katlı bir yapı olarak inşa edilmiştir. (Buttenweiser, 1999) Ayrıca, 1982 yılında tamamlanmış olan Gateway Plaza, Battery Park Kentinin bu günkü görünümüne fikir verecek yapı olmuştur.



Şekil 4.15 1956 yılında Aşağı Manhattan bölgesinin görünüşü (Willis, 2002)



Şekil 4.16 1976 yılında Aşağı Manhattan bölgesinin görünüşü (Willis, 2002)

Aşağı Manhattan genişletilmemiş, uzatılmamış ve ya daha kalabalık hale getirilmemiştir. Sadece yeniden düzenlenmiş ve değişime uğratılmıştır. Bunu, bina inşa dinamiklerinin gücü ile ve kamunun sesine kulak veren politik güçlerle sağlamıştır. (Willis, 2002)

Su kenarı parkları nehirle bir miktar ilişki içine girebilmiştir.(Battery Park açıklaması) 1990 su kenarları planlaması ve halka açılış yolu için iyi bir 10 yıldır.

1995–1998. Manhattan su kenarı sonunda ortaya çıkacaktır. Battery Park Kenti tekrar kurulmuştur. Holocaust Müzesi güney ucunda 1997 yılında inşa edilmiştir. Yeni konutlar, okul, otel, metro inşa edilmiştir. İki yeni feribot terminali inşa edilmesi için planlar bulunmaktadır.

İlave bölümler Manhattan su kenarının halka açmak üzere inşa edilmektedirler. Route 9A'dan Greenwich kasabasına kadar uzanan birçok blok Hudson'a yakın üç katlı bulvar, yürüyüş yolları, bisiklet yolları ile tamamlanmıştır.

Hudson nehri parkı açılmıştır. 300 dönümden fazla alan kent park sistemine eklenebilecektir. Su kenarına yapılan dolgular, parka açılan yeni yürüme yollarına ve otoyollarla ve apartmanlarla ilişkide olan kordon boyu için kullanılması gerektiğine karar verilmiştir. . (Willis, 2002)

Planlamacılar, Battery Park Kenti, Liman Kenti ve Manhattan için özel zonlama bölgeleri

kurmuşlardır. Suya koridorları olan bir yerleşim tasarlanmıştır. Batı tarafında, yükseltilmiş kesişen yaya yolları kuzey- güney trafiğinden bağımsız olarak eski ve yeni kenti bağlamıştır. Ayrıca tüm gelişimleri birbirine bağlayacak açık alanlar tasarlanmıştır. ( Buttenwieser, 2002)

1966 planı, başarılı olmuştur. Wall Street, mavi yakalı sanayilerin ve denizcilik sanayilerinin yerine bankacılık ve servis sektörlerini yerleştirmiştir. Yerleşim nüfusu 1970 yılında 833'ten 14.000 kişiye çıkmıştır ve turizm ana ekonomik aktivite kaynağı haline gelmiştir. Battery Park Kentinin kuzey yerleşim bölümleri, apartman blokları eklemeye devam etmiştir. Park alanı neredeyse tamamen geliştirilmiştir ve 59. caddenin batı tarafına uzanan Hudson Nehri parkı ile birleştirilmiştir. East Nehri boyunca kordon boyu ve bisiklet yolları açılmıştır. Battery Park Kenti ve Dünya Ticaret Merkezi 1960 planına göre, eskimiş ve bakımsız iskelelerin, yükseltilmiş otoyolların, gelişi güzel park alanlarının canlı bir grup haline değişimini sağlamıştır. North Cove marinasından sonra yatlar, tur botları, feribotlar, su taksileri, rekreasyonel yelkenliler su kenarının yeni imajını tanımlamaktadırlar.

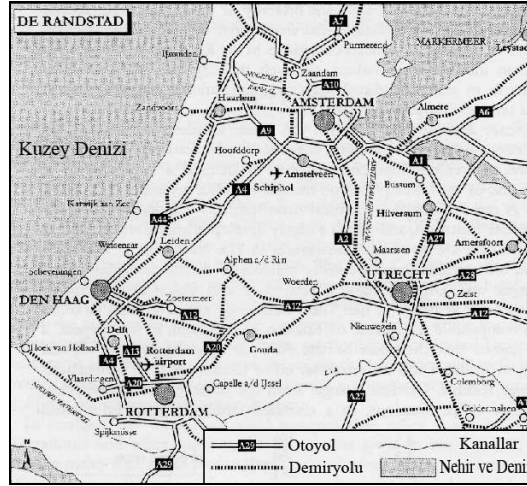
Battery Park kenti, parkları, aktif oyun alanları, çeşitli nüfustaki yerleşim yerleri, ofis çalışanları, rekreasyoneller ve turistlerle, 11 Eylül 2001'de herkesin gözdesi olmuştur. ( Buttenwieser, 2002)

## 4.2 AMSTERDAM

### 4.2.1 Bölgenin Seçilme Nedenleri

Hollanda'nın en büyük metropoliten bölgesi Ranstad bölgesidir. Bu bölgenin batı deniz kıyılarındaki kara parçaları deniz seviyesinin 7 metre altında yatmaktadır bu bölgenin topoğrafik durumları ve doğal çevresi az çok 13. yüzyılda şekillenmiştir. Bu bölgede ilk olarak bölge sakinleri Dortrecht, Rotterdam, Delft, Leiden, Haarlem, Amsterdam alanlarına yerleşmişlerdir. (Şekil 4.17) 17. yüzyılda, nüfusun yarısı kent merkezlerinde yaşamıştır. Hollanda'nın 2/3 'ünün su altında olmasıyla Hollanda'lılar su bağlantılı her projede yeni yöntemler geliştirmek durumunda kalmışlardır.(Uffen, 2004) Ranstad bölgesi bataklık üzerine konumlanmış olması sebebiyle inşa etme konusu her zaman problemleri bir konu olmuştur. Buna rağmen Ranstad'ın dört ana kenti olan Amsterdam, Rotterdam, The Hauge, ve Utrecht kentlerinde nüfus yoğunluğu, km<sup>2</sup> başına 2.500 kişiden fazladır. Bölgelerde nüfus yoğunluğunun fazla olmasının yanı sıra tarımsal faaliyetlere, gelişen sanayiye, rekreasyon faaliyetlerine ve ulaşım olanaklarına yeterli alan sağlayabilmek bölge yönetiminin çözmesi gereken bir problem olmuştur. Amsterdam ve Rotterdam kentleri, formlarının ve gelişimlerinin denize ve nehre bağlı olması sebebiyle suyun ve toprağın kent tasarımı

üzerindeki etkisine iyi birer örnek oluşturmaktadırlar. (Kahn, Van der Plas, 1999)



Şekil 4.17 Ranstad bölgesi kenterini ve ulaşım ağını gösteren harita. (Malone, 1996)

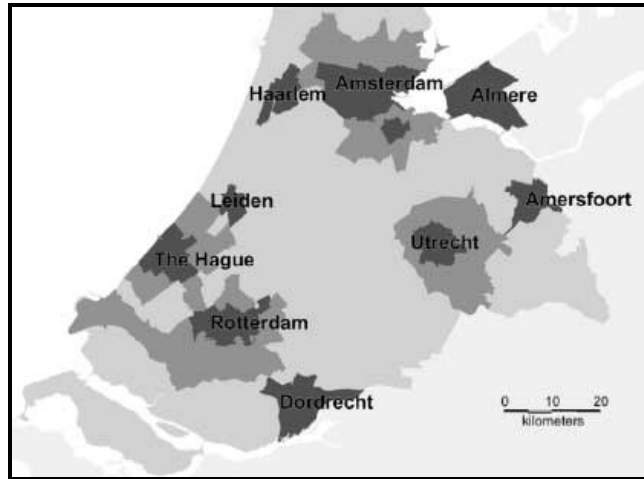
Bu örneklerden birisi olan Amsterdam'ın incelenmesi bu tezin kapsamı içindedir. Amsterdam kenti (Şekil 4.18) gelişimi 16.-17. yüzyıllarda yani Altın Çağda (Golden Age) patlama yaşamıştır. Bu dönemde kent genişlemiş, ticarete özelleşmiş ve yük taşımacılığı konusunda dünyanın politik ve ekonomik merkezi haline almıştır. (Jasper, 2003) Amsterdam liman bölgesi, limanlar 1874 yılında Kuzey Denizi Kanalı'nın açılmasıyla Hollanda'nın en büyük sanayi merkezi haline gelmiştir. (Şekil 4.17) (Kahn, Van der Plas, 1999) Kent nüfusunda inanılmaz bir patlama yaşanmıştır ancak fiziksel genişleme aynı oranda büyüyememiştir ve bunun sonucu olarak aşırı kalabalık bir kent ortaya çıkmıştır. 1935 yılı Amsterdam Genel Genişleme Planı ile doğu liman bölgesinde konumlanmış olan sanayi ve liman faaliyetleri genişlemenin odak noktası olan batı bölgesine kaydırılmasına karar verilmiştir. Bu durum eski liman bölgesinin kullanışsız hale gelmesine yol açmıştır. Liman havzasında işlek zamanlarda görülen kent liman arasındaki sıkı ilişki artık kesilmiştir. Bu ilişkinin kopmasıyla, liman bölgelerinin terk edilmesi ve aşırı kalabalık olan kentin ikametgâh sorununun çözülmesi gerektiğinden dolayı kentsel planlamaya gidilmiştir. Amsterdam kentinde arsanın çok değerli bir durumda olması, ikametgahın, rekreasyon faaliyetlerinin, ticaretin, ofis servislerinin ihtiyaç duyduğu alanların çok iyi planlanıp, organize olup, düzenlenmesi gerekmektedir. (Cristiaanse, 2003) Merkezi yerleşimin artmasıyla geçmişi 13.yüzyıla kadar uzanan kentin eski doklarının bulunduğu kıyı bölgelerinin, terk edilmiş limanlarının yanı sıra endüstriyel alanlarının da yeniden organize edilmesi, yeni aktivitelere dönüştürülmesi ve kültürel aktivitelerle yer değiştirmesi gerekmektedir. Bu bölgeler tarihi kent merkezine çok yakın bir konumdadır. Bu, tarihi kent merkeziyle ilişki kurabilecek fonksiyonlara olanak verilmelidir.(Eşkar, 1997) Bu ihtiyaçları karşılayabilmek için kent yöneticileri ve kent

sakinleri boşalan liman bölgelerinin yeniden düzenleme çalışmalarını yürütmüşlerdir. 1970’lerde Henri Levebre kentleşme kavramının eski ile etkileşerek gelişebileceği mantığını benimseyerek bir takım değişiklikler önermiştir. (Cristiaanse, 2003) Sanatçılar, kent yaşlıları ön ayak olmuşlardır. Ofis yoğunluklu kent merkezlerinde ticaretin artmasıyla bu farklılıklar arasındaki sürtüşme giderek azalmıştır. Liman bölgeleri, 1970’lerde rağbet gören bir konuma gelmiştir. (Cristiaanse, 2003)

Sonuç olarak; erken gelişmiş, kentleşmiş Amsterdam kenti sanayinin ve teknolojinin getirdiği yeniliklere ayak uyduramadığı daha da önemlisi 1935 yılı kent planlamasında bu bölgenin liman faaliyetleri yerine kent merkezinin yoğunluğunu alabilecek potansiyele sahip bir bölge olduğu fikriyle liman faaliyetleri kuzey denizine daha yakın olan batı liman bölgesine kaydırılmıştır. Liman bölgelerinde boşalmış alanlar ortaya çıkmıştır. Ayrıca kente olan ilgi aşırı kalabalık bir kent olmayı da beraberinde getirince kentin her bir noktası çok değerli bir konuma sahip olmuştur. Amsterdam erken kentleşen bir kent olduğu için birçok tarihi yapıya sahiptir. Amsterdam örneğinde, çok sıkışık olan ve tarihi değerleri içinde barındıran bir kentin su kenarı bölgesinde boşalmış alanların nasıl değerlendirildiği incelenmektedir.

#### 4.2.2 Bölgenin Coğrafik Konumunun İncelenmesi

Ranstad metropoliten bölgesi (Deltametropolis) Hollanda’nın batı birleşik kentlerinin kuzey kanadını oluşturur. Daha önce de değinildiği gibi Ranstad bölgesi Amsterdam, Rotterdam, The Hauge, ve Utrecht kentlerini içermektedir. (Şekil 4-18)



Şekil 4.18 Ranstad bölgesi ve ana kentleri (siyah) ve kentlerin varoşları (koyu gri) (Bertolini, Salet, 2003)

Amsterdam bu bölgede Flevopolder’ın güney-batı bölgesinde 166,95 km<sup>2</sup> (~ 170 ha) bir alana

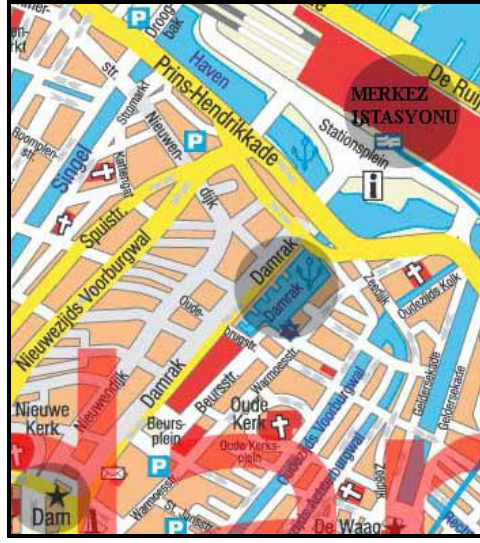
yerleşmiştir. Amsterdam kenti Amstel nehri ile bir su bendiyle ayrılan su kenarı yerleşimidir.(Şekil 4.19) Kentin bataklık üzerine konumlanmış olması kentin inşasında önemli sorunlar ortaya çıkarmaktadır. Amsterdam Hollanda'nın en büyük sanayi merkezi olmasının yanı sıra ülkenin başkentidir. Kent eski bir yerleşim alanı olması nedeniyle tarihi bir değere de sahiptir ve dünyanın en önemli koruma altındaki kent merkezlerinden biri olmuştur. (Uffen, 2004)



Şekil 4.19 Amsterdam Kent Haritası (www\_amsterdamport\_com)

Amsterdam'ın merkezi Dam'dır. Damrak Dam ile sonlanmaktadır ve Dam Amstel'in karşısında Orta Çağda kurulmuş bir yöredir.(Şekil 4.20) Kıyı boyunca uzanan kanal şeklinde forma sahip olmasının sebebi su seviyesinin altındaki bölgelere denizden su baskını olmasını önlemektir. İç bölge suyollarından denize ulaşımın tek yolu bu hareketli kanal setleridir. Amsterdam'da birçok kanal bulunmaktadır. ( Girouard, 1987) Amstel nehri üstündeki Dam'ın ardındaki liman faaliyetleri ile oldukça değerli bir konuma sahiptir. Amsterdam bir taraftan denize kolay ulaşım sağlama avantajına ve limana sahiptir bir yandan da iç bölge suyolu ağına yani kanallara sahiptir. Bu onu su kenarı bölgesi olarak ticarete, gemicilikte önemli bir noktaya taşımıştır. Amsterdam tarihi kenti ve çevre bölgeleri kent ile birlikte gelişen uydu merkezlerinin büyümesi ile gelişmiştir. (Alexander, 1997) 1950 yılına kadar kent su kenarı merkezinden dış bölgelere doğru büyümeye devam etmiştir. Bu büyümeyi yarım daire şeklinde sürdürmüştür. Bu gelişim dokusu 'genel büyüme planı'(Algemene Uütbreidings Plan) ile değişime uğramıştır. Bu plan kentin burada belirlenen zonlar doğrultusunda yapılanmasını sağlamıştır. (Jasper,K) Alan yetersizliği nedeniyle deniz doldurma çalışmaları

yüzyıllardır bölgenin kara parçası yüzölçümünü arttırmıştır ve Amsterdam'da da Kuzey Hollanda'nın tipik su seviyesi altındaki bölgelerin durumu görülmektedir. (Alexander, 1997)

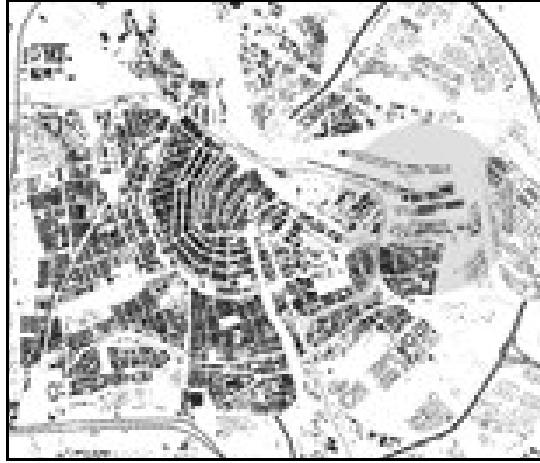


Şekil 4.20 Dam- Damrak Haritası (B-4,5) (www\_amsterdamport\_com)

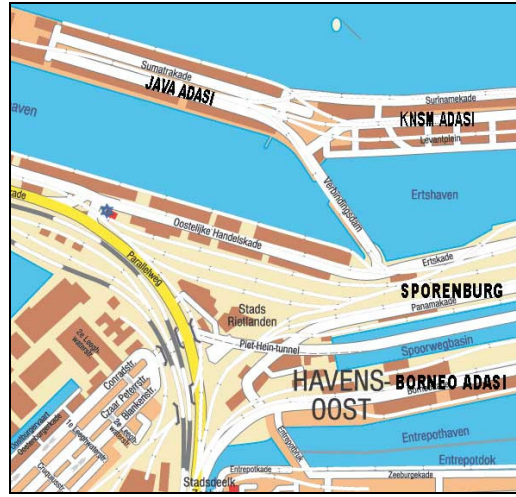
Amsterdam'ın değerli ekolojik özellikleri, eşsiz tarihi yapısı gelişim projelerini zorunlu kılmaktadır. Ancak bu özellikler bir yandan da bölgenin ulaşabileceği mekânsal alternatiflerin sayısını sınırlamaktadır. (Uffen, 2004)

Amsterdam su kenarı yenileme projesi için kayda değer bir şans vermektedir. IJ nehri boyunca kent merkezinin kuzeyine ve güneyine doğru yaklaşık 630ha'lık gelişim alanı bulunmaktadır. Bu alanın yaklaşık 320 ha'lık kısmı su altındadır. (Malone, 1996) Amsterdam bölgesinin yeniden canlandırma projelerinde iki bölge ele alınmıştır. Bu bölgelerin coğrafik özellikleri kısaca şöyledir;

1- Doğu Liman Bölgesi (Oostelijk Havengebied; Borneo- Sporenburg, KNSM- Java Islands): adından da anlaşıldığı üzere Amsterdam'ın doğu bölgesinde yer almaktadır. Bu bölge aşağıda Borneo- Sporenburg adaları, üstünde de KNSM- Java adalarının bulunduğu bir bölgedir. Amsterdam doğu liman bölgesi (Şekil 4.21, 4.22) yeniden geliştirme çalışmasının 1/3'ünü oluşturmaktadır. Bu bölge bir zamanlar terk edilmiş atölyelerin, demiryolu yan hatlarının ve kargo vinçlerinin olduğu bölgedir. (Cristiaanse, 2003)

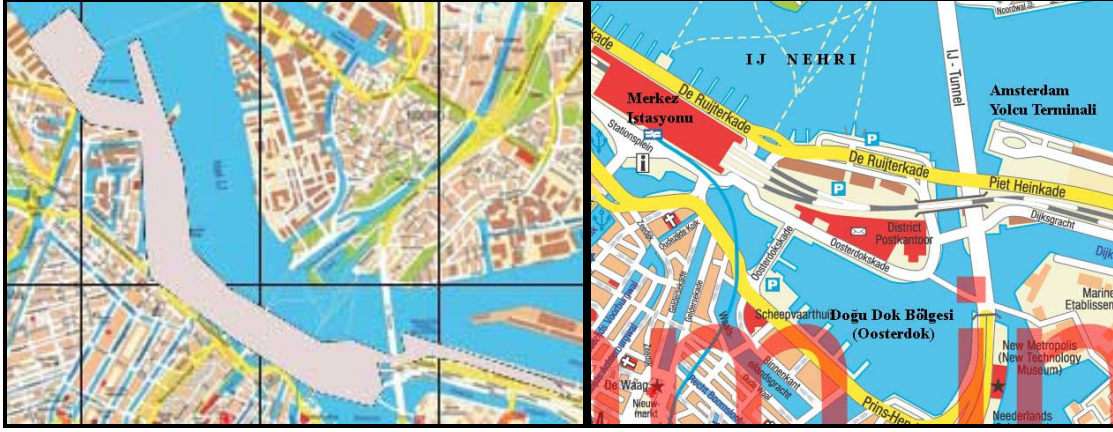


Şekil 4.21 Doğu Liman Bölgesi (Borneo-Sporenburg, KSNM, Java adaları), Amsterdam yoğun kent merkezinin doğusunda konumlanmıştır. (Borret, 2001)



Şekil 4.22 Borneo, Sporenburg, Ksnm adaları, Java adaları (B-7),(www.amsterdamport.com)

2- IJ nehir kıyısı bölgesi; Bölge 330ha'lık bir alanı kapsamaktadır. Bunun 172ha'lık kısmı kara parçasıdır. Bu bölge IJ Nehri üzerindeki batıda Sloterdijk istasyonundan (Şekil 4-26)başlayarak doğuda IJ gölüne kadar, 12 km'lik bir alanı içermektedir. Bu proje alanı içinde yer alan 'Doğu Dok Bölgesi' (Oosterdokseiland (ODE)), (Şekil 4.23) 200.000 m<sup>2</sup> alan içeren Amsterdam'ın en önemli geliştirme projelerinden biridir. Bölge, tarihi iç kent ile IJ nehri arasında merkez demiryolu istasyonu boyunca giden bir alanda bulunmaktadır. Projenin büyüklüğü Hollanda standartlarına göre emsalsizdir. ODE, ulaşılabilirlik konusunda gerek araç yolu ulaşımında, gerek su gerek demiryolu ulaşımında gerekse Schipol havalimanından ulaşımında mükemmeldir. (Kahn, Van der Plas, 1999)



Şekil 4.23 IJ nehir kıyısı proje alanı (A,B-4,5,6) ve bu proje alanının içinde yer alan doğu dok bölgesi (Oosterdokseiland), (B-5),(www\_amsterdamport\_com)

#### 4.2.3 Ekonomik Karakteri

16. yüzyılda dünya ekonomisine Hollanda egemen olmuştur ve Amsterdam kenti de Hollanda'nın en hızlı gelişen kenti olmuştur. Hollanda'da özellikle Amsterdam'da birçok atölye kurulmuştur. Bu atölyelerle Amsterdam dünya pazarında çok geniş bir konuma sahip olmuştur. Amsterdam'ın geniş ekonomik tabanı kıta ile bağlantılıdır. 1600'lü yıllarda Amsterdam kenti, uzun süre Avrupa'nın ticaret merkezi olmuştur ve Amsterdam kent merkezinde geniş ölçekte iş alanları yerini almıştır. (Kahn, Van der Plas, 1999) Hollanda gemileri bu dönemlerde Avrupa'ya yük taşımacılığında önder olmuşlardır. Amsterdam bu görevden de aslan payını alan kent olmuştur. Bu başarısının ardında birçok neden yatmaktadır. Ancak bir taraftan denize kolay ulaşım sağlama avantajı ile limana sahip olması diğer yandan iç bölge su yolu ağına sahip olma avantajı en önemli nedenleri oluşturmaktadır. (Kahn, Van der Plas, 1999) Amsterdam'da kurulan atölyelerin çoğu adalarda konumlanmıştır. Bu, su ile çevrili kara parçalarında 16.yüzyılın sonlarında 17.yüzyılın başlarında inşa edilen dikdörtgen bloklar, kent limanı yönünde konumlanmışlardır. Bu adalardan en önemlileri Bickers, Realen, Kattenburg, Wittenburg ve Oostenburg'tur. (Girouard, 1987) Amsterdam 17. yüzyılda dünyanın en göze çarpan ticaret ve gemicilik merkezi olmuştur. Amsterdam bu bölgede Hollandalıların, Alman'ların yanı sıra Macar'larla, Fransız'larla, İspanyol'larla ve Türk'lerle alışveriş yapmaktadır. Sonuçta ticari faaliyetleri tüm dünyaya yayılmıştır. Deniz taşımacılığı ile dünya ve dünyanın üretimi Amsterdam'a ulaşmaktadır. (Girouard, 1987) Ancak kent ekonomisi 1700-1850 yılları arasında zayıflamıştır. (Kahn, Van der Plas, 1999)

Liman 1874 yılında Kuzey Denizi Kanalı'nın açılmasından sonra, tropik malların ihracatına uygun hale getirilmiştir. Amsterdam Hollanda'nın en büyük sanayi merkezi haline gelecek

şekilde gelişmiştir. Kent nüfusunda inanılmaz bir patlama yaşanmıştır ancak fiziksel genişleme aynı süratle gelişmemiştir ve bunun sonucunda aşırı kalabalık bir kent ortaya çıkmıştır. (Kahn, Van der Plas, 1999)Arsa değeri çok yüksektir ve kullanılmayan alanlar çok değerlidir. Buna göre davranılmalıdır.

Amsterdam daha sonraki iki yüzyıl boyunca gelişmemiştir. Bir kent ve başkent oluşturma çalışmalarında komşu kentlerin standartlarına göre sosyal tutuculuk ve ekonomik gecikme yüzünden geride kalmıştır. İmparatorluğun yıkılması, ucuz enerji ve taşımacılığa dayalı sanayileşmenin gecikmiş olması, nüfus patlaması, geleneksel sosyal ve politik uzlaşmanın çöküşü, 30 yıl içinde kendini göstermiştir. (Ashworth, G.,1995) Birçok erken gelişmiş Avrupa kentinde olduğu gibi Amsterdam'da da üretim donanımlarını günümüz teknolojisine dönüştürmekte yetersiz kaldığı için bu durumun sıkıntılarını yaşamaktadır.

1990 yılında Amsterdam tekrar güçlü bir ekonomik gelişme yaşamıştır. Üretim doğu-batı uzantısında kent merkezinin hemen dışında gelişmiştir. Bu bölge Schipol havaalanının geliştiği bölgedir. (Alexander, 1997) Amsterdam'ın 2. gelişim döneminde havalimanı projesi çok önemli bir yer tutmaktadır. Global ekonomide Schipol havalimanı aracılığı ile Avrupa'ya ana bir kapı olma durumu bulunmaktadır. Doğal gelişimin yanı sıra havaalanı ofis ve sanayi gibi aktivitelerin gelişimini de etkilemiştir. Bu sektörler 600.000 çalışma alanının üçte dördünü oluşturmaktadır. Bu sektörlerin içinde mali, bununla ilişkili servisler, dağıtım ve turizm, danışma- bilgi sanayisi ve ticari ve çeşitli alışveriş servisleri sayılabilmektedir. Havalimanının batı liman bölgesine (WestPort) yakınlığıyla kent günümüzde kuzey- batı Avrupa'da ( Le Havre, London- Hamburg bölgesi) 5. sıraya yerleşmiştir.

Amsterdam'ın ekonomisi erken gelişmiş bir kentin, yeni fonksiyonlara ayak uyduramaması sonucu gerilemeye başlamıştır. Ancak bu metropolis tecrübesi gerilemiş veya daha farklı bölgelere kaydırılmış olan sanayinin azaltmasıyla yerini üçüncü ve dördüncü zamana ait sektörlerle bırakmıştır. Metropolitan bölgenin ekonomisi problemsiz olduğu için ekonomik gelişim en önde tutulan planlama amacıdır. (Alexander, 1997) Amsterdam uluslar arası ekonomik faaliyetlerinde ve mali sektörde ana merkezi oluşturmaktadır. Ofis pazarı olarak Amsterdam belediyesi 1993 yılında 4,5 milyon m<sup>2</sup> alana sahip olmuştur. (Cristiaanse, 2003) Hollanda 'da Ranstad bölgesi kadar ofis alanına sahip başka bir merkez yoktur. Su kenarı Amsterdam –Güney bölgesindeki birçok ofis bölgesi ile rekabet halindedir.

1960'lardan beri gemi taşımacılık faaliyet alanları daha kolay idare edebilmek için su kenarına daha yakın hale gelmişlerdir. Bu esnada mali sektörler kentin güney aksına

yerleşmişlerdir. (Uffen, 2004) liman faaliyetlerinin başka bölgelere kaydırılmasıyla 1980'lerin başında IJ nehri boyunca uzanan boş alanların yeni faaliyetlerle donatılıp, kent merkezinin ekonomik gücünün arttırılmasına çalışılmıştır. (Malone, 1996) Kentin en önemli sorunu arsa değerlerinin arsa yetersizliğinden dolayı çok yüksek olmasıdır. Kent yönetiminin buna bir çözüm bulması gerekmektedir.

#### **4.2.4 Sosyo- Demografik Özellikleri**

1600 sonrası Amsterdam Avrupa'nın ticaret merkezi olmuştur. 17. yüzyılın ilk yarısında kent nüfusu 50.000'den 200.000'e çıkmıştır. (Kahn, Van der Plas, 1999)Ranstad, Green Heart çevresinde bir kent çemberidir. Dört ana kentlerin, Amsterdam, Rotterdam, The Hauge, ve Utrecht, birleşmiş bir Delta Metropol oluşturmaktadır. Bu ana kentlerin nüfus yoğunluğu, km<sup>2</sup> başına 2.500 kişiden fazladır. Ranstad bölgesindeki kentler Hollanda ölçeğinde nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu kentlerdir. Çizelge 4-2 'de Amsterdam kentinin Hollanda nüfus yoğunluğu ortalamasınının 7 katı kadar bir nüfus yoğunluğuna sahip olduğu görülmektedir. Konut yoğunluğu olarak da Hollanda ortalamasınının 11 katına sahiptir.

Doğu bölgesi eski limanının değişimi, kentleşen Amsterdam ekonomisinde etkisini göstermiştir. 1960 ve 1995 yılları arasında Amsterdam kent merkezindeki istihdam 160.000 'den 80.000'nin altına düşmüştür. Amsterdam bölgesinde de bu sayı 360.000'den 300.000'e düşmüştür. (Malone, 1996) Amsterdam kent merkezinde 2000 yılında 375.000 konut biriminde 720.000 kişiye yakın bir nüfus bulunmaktadır. (Uffen, 2004) Bu nüfusun %45'i meslek sahibidir. Bunların da beşte birini göçmenler veya yabancı işçiler oluşturmaktadır. İstihdamın kaynağı ticarete, ticareti servislere, dağıtım sektörlerine, turizm ve sanayi sektörlerine dayanmaktadır. Aktif iş gücünün %11'i az gelirli grubu oluşturmaktadır. Ulaşım konusunda ise mevcut iş gücünün üçte biri aynı güzergâhtan ulaşımını sağlamaktadır. Bunların %60'ı arabasıyla, %22'si kamu taşımacılığı ile %18'i bisikletle gidip gelmektedir. Gelecekte gelişimin artması beklenmektedir. (Kahn, Van der Plas, 1999)

Çizelge 4.2 Ranstad bölgesi kentlerinin yüzölçümü, km<sup>2</sup> başına nüfus yoğunluğu, km<sup>2</sup> başına ikametgâh yoğunluğu, ikametgâh sayısı, ortalama ikametgâh yoğunluğu (Jasper, K)

	Amsterdam	Rotterdam	The Hague	Utrecht	Netherlands
Yüzölçümü	166.95	207.48	67.89	61.42	33.822.34
Nüfus	718.175	590.573	442.764	232.737	15.654.192
Nüfus Yoğunluğu	4302	2846	6522	3789	462
Konut Stoğu	361.797	282.912	210.192	100.349	6.441.354
Konut Yoğunluğu	2167	1364	3096	1634	190

Çizelge 4.3 Amsterdam ve Rotterdam kentlerinin yıllara göre nüfus sayısı. (www.nidi.knaw.nl)

	Amsterdam	Hollanda
1700	20.000	-----
1800	200.000	2.000.000
1850	250.000	3.000.000
1900	510.853	5.200.000
1950	868.000	10.114.000
2000	731.289	15.954.192
2004	738.763	16.407.491

Genç kesimin yüksek öğrenim olanağı için, iki adet üniversite bulunmaktadır. Sosyal, politik ve kültürel yenilikler için genç nesil Amsterdam'a ilgi duymaktadır. Kentin toleranslı yönetim biçimi, yeniliklere, yeni bakış açılarına açık olmasından dolayı yaşam şekli klasik normlardan farklı olan kesimler için yaşanılacak bir kent oluşu bu tarz insanları bu bölgeye çekmektedir. Nüfusun karışıklığı, bu kenti diğer kentlerden ayırmaktadır. (Kahn, Van der Plas, 1999) Tüm bunların yanı sıra artan nüfusun ikametgâh sorununu çözebilmek için birtakım arsa değerlendirme çalışmaları yapılmaktadır. 19. yüzyılın liberal ekonomik öğretileri arsanın özel mülkiyetine temellenmiştir. (Kahn, Van der Plas, 1999) Amsterdam gibi yüksek yoğunluklu bir kentte, arsa kıymetlidir ve arsa emlağın baskısı altındadır. Arsa sahibi olarak kent, arsa kullanımını, kalitesini ve gelişime uygun olan arsaları belirleyen stratejik bir rol oynamaktadır. (Uffen, 2004) Arsanın bu denli değerli olması ve boş alanlarla kaybedilemeyecek kadar az kara parçasına sahip olan kentte yenileme çalışmaları önem

kazanmıştır. Bu çalışmalarda halkın günlük yaşantısını sürdürebileceği rekreasyon faaliyetlerinin yanı sıra az gelirli grupların ikamet edebileceği sosyal konutlara ağırlık verilmesi düşünülmüştür.

Amsterdam metropoliten bölgesi, 7 milyonluk nüfusu ile Londra ve Paris gibi Avrupa'nın ana metropoliten kümelerle aynı sırada yer almaktadır. 170.000 hektarlık alana yayılmış olan Amsterdam metropoliten bölgesinin 1995 yılındaki 1,386 milyonluk nüfusunun 2015 yılında 1,7 milyona ulaşması beklenmektedir. Amsterdam toplam 16 topluluktan oluşmaktadır. Bu toplulukların nüfus dağılımı Amsterdam kenti ile varoşlar arasında 50'den 100,000'e kadar değişen nüfus sayıları vardır. (Alexander, 1997)

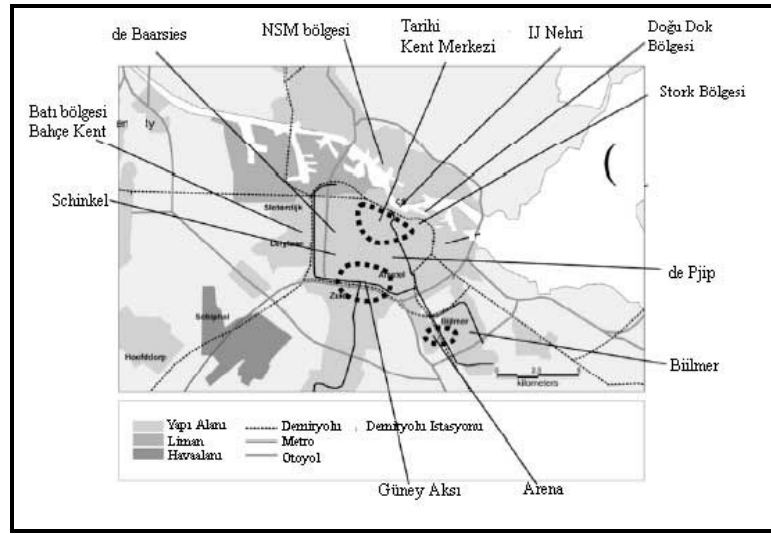
Bölge Ulaşım Ağının İncelenmesi:

Gemiler için, liman derin olmasına rağmen, derin su rıhtıma ulaşamamaktadır. Orta çağın küçük gemileri Damrak'ın içine kadar ulaşır ve yükünü boşaltabilmektedir. Ancak 17. yüzyılın daha büyük gemileri derin sularda demirleyip yüklerini mavnalarla boşaltmak durumunda kalmıştır. Sonuçta bir su kenarı alanı gelişmiştir. Marina bölmeleri ile bu alan bölgelere ve yollara bölünmüştür. Bazı büyük gemiler bu bölgeleri sıyrarak geçerken diğerleri iperle bu bölgeler boyunca sıralar oluşturmaktadır. Küçük gemiler de iç sularda kalabalık bir durum oluşturmaktadır. Yeni köprünün inşası ile Damrak rıhtımı kaldıraçlarla, yükleme boşaltma yapan küçük gemilerle, mal yığınları ile tıka basa dolmuştur. (Girouard, 1987)

Amsterdam'ın batısı Schipol'un büyümesi ile bölgenin havalimanı halini alması ve limanın Kuzey Denizi Kanalı'nın uzamasıyla ortaya çıkması ile birlikte Hollanda'nın ekonomik ağırlığının merkezi halinde kalmıştır.(Şekil 4.24) (Kahn, Van der Plas, 1999)Bunu Amsterdam 'dan Haarlem'e 1839 yılında demiryolu hattı ve Cologne ve Rotterdam'a bağlanan demiryolu izlemiştir. 1850 yılı civarı, kentin tüm alanları iyi kalitede yollarla bağlanmıştır. (Şekil 4.25) (Kahn, Van der Plas, 1999)



Şekil 4.24 Amsterdam Ana Yerleşim Birimleri (Bertolini, Salet, 2003)



Şekil 4.25 Amsterdam, kent merkezi ve diğer önemli yerleşimleri ve ulaşım ağı (Bertolini, Salet, 2003)

Ancak, 1898 yılında Amsterdam merkez demiryolu istasyonunun liman bölgesinin ortasında inşa edilmesi kent planlama hatası olarak görülmektedir. Çünkü 19. yüzyılda iç liman, demiryolu istasyonuna alan sağlamak için kısmen doldurulmuştur. Günümüzde tramvaylar, eskiden gemilerin demirlediği bölgede şimdi istasyon merkezinin karşısında işlemektedir. Amstel nehrinin ağzını oluşturan Damrak 'tan ( limandan kentin Dam merkezine akışı sağlayan) sadece bir parça iz kalmıştır. ( Girouard, 1987) Ayrıca, istasyon, IJ nehri, liman ve kent ile görsel ilişkiyi ve fiziksel bağlantıyı kesmiştir. (Uffen, 2004)

Yeni metro istasyonu ve köprü konstrüksiyonu 1994 yılı sonunda tamamlanmıştır. Eski demiryolu depolarının üzerinden geçen yeni bir yol yapılmış ve yeni bir viyadükle birlikte bölgeyi güneydeki otoyollarla bağlayarak ulaşımına açılmıştır. (Eşkar, 1997) Ulaşım ağının düzenlenmesi yenileme çalışmalarında öncelikli ele alınması gereken projelerdir. Bunlar,

farklı ulaşım fonksiyonlarının birbirleriyle ilişkide olmasını sağlamaya ve otomobil kullanımının en aza indirmeye teşvik etmektedir. (Uffen, 2004) West8\* 'e göre kent sıkışıklığı içinde hala geniş yollar ve parklar için yeterli alan mevcuttur. Cadde ölçeği Amsterdam gelişmesinde çağa uygun halde belirlenmiştir. Caddelerin 40 fit genişliği, tek şeritli araç trafiğini, bir park hattını, bir bisiklet hattını ve geniş yürüyüş alanlarını içermektedir. Amsterdam'ın iç bölgelerinde yaya yolları bisiklet ve kamu taşımacılığı önemli bir rol oynamaktadır. (Russell, 2001)

#### 4.2.5 Yerel Yönetimin Rolü

Amsterdam projesinde yerel yönetimin etkisi oldukça fazladır. Yönetimler arası işbirliği ve bölge yönetimi Amsterdam bölgesinin tek karar alma mekanizmaları değildir. Güvenilir gelişim ortakları, yaratıcı finansörleri ve yaratıcı gelişim araçları ile Amsterdam projesi şanslı bir projedir. (Uffen, 2004) Aslında Amsterdam ve bölgesi, çözülemeyen birçok merkez kent-civar bölge karışıklıklarının, yargı yetkisi arası zıtlıkların, düzensiz siyasetin acısını çekmiştir. (Alexander, 1997)

1980 sonrasında yerel yönetim, geliştirme grupları arasındaki görüşmeler sonucunda su kenarı projesinde orta yükseklikte yoğun yapı grupları önermiştir. (Uffen, 2004) 1985 strüktür planındaki ana fikir 'sıkıştırılmış yoğun kent dokusudur' (compact city). 1974 strüktür planında öngörülenler 1984 planının devrimsel gerçekleri olmuştur. Planlama devrimi kent yönetiminde politik bir dönemeç olmuştur. 1985 Amsterdam strüktür planında sıkıştırılmış yoğun kent dokusu kavramı ve organizasyon prensipleri öncelikli konulardır. Bu prensiplerin planlama ve bölgesel gelişim yasaları günümüze kadar gelmiştir. Bu yasalarda bölge yoğunluğunu dengeli tutacak konutlaşma projesi ve kamu taşımacılık projeleri anahtar projelerdir.

Amsterdam'ın üç proje bölgesinden biri olan IJ-su kenarı gelişim projesinde, politik altyapı önemli bir rol almıştır. 1990 yılında projeye sosyal demokrat bir parti olan Partij van de Arbeid ön ayak olmuştur. Başkanları Michael Van der Vlis, projenin kontrolünü eline almıştır. Bunu kamu duyumlarında projeyi koruyarak ve pazarlayarak yapmıştır. Ancak 1990 yılı seçimlerinde PvdA partisinin yerini Groen Links Partisi almıştır. GLP'nin başkanı Jeroen Saris inanılmaz bir proje ile gelmiştir. 1991 yılında AWF yani Amsterdam su kenarı mali

---

\* West 8 ; Geleneksel kanal konutlarını çağdaş ihtiyaçlara göre tekrardan yorumlayabilecek 9 ödüllü mimarı bu projede görevlendirmiştir.

firması projenin kentsel bağlamda oluşturulması için kamu-özel ortaklığı içinde bulunmuştur. Bu firma belediye ile MBO/NMB yani Hollanda'nın sigorta ve banka grubu ile eşit ortaklık içindedir. Amsterdam bu ortalığa merkez yönetim tarafından atılmıştır. 1995- 2010 yılları arasında tarihlenmiş gelişim projesi Amsterdam kent merkezi ve metropoliten bölgesi ekonomisi için önemlidir. Gelişim projesi, Amsterdam kent merkezi genişlemesi, IJ nehrine kamu ulaşımının sağlanması ve boş alanların canlandırılması gibi çalışmaları içermektedir.

Bölge planlama yöntemini anlayabilmek için, bütüncül planın yer aldığı beş ayrı kademeyi ayırmak gerekmektedir. En üst kademedede ulusal yönetimle birbirini etkileyen bölgesel ve yerel etkileşimlerdir. Bir sonraki kademe, Kuzey Hollanda'nın taşralarını ve bunun metropoliten ve yerel araçlarla ilişkisini içermektedir. Üçüncü kademe, ROA\*'ın strüktürel planını hazırladığı kent kümesi veya metropoliten bölgedir. Daha sonraki, özel geliştirme alanlarını içeren (Schipol havalimanı ile çevresi ve Kuzey Denizi Koridoru (NZK) ve IJmeer konut bölgesi gibi) arsa genişletme tabanlı bütüncül planlardır. Sonuncusu ise; Amsterdam'ın kendi strüktürel planındaki önemli bir eleman olan bölgesel- metropoliten planlamasıdır.

Kuzey Hollanda kendi strüktür planında üçe ayrılmaktadır. Birincisi; Amsterdam metropoliten bölgesinin çoğunu içine alır. Bu 1987 yılında tamamlanan Amsterdam- Kuzey Denizi Kanalı (ANZK, *streekplan*) konusu ile ilgilidir. İslah hareketi, Amsterdam'ın kabul görmüş genişleyen konut projesini yani IJburg projesini de içermektedir.

ROA 1993 yılında ilk strüktür planını sunmuştur. Plana, yerel yönetimden, kamu kurumlarından, iç organizasyonlardan oluşan çok geniş bir kitlenin itirazı olmuştur. Son hali 1995 yılında değişikliğe uğramış haliyle tekrar sunulmuştur. Bu plan, Kuzey Denizi kanal ve liman projesinin ana planı, Schipol ROM projesi, IJmeer konut projesi ve birtakım bölgesel endüstriyel parklar gibi diğer planlama projelerini de içermeye çalışmaktadır. ROA strüktür planında kaybedilmiş ve eksik olan taşımacılık ağıyla yani birçok kamu taşımacılığını, otoyol bağlantılarını, bisiklet hatlarını içeren ağlarla da ilgilenmektedir. Birçok alt yapı projeleri içeren öneride çevre yolu, Kuzey Denizi Kanalı altından giderek Kuzey varoş bölgelerle bağlantısını kuvvetlendirecek olan tünel projesi ( her ne kadar gerçekleştirilmemiştir) gibi projeler bulunmaktadır. Kamu-özel işbirliği ile gerçekleşen birçok gelişim projesi, IJ su kenarı boyunca giden kuzey aksı üzerindeki limanın iyileştirilme ve karışık kullanım yapısını ve güney aksı üzerindeki yan merkezleri içermektedir. Planlama mantığında Amsterdam'ın

---

\* ROA; Regional Orgaan Amsterdam,1986, Amsterdam Bölgesel Danışma Kurulu

geleneksel yapısına saygılı davranma durumu vardır.

1994 Draft Strüktürel Planında Schipol havalimanı ile Amsterdam arasında bağlantı oluşturacak hızlı tren hattının ve Schipol ile batı bölgesi limanını bağlayacak olan Westrandweg otoyolunun inşası bulunmaktadır. (Alexander, 1997) Amsterdam'daki tartışma sadece politik ve profesyonel ortamlarda değil aynı zamanda Ticaret Odası tarafından, sanayi yönetimi ve genel kamusal kurumlar tarafından da kontrol altına alınmıştır. Amsterdam yönetimi 1999 yılında kent gelişimi hakkında bir kongre düzenlemiştir. Gelişim projesi, bağımsız ekonomik güçlerin etkisi altında belediye yönetiminin kontrolü altında yer almaktadır. (Kahn, Van der Plas, 1999)

1982 yılında belediye 'doğu dok bölgesi' için bir kent tasarım projesi yarışması açmıştır. Tam bu zamanda 'Doğu liman bölgesi'nin konutlaşma için uygun olduğunun farkına varılmıştır. Belediye, konut talebinin çoğunun sosyal konut olmasına karar vermiştir. Ancak bu merkezi yönetim tarafından azaltılmıştır. (Malone, 1996)

#### **4.2.6 Tasarım Önerileri**

Hollanda liman kentleri çok geniş ölçüde yeniden geliştirme alanları içermektedir. Bu çalışmalar Hollanda' da ilk defa 1970 yılında başlamıştır. (Cristiaanse, 2003) Tasarım projelerinin esas amacı, kentin yoğun bir şekilde gelişmiş mekânsal kullanımlarla arsaların doldurulmasını ve doğru yerleştirilmiş konut ve gelişim projeleriyle birlikte gelişmiş ulaşım ağıyla yeni bölgesel perspektifler bulmaktır. (Kahn, Van der Plas, 1999)

Tasarımlar Van Eesteren'in ve sosyal bilimci Van Lohuizen'in çalışmalarında istatistiksel analizler bulmuştur. Bu çalışmalar 1929 yılında Amsterdam Kent Geliştirme Servisinde (UDSA) yapılmıştır ve 1935 yılında Amsterdam Genel Genişleme Planı(AUP) (1929–1932) ile sonuçlanmıştır. AUP basit bir strüktür tanımlamıştır. Bu strüktür geniş cadde ağlarının, suyollarının ve yeşil alanların karışımından oluşmaktadır. Sanayi ve yerleşim alanları zonlama çalışmalarında bir bütünmüş gibi gösterilmiştir. Daha az yoğun planlanmış yapılar merkez kentin dışında bir daireye yerleştirilmiştir. Bu projenin en önemli parçasını genişlemenin odak noktası olan kentin batı bölgesi oluşturmaktadır. Bu bölge, eski liman bölgesi olan 'doğu liman bölgesi'nin sahip olduğu liman ve sanayi faaliyetleri için ayrılmış yeni liman bölgesi halini almıştır. (Van Straalen, 1998/99) Böylelikle merkez kente çok yakın konumlanmış olan eski liman bölgesi kent merkezi fonksiyonlarını yerleştirebilmek için boşaltılmış olacaktır. Binalarla, genişleyen liman ve havalimanı, kırsal alanlar, yeşillikler ve su ile yoğun bir şekilde kısırlanmış bir alandır. Tüm bu faktörler önemli bir mekânsal problem oluşturmaktadır.

Bu yüzden planlama ve geliştirme projeleri bunların cevaplarını bulmak durumundadır. Yukarıdaki kent geliştirme periyodu, birleştirme (1945- 1970), genişleme, farklılaştırma ( 1970–1985) ve yenilenme (1985–1995) durumu ile ilgilidir. Amsterdam’ın mevcut durumuna çözüm bulabilmek için birçok farklı güç gerekmektedir. (Kahn, Van der Plas, 1999) 1974-1996 yılları arasındaki kent yenileme projeleri içinde batı bölgesinin genişletilmesi, kent merkezi dışında da yoğunlaşmış kent bölgeleri oluşturma girişiminde ele alınan temaları şöyle sıralayabilmekteyiz.

— Güney doğu, batı ve kuzey bölgelere kadar uzanan konutlaşma ve iş gücünü bu bölgelere çekmek için yapılan kent yenilme çalışmaları.

— Batı liman bölgesinin (Westport) (Şekil 4.26) genişletilmesi ve Kuzey Deniz Kanalı boyunca uzanan komşu bölgelerin faaliyetlerinin arttırılması,

— Kentin genişlemesi için Yburg’de 18.000 adet ikametgâh inşası

— Spor ve eğlence için bölgesel bir merkezin oluşturulması

— Havaalanı ve liman arasında yeni dış çevre yolunun inşası

— Zuidas iç yerleşmesi ve uluslar arası istasyonun (Şekil 4.24) inşa edilme çalışması

— Hollanda’nın Fransa, Almanya arasında uluslar arası hızlı tren bağlantısının yapılması

— Schiphol havalimanının yeni yolcu terminali ile genişletilmesi (Kahn, Van der Plas, 1999)

Geliştirilen projenin esas amacı, kent merkezi ile su arasındaki ilişkinin yeniden düzenlenmesidir. Söz konusu program oldukça merkezi bir konuma sahip, ancak şimdiye kadar ihmal edilmiş olan IJ su kıyısı bölgesinin ve doğu liman bölgesinin yeniden düzenlenmesini içermektedir. IJ su kıyısı bölgesinin ikamet, ticaret ve rekreasyon faaliyet alanları arasında kurulacak koordinasyon için gerekli olan mekânsal potansiyele sahip olduğu görülmektedir. Bunun tersi olarak tarihi kent merkezi içinde büyüme ve gelişme için en ufak bir boşluk dahi barındırmamaktadır. Yapılan analizler sonucunda problemin çözümü için gerekli olan alanların IJ bölgesinde olduğu görülmektedir. IJ – nehir kıyısı planlanması IJ aksı (IJ AXIS)” olarak adlandırılan ve Sloterdijk tren istasyonundan (Şekil 4.26) başlayarak “IJ gölüne kadar uzanan 12 km.’ lik alanın bir parçasını oluşturmaktadır. Bu projede işlevini yitiren ahşap tekne atölyelerinin konut bölgelerine dönüştürüldüğü kentin batı bölgesinde yer alan Houthaven, ticaret ve rekreasyon alanlarının planlandığı kent merkezi bölgesi ve eski dokların kaldırılmasıyla kazanılan alanların ikamet alanlarına dönüştürüldüğü ‘doğu liman

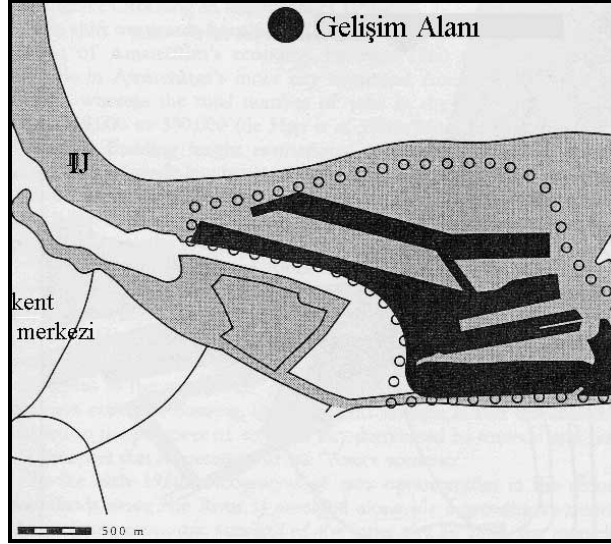
bölgesi' çalışmaları sayılabilmektedir.



Şekil 4.26 Houthaven ve Sloterdijk tren istasyonu ve Batı dok bölgesi (Westerdok) (A-4) (www.amsterdamport.com)

Yenileme projesi ile ilgili tartışmalar 1980 yılında başlamıştır. Ancak bölgenin planının hazırlanması 5 yıl sürmüştür. 1985 yılında yenilenecek bölge iki ayrı parçada ele alınmıştır. Birinci bölge, doğu bölgesi liman alanı olmuştur. İkinci bölge, daha çok IJ-nehir kıyısı bölgesinde konumlanmıştır.

**1- Doğu Liman Bölgesi (Oostelijk Havengebied) ;** Bölge 300 ha'lık bir alan içermektedir ve bunun 132 ha'lık alanı kara parçasıdır. (Şekil 4.27) 1978 yılında bu bölgenin yeniden geliştirilme fikri ortaya atıldığında bölgenin yarısından fazlası belediyeye aitti. 1980 yılında bölgenin konut bölgesi olma fikri ortaya atılmıştır. Bunun iki ana nedeni bulunmaktadır. Bunlar hem konut açığının kapatılmasına bir çözüm getirilmesine yardımcı olmak içindir hem de buranın ofis gelişimine ve iç kent bölgesinin ihtiyaçlarına cevap veremeyecek bir konumda olmasının farkına varılmış olunmasıdır. Amsterdam doğu liman bölgesi yeniden geliştirme önerisindeki temel faktör “ bütünlendirme”dir. Arsa kullanımı açısından proje bölgesi ile geri kalan bölgeler arasındaki bağlantının bütünlendirilmesidir. (Malone, 1996)



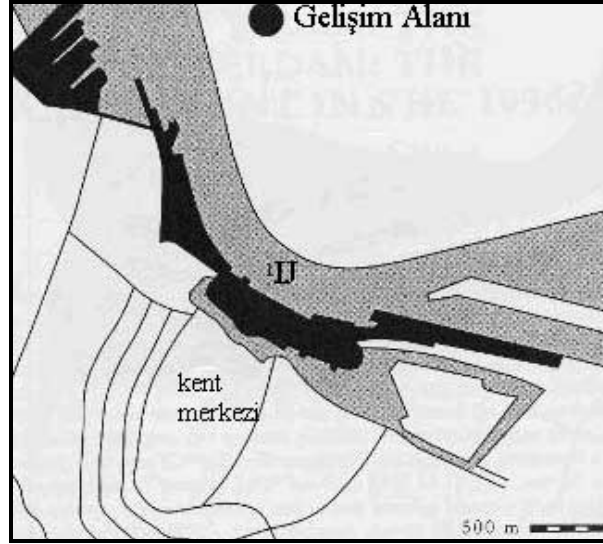
Şekil 4.27 Amsterdam: Doğu Liman Bölgesi (Malone, 1996)

Projenin bu kısmı yeni yerleşim bölgesinde şahsa ait ve kiralık konutlar ( sosyal konutlardan pahalı konutlara kadar sıralanmış konutlar) sağlamak için kurulmuştur. Bölge, kamu otoriteleri ve özel sektörün sıkı çalışması sonucunda son on yılda 8000 konut ve apartman dairesi inşasını olanaklı kılmaktadır. Genellikle arsa sahipleri olmak üzere Kamu sektörü, gelişim projesinin tasarım projesi için yola çıkmıştır ve özel sektörün mali destek vermesi ve gelişim uzmanlık tablosunu getirmesi için çalışmıştır. Doğu liman bölgesi dört ana temadan oluşmaktadır. Bunların üçü orijinal dar ada iskeleleridir ve bunlar Avrupa'nın en ilginç su kenarı konutlarını içermektedir. (Borneo ve Sporenburg, Java Adası, KNSM adası) Her bir ada kent tasarım stratejisinde komşu bölgeler olarak ele alınıp planlanmıştır ve yerel karakteri sağlayacak şekilde düzenlenmiştir. Bu bölgede tasarlanmış konut yoğunluğu hektar başına 100 konuttur. Sonuncu parçanın adı Oostelijk Havengebied' dir. (Şekil 4.22) (Rowland, 2003)

## 2- IJ nehir kıyısı:

Bölge 330ha kapsamaktadır. Bunun 172ha'lık kısmı kara parçasıdır. IJ nehir kıyısı gelişim projesi liman faaliyetlerinin azalmasına ve kentin batı bölgesinde yeniden konumlanmasına bağlı olarak ortaya çıkmıştır. Nehir kıyısı faaliyetlerinin azalması süreci 1876 yılında Kuzey Denizi Kanalı'nın Amsterdam eski limanının açılmasıyla başlamıştır. Bu kanal denize çok daha kısa bir bağlantı sunmuştur ve Hollanda altın çağında eski limanın ne denli değerli bir rol oynadığını işaret etmiştir. 1912 yılında belediye Kuzey Denizi Kanalı boyunca liman genişleme projesini benimsemiştir. 1927 yılına kadar IJ nehri boyunca yeni rıhtımlar ve demirhane atölyeleri kurulmaya devam etmiştir. Merkez demiryolu istasyonu (Şekil 4.20,

4.23) 19. yüzyılın sonuna doğru eski limanın önünde inşa edilmiştir. Bu 1978 yılına kadar liman faaliyetlerinin gelişimini hızlandırmıştır. Belediye doğudan batıya kadar liman bölgesinde yeni firmaların konumlanmasını sağlamıştır. (Malone, 1996)



Şekil 4.28 Amsterdam: IJ nehir kıyısı , (IJ-oever) (Malone, 1996)

IJ-nehir kıyısına veya su kenarı merkez bölgesine olan yaklaşımın iki amacı vardır: kent merkezi bölgesinin ekonomik yapısının güçlenmesi ve yine kent merkezinin fiziksel ve fonksiyonel yapısının su kenarı ile birleşimini sağlamaktır. Toprak sahiplerinin kuralları doğrultusunda belediye planlamanın kontrolünü almaktadır, alt yapıyı tedarik etmektedir. Bu durum genel olarak Hollanda'nın özel- sektör gelişiminin durumunu göstermektedir.

IJ su kenarı tasarım süreci 1984 yılında açılan bir yarışma ile başlamıştır. Kent yönetimi Rem Koolhaas tarafından 10 km uzunluğunda IJ nehri güney su kenarı bölgesi için yapılan IJ ana planını onaylamıştır. Yeniden geliştirme programı birçok kullanımı birleştirme yoluna gitmiştir. Bu bölge ofis gelişimi, alışveriş, konutlar ve diğer kültürel ve sosyal faaliyetler için ayrılmıştır. Ancak en çok ofis gelişimi projelerinin ve alt yapı çalışmalarının finanse edilmesine yönelik çalışılmıştır. (Uffen, 2004) 1984 yılında hazırlanan su kenarı geliştirme projesinde ortaya çıkan proje, Amsterdam su kenarı finans firması (AWF), kentin kamu-özel gruplarının ortaklıkları ve bir ana geliştirici / yatırımcı tarafından yürütülmektedir. (Uffen, 2004)

Kent daha sonra yaklaşımını değiştirmiş ve 1995 yılında "IJ' in Çapaları" (Anchor's of the IJ) adı altında stratejik bir başlığa geçmiştir. Bu plan merkez istasyon bölgesinde mevcut ada strüktürünün üstünde çalışılacak bir gelişim projesini önermektedir. Gelişim programı sosyal

konut inşa etme yönünde değişmiştir ve ulusal yönetim, programın erken döneminde yeni bir tünel, daha sonraki aşamasında ise bir hafif raylı sistem inşa etmiştir.( Şekil 4.23) (Uffen, 2004)

Amsterdam'ın ana bölgeleri dönüşüme uğramaktadır ve yenilenmektedir. Kentin su kenarı sistemleri yerleşim ve karışık kullanım ( kültürel merkez, yeni ulaşım ağları, parklar ve su kenarı gezinti yerleri ) bölgeleri haline dönüşmektedir. (Kahn, Van der Plas, 1999)

Tasarım Sonucu:

Amsterdam bölgesi özellikle Amsterdam'ın tarihi merkezi ile ilgilenmektedir. Tarihi değerlerin yanı sıra Amstel nehri üstündeki Dam'ın ardındaki liman faaliyetleri ile oldukça değerli bir konumu vardır. Bölge, kent ile birlikte gelişen uydu merkezlerin büyümesi ile gelişmektedir. Denizi doldurma çalışmaları yüzyıllardır bölgenin fazla kuşatılmasını sağlamış ve tarıma elverişli hale getirilmiş su seviyesinin altındaki bölgeleri yaratmak Kuzey Hollanda'nın tipik bir durumu olmuştur. Bu doldurma çalışmalarına bir örnek olarak 'Haarlemmermeer' bölgesinin kurutulması gösterilir. Bu proje sayesinde Schiphol havaalanı bölgesi ortaya çıkmıştır. (Alexander, 1997)

### **1- Doğu Liman Bölgesi (Oostelijke Havengebied) projesi**

KNSM adaları eski ile yeninin karmasından oluşan yapıların sanatçılar ve kulüpler tarafından kullanılmasıyla kendi güçlerinin ellerine geçirmeyi başarmışlardır. Bu sonuç çok geniş bir topluluğun ve yatırımcıların dikkatini çekmeyi başarmıştır. Bundan sonra, Amsterdam'da 'Oostelijke Handelskade', (Şekil 4.22) bölgelerinde çok çeşitli gelişimler olmuştur. Alışveriş ve ticaret merkezleri ile büyük konutlar eski atölyelerin dönüştürülmesi sonucu ortaya çıkmışlardır, bunun yanı sıra otellerle birlikte yolcu terminali, tiyatro binası, hükümet tarafından desteklenmiş konutlar, kişiye özel ofisler ve lüks çatı katları gibi yeni yapılar da görülmeye başlanmıştır. Doğu liman bölgesi projesi, 1991 yılında Amsterdam kent ve ING Bankası tarafından görevlendirilen su kenarı projelerinin; (OMA, KCAP, West 8, UN Studio ve Neutelings Riedijk gibi) başarısızlıklarından sonra bağımsız projeler şeklinde gelişmiştir. (Cristiaanse, 2003)

Projenin söz konusu planının en önemli özelliği tarihi kent merkezi ile açık denizi birbirine bağlayan geçiş bölgesini ele almış olmasıdır. Böylelikle IJ bölgesinin su ile olan ilişkisi yeniden sağlanmış ve söz konusu alanların kamunun kullanımına açılması gerçekleştirilmiştir.

1-KNSM adası (Şekil 4.30), zamanında Hollanda Kraliyet Gemcilik Firmasına ev sahipliği

yapmaktaydı. Şu an 1250 adet konut içermektedir. Gelişim, merkez park alanının yanında uzanan kıyı kenarı boyunca uzanan trafik yolu giden apartman bloklarının formunu almıştır. Plan Amsterdam Kent Konseyi planlamacıları ile Jo Coenen işbirliğinin sonucudur.

2- Java Adası, KNSM 'den sonra gelen ilk sanayi bölgeleridir. Şu an 1350 konutun ve 500 m karelik bir alana yayılmış ticaret bölgesinin karışımından oluşmaktadır. Buradaki tasarım yaklaşımı farklıdır. Dokuz kata kadar olan apartman blokları ada çevresinde bir duvar oluşturmaktadır. Trafik, merkezi yaya yollarının avlu ile bağlantısını sağlayacak şekilde sahil kıyıları kaplamıştır.

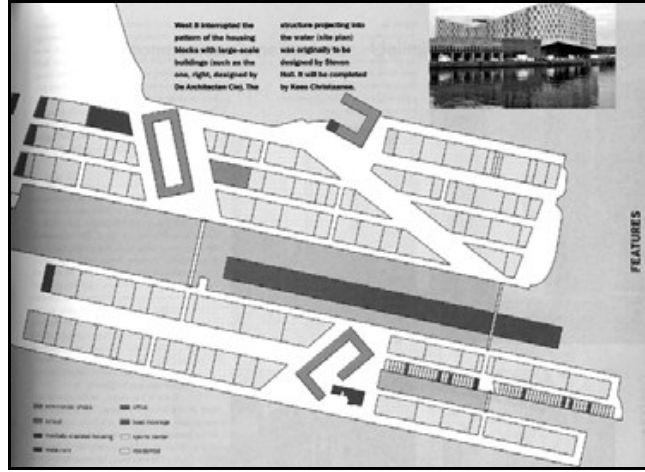


Şekil 4.29 Knsn ve Java Adaları (Amsterdam Haritası)

3- Borneo, Sporenburg bölgesi eski tren manevra alanıdır. Borneo, Doğu Liman Bölgesi projesinin neredeyse üçte birlik kısmını içermektedir. Bu bölge bir zamanların terkedilmiş atölyelerine, demiryolu yan hatlarına ve kargo vinçlerine ev sahipliği yapmıştır. Burada kent tasarımcıları, az katlı konutlar planlamışlar ve bölgenin yüksek yoğunluklu bir bölge olmasını önermişlerdir. Sadece tasarlanmış bölgelerde ilgi merkezi noktaları yakalamak için bloklarca daire inşa edilmiştir.(Şekil 4.31, 4.32). Diğer bölgelerde ise üç katlı bloklara izin verilmiştir. Her bir birim cadde üstünde kendi giriş kapısına ve bahçesine sahip olmalıdır. Parseller 16metre derinliğinde ve 4,2–6 metre arası değişen genişliktedir. Yükseklikleri ise 9,5 metre ile sınırlandırılmıştır. Zemin katının yüksekliği 3,5 metre olmak durumunda ve konutlar hemen rıhtım kenarında inşa edilmek zorundadır. (Rowland, 2003)

Borneo bölgesinde planlanan sıra ev blokları Amsterdam'ın tarihsel kanal evleri bölgesine benzememektedir. Bu liman bölgesinin devrettiği bölgeler daha çok Amsterdam'ın bilinen resmine benzemiştir. 17000 yeni konut birimi tarihi kent merkezine benzer kalitede bir yaşam olanağı sunmaktadır. Bu birimler tek aile sıra evleridir. Yeni tasarımdaki kamu

alanları, küçük ve basit tasarlanmış parkı ve diğer Doğu Liman adalarına suyolları üzerinden bağlanan kemer şeklindeki üç güzel yaya köprülerini içermektedir. West 8 Adrian Geuze projesi sayesinde, gözler kentin nirengi noktalarına yani merkezi tren istasyonuna, anıtsal pompalama istasyonuna, büyük limana açılan koyların yarıklarına çevrilmiştir. Projede bir okul ve bir de yaşlılar evi de bulunmaktadır. Ulusun gelişen servetine oranla birimlerin sadece %30 kadarı sosyal konuttur. (Russell, 2001)



Şekil 4.30 Borneo ve Sporenburg . (Borret, 2001)



Şekil 4.31 Yapım Aşamasındaki doklar ,(üç büyük apartman bloklarını göstermektedir.)  
(Borret, 2001)

## 2- IJ-nehir kıyısı projesi

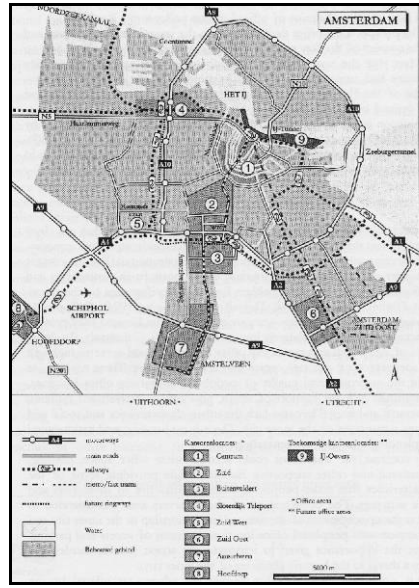
Ij-nehir kıyısı projesindeki başarısızlığın sebepleri:

1- IJ-nehir kıyısı projesinin ekonomik merkezi daha gelişmiş araç ve demiryolu akslarının inşasını gerektirmektedir. Ancak ulaşım ağlarının inşası oldukça pahalı olmaktadır.

2- Polinükleer ofis pazarı: Ranstad bölgesindeki bir takım yere yerleşmiş ofis alanları boyut olarak, boşluk (boş oda) oranları, kira bedelleri, ofis alanlarının kalitesi olarak bu bölgenin ofis merkezlerinden daha “olumlu” özelliklere sahip olduğu düşünülmektedir.

Amsterdam su kenarı, kent merkezi ve IJ nehri arasında fayda getirecek olan gelişim için alan sağlamaktadır. Ancak çevresel ve periferi ofis yerleşimlerinin popülaritesi su kenarındaki ofis gelişimi için sorun oluşturmaktadır. Kara yolları boyunca konumlanmış ofis alanları yol aksına, park etme olanağına sahip olduğu ve de daha düşük maliyetli olduğu için tercih edilmektedir.

Bu bölgede dükkânların, posta ofislerinin, rekreasyonel faaliyetlerinin, restoranların ve barların oluşumundan yoksun kalınmıştır. Ayrıca kent karakteristiğinden ve kent merkezi kültür ve sosyal avantajından da yoksun bırakılmaktadır. Konut bulunmamaktadır ve mimari standartlara rastlanmamaktadır.



Şekil 4.32 Amsterdam bölgesi ana ofis yerleşimleri (Malone, 1996)

Bunun tersi olarak su kenarı yukarıda sayılan tüm fonksiyonları içinde barındırabilecek yapıya sahiptir. IJ-nehir kıyısı projesi bölgenin ve onun iç kentle bağlantılarının olanaklarının patlamasını hedeflemektedir.

3- Merkezi yönetim politikası ve altyapı olanağı:

Ofis gelişimindeki bölgesel kavram IJ gelişimine de yansımıştır. Ancak su kenarındaki ofis gelişim önerisi 1988 yılında değişmiştir. Ulusal otoriteler ise Amsterdam’da, Rotterdam’da

Hague ve Utrecht'te ofis yerleşimlerinin artmasını ilan etmektedirler.

#### 4- Yerel sorumluluk:

IJ-nehir kıyısı projesi, yerel otoritelerin ve kamunun etkisi ile yavaşlamıştır. Amsterdam projesi tartışmaya açık bir projedir. Ancak Rotterdam projesi tarihi bölgesinin olmaması ile işlerin kolay yürüdüğü bir bölgedir. Rotterdam belediyesi sivililerle, gelişimcilerle eyalet başkanlığı ile birlikte iş yapmaktadır. Kop van Zuid projesi sorunsuz yürütülmüştür. Bu gelişim projesi kamu/ özel işbirliğine başvurmadan gerçekleşmiştir. Bunun IJ-oovers projesine ve AWF 'nin başarısızlığına bir örnek olması umulmaktadır.

### 4.3 HAMBURG

#### 4.3.1 Bölgenin Seçilme Nedenleri

Hamburg limanının temeli kuruluş yılı itibariyle, birinci nesil limanlara dayanmaktadır. Gelişen teknoloji ve değişen liman faaliyetleri ile dönüşüme uğramıştır. 1956 yılında limanın modernize edilmesiyle en önemli dönemini ikinci nesil liman olarak sürdürmüştür. Ancak Elbe nehrinin güney bölgesinin yeni faaliyetler için daha elverişli mekânsal olanaklara sahip olması nedeniyle ve de eski liman bölgesinin bu üçüncü nesil liman faaliyetlerine uygun altyapıyı sağlayamamasıyla bölge gerilemiş ve daha az kullanılır hale gelmiştir. Bu nedenle dünya çapında görülen su kenarı düzenleme çalışmaları Hamburg'da da kendini göstermiştir. Artık eski liman bölgesi kent için çok önemli değildir. Ancak Hamburg liman bölgesi tarihi bir değere sahiptir. 2.Dünya Savaşına rağmen Hamburg, özellikle iyi durumdaki iskeleleri ve köprüleri ile liman havzası, dokları, tersanesi, vinçleri Elbe tüneli ve yük taşıma tren alanları gibi sanayi çağına ait birçok tarihsel değer taşımaktadır. (HPADC, 2000) Hamburg kenti uzun yıllar limanı sayesinde Avrupa'da ekonomik bir güç olmuştur. Ancak zamanla bu gücünü yitirmiştir. Bu duruma aşağıda değinilmiştir.

Hamburg kenti liman bölgesi ve Grasbrook bölgesi kentin başlangıcından bu yana vardır. Ortaçağda Elbe nehri, merkezi Avrupa'nın kalbine giden kolay birkaç yoldan biridir. 12. yüzyılda askeri suların kesişme noktasıdır ve böylece Hamburg Merkezi Avrupa'nın esas ticari rotalarından biri haline gelmiştir. İlerleyen yüzyıllarda limana uğrayan tüccarların bir süreliğine yüklerini Hamburg'da depolanmasına izin vermeleri ile Hamburg köylüleri bu limanı önemli bir liman haline getirmişlerdir. Bu ticari zekâ ile gerekli olan altyapıya sahip olmanın öneminin kavranmış olmasıyla Hamburg'da kanallar kazılmaya başlanmıştır. (Eşkar, 1997) Liman bölgesi ticaret için en uygun bölgelerden birisidir. Hamburg kentlisi, birçok

liman ve buna bağı olan birçok ticari binalar inşa etmiştir. İlk liman gümrüğün yanında yer almasıyla önemli bir avantaja sahip olmuştur. 15. yüzyıldan itibaren denizden gelen saldırılara karşı korumaktan daha önemli bir fonksiyon olarak limanın ticari fonksiyonu önemlidir ve nehrin denizcilik faaliyetlerini elinde tutmaktadır. Su rotaları ve liman olanakları kuruldukları yıldan bu yana kent için önemlidir. 15. yüzyılda kurulmuş olan tarihi kent parçası ve Hamburg kent merkezinin kuzey kenarında kurulmuş olan kent merkezi limanı kentin en karakteristik parçası olmuştur.

Bu durum yüzyıllarca devam etmiştir. Ancak teknolojik gelişmeler, taşınan yüklerin değişimi gibi nedenlerle liman gereksinimleri değişmiştir. Bu değişimlere örnek olarak; 1920 yılında kamyonlar ve yük vagonların teknolojik yönden gelişmesiyle yüklerin limanda yüklenip boşaltılma yöntemleri değişmiştir. Büyük buharlı gemiler kıyıda direk olarak



Şekil 4.33 Hamburg kenti 1580 (Braun,1589)

yüklenip boşaltılmaya başlanmıştır. Bu liman havzalarının artık derinleştirilmesi gerektiği anlamına gelmektedir, aynı zamanda da daha az mavnaya ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Liman kıyısı antrepolarının depolama kapasitesi artmıştır ve donduruculu depolar gibi özelleşmiş birimler inşa edilmiştir. (HPADC, 2000)

İkinci Dünya Savaşından sonra, antrepoların %70'i ve kıyı şeridi depolarının %90'ı yıkılmıştır. 1952'den sonra çatalı kaldıraç araçları (fork-lift) , kargo yükleme yöntemleriyle elle yükleme yöntemleri yer değiştirmiştir. 1956 yılından sonra, liman yeniden inşa edilmiştir ve modernize olmuştur. 1966 yılında ilk 'roll-on, roll-off' gemi Sandtorhafen limanında görülmüştür. 1960 yılının sonunda konteyner ticaretinin gelişi ile dünya çapında taşımacılık yöntemlerinde devrim olmuştur. Bu, tüm liman bölgesinin yeniden şekillenmesine yol açmıştır. 1968 yılında ilk konteyner gemisi Burchardkai kıyısında demirlemiştir. Bundan

böyle gemi işleri taşımacılık sektörü yüzyıllardır liman faaliyetlerini elinde tutmuş kuzey bölümünden Elbe nehrinin daha modern liman olanaklarına sahip güney bölümüne taşınmıştır. Bu durum liman bölgesinin en temel terk edilme nedenidir. Liman havzaları ve kent merkezinin yanındaki nehir kıyıları geleneksel gemicilik faaliyetleri için kullanılmaya devam etmiştir ancak çok açıkça görülmektedir ki bu bölgelerin de modern depolama yöntemleri için kullanılması daha uygun olacaktır.

Yeni servis alanlarındaki; mesela reklâmçılık ve danışma sektörlerindeki büyüme ile geleneksel üretim alanları ve servis alanları azalmıştır. Hamburg limanının yer değiştirmesi sonucunda, eski liman bölgesindeki boşalmış alanlar Hafencity projesi adıyla geliştirilecek, yeniden yapılandırılacaktır. 155 ha'lık alan karma bölge olarak inşa edilecektir Bu projeler adım adım özel sektör tarafından desteklenerek gerçekleştirilecektir.

Geçmişte Avrupa ekonomisinde oldukça önemli bir yere sahip olan ve bu ekonomik gücünü limanına borçlu olan Hamburg kentinin artık liman bölgesi eski gücüne sahip değildir ve liman faaliyetleri bir başka bölgeye taşınmıştır. Bu bölgenin yeniden düzenleme çalışmalarının incelenmesinin bu çalışma için faydalı olacağı düşünülmüştür.

#### **4.3.2 Bölgenin Coğrafik Konumunun İncelenmesi**

Hafencity Elbe nehrinin üzerindeki gelgit vadisinde yer almaktadır. Bu bölge, Alster , Billie ve Elbe nehir sistemlerinin karıştığı bölgede oluşmuştur. 16. yüzyılın sonuna kadar bölge, Alsterhafen limanı, Binenhafen, Oberhafen ve Niederhafen limanları ile birlikte Hamburg'un Hanseatik Birliğinde üstünlük sağlamasını sağlamıştır. (Runde, 2004) Hafencity 155 ha'lık alanı ile Hamburg'un en önemli bölgelerinden biridir. Merkezi konumu ile Hafencity Hamburg tarihi kent merkezini Elbe nehrine bağlama şansı vermektedir. Hafencity bölgesi, kent merkezinin su taşkınlığından korunma alanı olan Kuzey Elbe nehrinde konumlanmıştır.(Şekil 4.34) Bu alanlar su seviyesinin 4.4m ile 7.2m üstündeki alanlardır. (HPADC, 2000) Hafencity bölgesinin batı tarafı, 155 ha, güneyde Speicherstadt ve Hamburg kent merkezi ile bitişik olan taraftır. Doğu tarafı, merkez pazarın güneyinde Oberhafen kanalı ile ayrılarak yer almaktadır. Bölge Kuzey Elbe nehrinin kuzeyinde yer alır ve batıda Kaiserhafen, doğuda da Elbe köprüsü ile sınırlanmıştır. (Frahm, Friedel, 2002) Kent, kentin ortasında genişleyip göl halini alan Alster'a doğru uzanmaktadır. Kanalların açılmasıyla insan yapımı nehir kesişimleri Alster, Billie ve Elbe 'nin kuzey kesimi olan doğal nehir sistemlerinin iç içe karışımını sağlamıştır. Bu durum, yapılaşmış alanlara ve liman fonksiyonlarına kolayca gelişim olanağı vermiştir. Kentin ilk limanı, Elbe'ye akan Billie nehri



bölgesi, 100 ha'lık alanı da kara parçasıdır. Bölgenin belediye merkezine olan uzaklığı 800m., merkez istasyon binasına olan uzaklığı da 1.100m. kadardır. (Şekil 4.35) Projelendirilecek bölgenin batı-doğu doğrultusundaki genişliği 3.300m iken kuzey-güney doğrultusundaki uzunluğu 1.000 m kadardır. Mevcut liman bölgesinin toplam rıhtım uzunluğu da 9.750 metredir.

#### **4.3.3 Ekonomik Karakteri**

Hamburg'un profili coğrafi ve ekonomik verilere göre çizilmektedir. Hamburg'un ekonomik rolü uluslararası ticarete dayanmaktadır. 20. yüzyılın konteyner limanı Avrupa'nın ikinci büyük, dünyanın dokuzuncu büyük limanıdır. Ancak yüksek teknoloji, modern imalat tekniklerindeki ve kültür endüstrisindeki gelişim kentin ekonomik yapısını değiştirmektedir. (Stein, 2003 ) Bunun sonucunda yeni ekonomik kaynaklara ayak uydurabilecek bir kentsel projeye gereksinim duyulmuştur. Bu kentsel gelişim proje aşamasına gelene kadar Hamburg'un en önemli ekonomik kaynağını oluşturmuş olan Hafencity bölgesinin ekonomik değişimleri başlangıçtan bugüne kadar incelenmektedir. Bu araştırmada özellikle kentin ekonomisini şekillendiren limanı, kargo taşımacılığı, teknolojik gelişimi, taşınan yüklerin değişimi, bunlardan kaynaklanan mekânsal değişimleri ve bunların ekonomik karakteri nasıl şekillendirdikleri ele alınmıştır.

12.yüzyıldan bu yana var olan limana 1629 yılında 2610 adet gemi gelmeye başlamıştır ve 19. yüzyıla kadar ticari kapasite hızla artmıştır. (Şekil 4.36) Kent 1616- 1625 yılları arasında Grasbrook'un kuzey kesiminde inşa edilmiştir.(Şekil4.37) İki yeni bölge gelişmiştir; Kehrweider ve Wandrahm, (Şekil 4.34) bu bölgelerde liman işçilerine ve kalfalarına yerleşim olanağı sağlanmıştır. Atölyeler, ambarlar ve tüccar binaları liman bağlantılı bölgelerin ana karakterini oluşturmaya başlamıştır. (Frahm, Friedel, 2002) 1813 yılına kadar kent kendi kaynakları ile denizcilik aktivitelerini devam ettirebilmiştir. Ancak sanayi devrimi ile kentin denizcilik sektörü değişime uğramak durumunda kalmıştır.



Şekil 4.36 Hamburg 1600

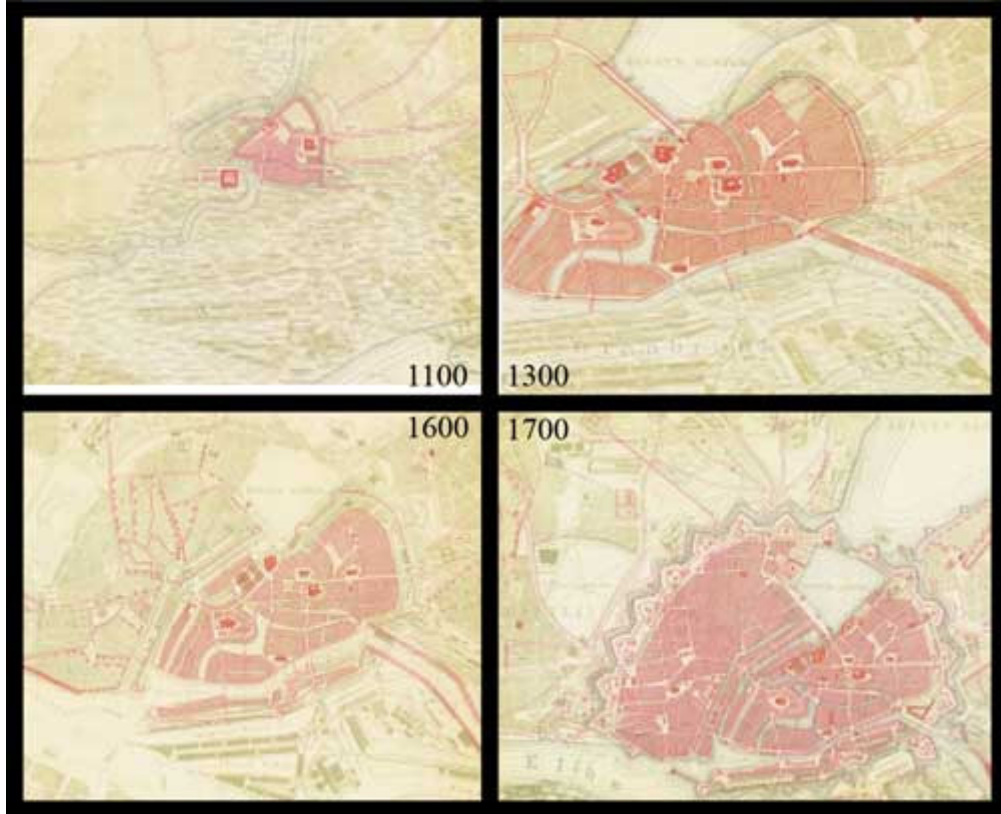
1871 yılında krallığın kurulmasıyla yabancı ülkelere uygulanan ilk gümrük vergisi ortaya çıkmıştır. Bu yılda Alman imparatorluğunun oluşumu sırasında Hamburg gümrük birliğinin dışında yer almaktadır. Tüm kentin yük paketleme ve dağıtım işlemleri serbest liman bölgesinde yapılmaktadır ancak gümrük vergisi ile ortaya çıkan formaliteler liman müşterilerini zor duruma sokmuştur. 1881 yılında, Bismarck Hamburg'un birliğe katılımını sağlamıştır. Hamburg, Alman İmparatorluğu Gümrük Birliği'ne katılmaya karar vermiştir ve 1888 yılında katılım gerçekleşmiştir. İmparatorluğun baskısı ile kent eski serbest ticaret bölgesi durumunu bırakmak durumunda kalmıştır. Ancak görüşmeler sırasında kentin serbest liman imtiyazları kısmen kabul görmüştür. Serbest liman bölgesi, Zollkanal (Şekil 4.34) tarafından korunmuştur ve gemicilik, ticaret ve ihracat sanayisi vergisiz olma durumunu devam ettirmiştir. Böylece bu bölgede zaman kaybı ve can sıkıcı müşteri formaliteleri olmadan yükler ulaştırılmaktadır. Serbest liman bölgesinde ikamet etmek yasaktır, bunun nedeni kent merkezi liman bölgesi ile serbest liman bölgesinin birbirinden uzak tutulmasını sağlamaktır. Ayrıca sanayinin ve sanayi bağlantılı fonksiyonların, sadece serbest liman bölgesinde bulunmasına veya yerleşmesine izin verilmiştir, öyle ki öğle yemekleri için restoran bile bulunmamaktadır. Serbest liman bölgesi olma özelliğini yitirmesi sonucunda kentin kaybolan depolama faaliyetlerinin yerini dolduracak şekilde, 'Speicherstadt' bölgesi planlanmıştır.(Şekil 4.35 ve 4.41) Antrepo kompleksi -Speicherstadt- 1888 yılında inşa edilmiştir ancak tamamen bitişi 1913 yılında gerçekleşmiştir. Binanın her bir deposu yük taşımacılığına uygun bir halde tasarlanmıştır. (Agriantoni, 1997) Depolama alanları serbest bölge içinde oluşturulmuştur. Dok hangarları sade ve teknik açıdan donanımlı birimlerdir. Projenin inşa maliyeti, proje arsasında mevcut iki bölgenin (Kehrwieder – eski çalışan kısım bölgesi ve Wandrahm - tüccar bölgesi) yıkılmasının gerekli olmasından dolayı yüksektir. Birkaç yıl sonra, yeni vergisiz antrepo bölgesi, Grasbrook liman bölgesi ile Hamburg iş

bölgesi arasında inşa edilmiştir. Bölgede artık konut ve iş alanı karışımı yoktur ve Hamburg Elbe nehrine olan direk erişimini kaybetmiştir. (Frahm, Friedel, 2002) 20. yüzyıldaki serbest limanın gelişimi iç kent ve liman arasındaki fonksiyonel ve mekânsal ayrımı arttırmıştır. Liman lojistiğinin fonksiyonel değişimi, 1860'larda konteyner taşımacılığının gelişimine paralel olarak değişmiştir. (Runde, 2004)

Hamburg'un ekonomisinde çok önemli yeri olan liman bölgesinin tarihsel değişim süreci aşağıda anlatılacaktır. Limanın dönüşümü, bu dönüşümün bağlı olduğu teknolojik gelişmeler ve kargo taşımacılık sistemlerindeki gelişmeler incelenmektedir.

Hamburg kenti 17. yüzyılda surlarını inşa etmiş (Şekil 4.37) ve kasabanın ön bölgesi olan Grasbrook kuzey bölgesi surlarla birlikte gelişmiştir. Wandrahm, Kehrwieder bölgeleri imalathanelerle ve ambarlarla barok döneminde liman silüetini oluşturmuştur. Grasbrook'un Elbe üzerindeki çayırları, kent bölgesi ile kaynaşmıştır. Kent kapılarının dışında su ve kara bağlantılı sanayiler gelişmiştir. (Runde, 2004)

Hanseatic Birliği'nin en parlak döneminde Hamburg'un Avrupalılar tarafından fark edilmiş olması kentin geleceği için bir fırsat olmuştur. Bu birlik 14. ve 15. yy'da 50 limanının ve 250 birleşik kentin yanı sıra, Kuzey Avrupa'nın büyük bir kısmının politik ve ticari hayatını da kontrol etmiştir. "Hanseatic Birliği'ne bağlı Londra, Kopenhag ve Hamburg'un da içinde bulunduğu diğer birçok kuzey başkenti deniz taşımacılığı ile ilgili gayri resmi merkezlerdir. Birlik dağılmıştır ve kent ile liman, ondan sonraki 5 yy. boyunca düşük bir profil izleyerek büyümüştür. Bir tarihçi, 19.yüzyılda endüstri devriminden, Alman Ulusal Birleşiminden ve



Şekil 4.37 Hamburg kenti gelişim planı (1100,1300,1600 ve 1700)

demiryolundan önce Hamburg ticareti için “hiçbir zaman başlangıçtaki gibi ticaret yapılmadı.” diye yorumda bulunmuştur. (Eşkar, 1997)

Sanayi devriminden sonra Harburg bölgesinde hızla gelişen bir sanayi yerleşmiştir. Hamburg sanayisi Harburg’ta yatırım olanağı bulmuştur. Kent liman bölgesi Hamburg taşımacılığının merkezi olmuştur.

19. yüzyılın son çeyreğinden sonra modern limanın parçaları oluşturulmaya başlanmıştır. Bu limanlar, Sand Gate limanı (1866), Kraliyet limanı (1872), Grasbrook limanı (1872–1881), Beach limanı (1873), Baakenhafen limanı (1887) ayrıca demiryolu firması tarafından işletilen Madgeburger limanıdır (1888). (Şekil 4.38)



Şekil 4.38 1880 yılında Hamburg kenti ve limanı

Baakenhafen, kent merkezi limanının sonundan Elbe Köprüsüne kadar bulunan liman 1871–1887 yılları arasında deniz aşırı araçlar özellikle buharlılar için inşa edilmiştir. Elbe'nin güney kesimi 'Peter doku' ile birlikte 1900 yılından beri bireysel gemicilik firmalarına kiralanmıştır. 19. yüzyılda, ticaretin ve sanayinin artması, Grasbrook'un kent yapısında ilk fabrikaların ve gaz işlerinin kurulması çok önemli bir değişiklik yaratmıştır. 19. yüzyıl ortasında, liman tasarısı, gelgit liman havzası boyunca gidecek deniz aşırı araçlara uygun olacak şekilde rıhtım özelliklerine göre geliştirilmiştir. Sandtorhafen limanı 1862–1866 yılları arasında inşa edilmiştir, ilk deniz aşırı gemilere yetecek derinliğe sahip olan gelgit liman havzasıdır ve böylece gemiler hemen kıyı kenarında demirleme olanağı bulmuştur (Şekil 4.37). Tek katlı kıyı ambarlar, kısa dönemli depolama olanağı sağlamaktadır ve Sandtorhafen limanının inşası ile liman genişletme projesi Grasbrook limanına, Madgeburger limanına ve 1880 sonrasında Baakenhafen limanına kadar uzanmıştır. (Şekil 4.36) Kargonun yüklenmesi ve dağılımı yeni yükleme boşaltma teknolojileri ve direk demiryolu bağlantısı ile verimli hale getirilmiştir ve taşınan yüklerin miktarında aşırı bir artış olmuştur. (Runde, 2004)



Şekil 4.39 Sandtorhafen limanı 1868 (Frahm, Friedel, 2002)

1980'lerin başında iki savaş ve birçok teknik devrim geçirmiş olan 800 yıllık ortaklık, yeni problemlerle karşılaşmıştır. 1960-70'lerde ortaya çıkan modernizasyonlar, eski liman modern tesisler yanında ihmal etmiştir. Böylece kent bir süre limanından ayrı kalmıştır. 10-12 yıl sonra ise durum tekrar değişmiş, kent liman arasındaki bağlantılar güçlenmiş ve hiç olmadıkları kadar yakın hale gelmişlerdir. Liman Hamburg'un yeni endüstriyel ve lojistik aktiviteleri için merkezi bir zemin haline gelmiştir. (Eşkar, 1997)

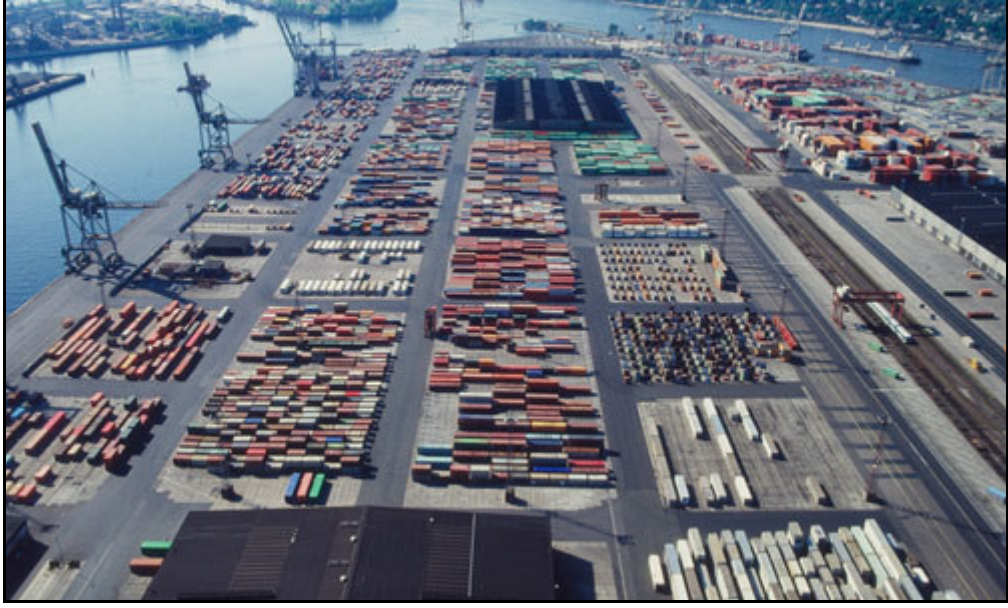
Hamburg bir kent ile bir limanın ortaklığıdır. 1992 yılında Hamburg 26.000 gemiyi karşılamış, 250.000 tren ve kamyon ile 65 milyon ton malzeme taşımacılığı yapmıştır. Bu, Hamburg'u dünyanın deniz taşımacılığında ilk on limanından biri, Avrupa'da ise 2. en büyük liman yapmaktadır. (Eşkar, 1997)

Limanın bu değişim sürecini etkileyen en önemli faktörlerden birisi teknolojik değişimlerdir. 12. yüzyıldan bu yana denizcilik faaliyetlerini sürdüren Hamburg kentinde 1816 yılında ilk buharlı gemi Elbe üzerinde hareket etmiştir. Birçok teknolojik gelişim limanda yüzyılın ilk çeyreğinde kendini göstermiştir. Örneğin bunlar; buharlı geminin icadı, yükleme boşaltma işlemlerindeki kaldıraçlar, insan ve yük taşımacılığında demiryolu sistemi gibi gelişimlerdir. Taşımacılık işlemleri haftalar sürerken artık teknolojik gelişimlerle bu süre oldukça kısalmıştır. Buharlı gemiler, demirleme yapmaksızın 20 dakikada palamar yerine gelebilmektedir. Yükler gemiyle depolara taşınıp sınıflandırılıp demiryolu ile yoluna devam etmektedir. Gemiler bu kitle kargolarla yüklenmektedir. Gemiler genelde 3-4 gün kıyıda beklerler. Ancak acil durumlarda gemiler bir gün içinde yüklenmekteydi. Dalmann, Grasbrook'ta modern limanların inşasına başlamıştır. Grasbrook'un kente yakın liman bölgesi

19. yüzyıl sonunda oldukça etkilidir. Sanayi devrimi döneminde, yüzyıllardır çok az değişiklik gösterebilen limanda ve gemicilik teknolojisindeki teknik buluşlarla hemen her şey evrim geçirmiştir. Bu dönemde halen çok sayıda yelkenli bulunmaktadır ancak buharlı gemilerle karşılaştırma yapılabilecek sayıda değildirler. Dokların demiryoluna paralel olması, birçok vinçle aynı anda birçok alanda yükleme- boşaltma yapma avantajı sağlamıştır. 1891 yılında ilk elektrikli vinçler işe başlamıştır. Sand Gate limanında 1912 yılında ilk kez modern liman depolarının yerini geniş hangarlar almıştır. Limandaki büyük gemilerle birlikte küçük ve orta büyüklükteki motorlu araçlar da ilerleme kaydetmiştir.

Savaşın ağır yıkımından sonra 1954 yılında elektrik üretimi değişime uğramıştır. Ellilerin başında ağır yük arabaları ve çatallı kaldıraç araçlar (fork-lift) kullanılmaya başlamıştır. Beach limanında 1964 yılında güç istasyonu limanı girişimciler tarafından ele alınmıştır ve 1968 yılında ilk konteyner gemisi taşımacılık devrimi yaratmıştır.

İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki ilk onlu yıllarda yükler deniz aşırı araçlarla getirilmektedir. Gemiler kanallar yoluyla atölyelerin altına dar mavnalarla demirlemektedirler. Son onlu yıllarda ise, 'kitle' kargolarla veya konteynerlerle kamyonlar mavnalarla yer değiştirmiştir. Sonuç olarak, kanalın dış görünümünü oluşturan vinçler tamamen ortadan kaldırılmıştır. (Agriantoni, 1997) İkinci dünya savaşı ile sömürgeci beklentiler hüsrana uğramıştır. Bunun sonucunda antrepo kompleksi yani Speicerstadt bölgesi fiilen tarihi bir bölge haline gelmiştir. Ancak depolama faaliyetleri devam etmiştir. Yeni gemicilik teknikleri ile özellikle kitle kargo ve konteynerlerle esnek yapılarla donatılmış büyük depolama alanlarına olan ihtiyaç artmıştır. Speicherstadt'ın 2.75-3.20 m. yüksekliğindeki katlarında çatallı kaldıraç araçlarının kullanılması bina limitlerini aştığı için olanaksızdır. (Agriantoni, 1997) Örneğin; kahve, Hamburg'un ticaretini elinde tutan en önemli üründür. Hammaddesini Güney Afrika'dan almaktadır. Geçmişte ithal edilen bu ham kahveler dar mavnalara oradan da antrepolar gönderilmektedir. İkinci dünya savaşında kısmi zarar gören antrepo kompleksinin yerine kahveler Sandtorkai'da boşaltılmaya başlanılmıştır.(Şekil 4.41) Sandtorkia günümüzde büyük silolara sahiptir. Bu durum, daha büyük miktarlardaki ticari ürünlerin gelişmesiyle ve yeni taşımacılık ve dağıtım tekniklerinin sonucunda ortaya çıkmıştır. Depolanan paket ürün miktarı 1880 yılında 3.7 milyon adet iken 1994 yılında yarıya inmiştir. 1995 yılında ise 700.000 ton ham kahve konteynerler içinde boşaltılmaya başlanmıştır. Artık taşımacılık yöntemleri değişmiştir. Konteynerlerin içinde paket taşımak artık kullanılan bir yöntemdir.(Şekil 4.40) Kahve üreticileri, ham maddelerinin direk el değmeden ulaştırılmasını beklemektedir. Bu durum,



Şekil 4.40 Konteyner Terminali (Runde, 2004)

konteyner içinde ‘kitle kargo’ sistemini gerektirmektedir. Bu tekniği kullanmaya antrepo kompleksinin kat yükseklikleri elverişli olmadığından bina bu fonksiyonlardan uzaklaşmak durumunda kalmıştır. Bu nedenle yeni teknolojilere ayak uyduramayacak bina yapısı yüzünden antrepo kompleksi firmalar tarafından terk edilmiştir. (Agriantoni, 1997)

1960’ların sonlarında konteynerlerin kullanımı gerekli hatta zorunlu hale gelmiştir ve taşıma sanayi merkezi Elbe’nin güneyinde modern yükleme teknikleri ile yer değiştirmiştir. Yeni boşaltma teknikleri ve demiryolu direk bağlantısı taşımacılık ve yük dağılımı için yeni bir devrim yaratmıştır. Kısa zamanda, limanın iş miktarı çok artmıştır. Daha önceki dönemlerde gelişmemiş Grasbrook artık limanın ve kentin en modern parçası haline almıştır. Geleneksel liman havzası ve liman kıyısındaki yükleme yapılan iskeleler daha sonra gemicilik aletleri ve yük deposu için kullanılmıştır. (Frahm, Friedel, 2002)



Şekil 4.41 Sandorhafen ve Speicherstadt serbest liman bölgesi 1900

Taşımacılık sektöründe değişen sadece konteyner taşımacılığına geçiş olmamıştır. Liman donanımlarının en önemli fonksiyonlarından biri taşınan yüklerin dönüşüme uğramasıdır. Doğal yüklerin yerini ticari ürünler ve eşyalar almıştır. Limandaki bu durumsal fark birçok depolama düzeninde ve son ürün işleminde görülmüştür. (Agriantoni, 1997) Ayrıca taşınan malın tonajlarında da oldukça fark görülmektedir. Bu durumlar limanın dolayısıyla kentin ekonomisini etkileyen faktörlerdir. Örneğin, 1899 yılında tonaj 13 milyonken 1913 yılında iki katına çıkmıştır. 1879 yılındaki 5.000 gemi, 1913 yılında üç katına çıkmıştır. Ancak Hamburg artık dünyanın 4. büyük limanı değildir. 1900 yılından sonra artık büyük bir liman bile sayılmamaktadır. (HDAC, 2000) İlk konteyner gemisi 1178 konteyner taşıyabilirken günümüzde gemiler 7200 konteyner taşıyabilmektedir.

20. yüzyılın başında antrepo kompleksi, zamanın standartlarına uygun teknik olanaklara sahiptir. Bölgede yeni hidrolik vinçler kullanılmaktadır. Tüm depolanan ürünler: kahve, kakao, kauçuk, çay, halılar hep deniz aşırı bölgelerden gelmektedir. Bunların hepsi sömürge bölgelerinden gelen doğal ürünlerdir. Ortak istek bu ürünlerin ticari ürünlere dönüşümünü Hamburg serbest limanında antrepo bölgesinde gerçekleştirilmesidir. (Agriantoni, 1997)

#### 4.3.4 Sosyo-Demografik Özellikleri

Hamburg başlangıçta denizden 100 km. uzaklıkta, bataklık bir alanda yerleşmiş küçük bir köydür. 1860'lara kadar sadece 250.000 nüfusu olan bu yerleşim, metropoliten büyüklüğe çok hızlı gelmemiştir. (Çizelge 4.4) (Eşkar, 1997)

Çizelge 4.4 Bölge Nüfusunun İncelenmesi (www.demographia.com)

	Hamburg	Almanya
1800	250.000	22.400.000
1850	399.000	35.300.000
1900	768.000	56.400.000
1950	1.855.000	68.375.000
2000	1.726.000	82.797.000
2004	1.800.000	82.431.390

1860 yılında, modern liman operasyonuna paralel olarak işçi sınıfı da gelişmiştir. 1864 yılında ticaretin serbestleşmesi ile limana yeni iş olanakları gelmiştir. Doklardaki iş gücünün çoğu gündelikçi olarak çalışmaktadır. Bunlar iş arabulucularının ihtiyaçlarına göre şekillenmektedir. Limanların değişime uğraması ile iş gücü de değişime uğramıştır. Artık taşımacılıkta insan gücü yerine yüksek kalitede teknikerler, vinçleri kullanabilecek ve konteynerleri organize edebilecek iş gücüne ihtiyaç duyulmuştur.

Diğer Alman kentlerine kıyasla Hamburg'un işsizlik oranı oldukça ılımlıdır.1981 yılından sonra bu durum değişmiştir ve işsizlik oranı ulusal seviyenin üstüne çıkmıştır. 1980 yılının ilk yarısında sosyoekonomik durum çok net görülebilmektedir. Bu dönem Hamburg'un derin ekonomik kriz dönemidir.

1980'lerde eski liman kentleri güney kentlerine göre çok daha güçlü bir krizle yüz yüze kalmıştır. Güney kentlerinde modern üretim hatları ve güçlü servis sektörleri sayesinde daha az işsizlik oranı görülmüştür. (Dangschat, 1994)

Limanın iş gücünün en büyük parçasını insan gücü oluştururken, artık günümüzde konteyner taşımacılığı ile iş gücüne duyulan ihtiyaç oldukça azalmıştır. Mevcut iş gücü zor duruma düşmüştür. Artık bölge halkı için büyük kent çok daha fazla etkileyici öge içermektedir ayrıca buradaki iş gücü olanağı daha fazladır. Doğum oranlarının artmasıyla nüfus hızla artmıştır. (Çizelge 4.4) Tüm nüfusun yerleşebileceği mekânlara ihtiyaç duyulmuştur. Yüzyıl dönümünde konut açığı kiraların artmasına sebep olmuştur böylece çalışanlar hijyenik olmayan ve sosyal koşulları sağlayamayan konutlarda iç içe yaşamak durumunda kalmışlardır.

Bölge Ulaşım Ağının İncelenmesi:

Bir sonraki teknolojik gelişim olarak demiryolu ağına doklara paralel şekilde uzanarak

doğrudan ulaşım olanağı vermektedir. 1866 yılında Sand Gate limanı, 1872 yılında da kraliyet limanı inşa edilmiştir. 1881 yılına kadar Grasbrook, Dalmannkai ve Huebenerkai limanları açılmıştır.

Çözülmesi gereken en önemli trafik sorunu, Elbe nehrine ve limana yakın bölgedeki eski kentin güney kenar bölgesi boyunca uzanan doğu-batı trafiğini taşıyabilecek bir ana arterin bulunmamasıdır. Neugestaltung projesi ile nehir boyunca eski kentin batısına kadar giden ana bir aks yaratana kadar bölgeye akan trafik hızla artmıştır. Elbe nehri projesi ayrıca demiryolu ve kent otoyol arterinin yeniden tasarlanmasını da içermektedir.

Proje alanı yerel, bölgesel ve ulusal yol ağı ile iyi bağlantılar kurmalıdır. Hafencity alanı kent içi ile Niederbaumbrücke, Brooksbrücke köprüsü, gibi köprüler yoluyla direkt bir bağlantıya sahiptir. Buradan da Zweibrücken ve Freiafenellbrücke köprüleri ile bölgesel ve ulusal yol ağına bağlanmaktadır. Hafencity’i etkileyen ana yollar, Am Sandtorkai, Brooktorkai gibi ana yollardır.

Hafencity’nin yeni planına göre günde 90.000 civarında araç sirkülasyonu düşünülmüştür. Kent içi trafiğinin %5’ini günde 85.000 aracı taşıyacak olan köprüler almaktadır. Trafik yoğunluğunun %80’i kuzeyden, %20’si güneyden kaynaklanacaktır.

Plan, kent merkezinden Kornbrücke’ye, Brooktor’a ve birtakım yerlere ulaşacak olan demiryolu hattını da içermektedir. (HPADC, 2000)

#### **4.3.5 Yerel Yönetimin Rolü**

1864 yılına kadar limanların yönetimini ‘sanayi binaları departmanı’ komisyonu ele almıştır. Limanlar 1947 ‘ekonomi ve trafik otoritesine’ kadar sadece farklı binaların ve taşımacılık otoritelerin ikincil bir parçası olarak kabul görmektedir.

Arbeitsstab, kent planlamacılarına, kent memurlarına 1944 yılında bir rehber hazırlamıştır. Savaş sonrasında kent planlamacıları ve memurlar bu rehberden yararlanarak yeniden yapılanma yöntemini organize etmişlerdir. (Dangschat, 1994) 19. yüzyıl ortasında liman yapım yöneticisi Dalmann, sanayi çağına hizmet verebilecek bir genel plan tasarlatmıştır.

1983–88 yıllarında Almanya tarihi anıtlar ofisi, gemicilik bağlantılı binalar ve donanımları ile ilgili olarak bir araştırma projesi yürütmüştür. Ofis dört ayrı kent üzerinde çalışmıştır. Bu kentlerden biri de Hamburg’dur. Hamburg, Federal Alman Cumhuriyetinin en büyük deniz limanına sahip kentidir. Hamburg kentinde antrepo kompleksi (Speicherstadt–100 yıllık

limanın atölye bölümleri), eski Elbe tüneli, iskele (dosa), gümrük binası, balık salonu, tahıl ambarları, hangarlar, vinçler, köprüler ve liman demiryolu donanımları gibi gemicilikle ilgili yapılar ele alınmıştır. (HPADC 2000)

Binaları, köprüleri, kanalları ve setleri ile 'Speicherstadt' komşu bölgeleri, uluslar arası kültürel hazinenin içinde yer almaktadır. Mayıs 1991 yılında Bağımsız Hamburg Hanseatic Kenti (Free and Hanseatic City of Hamburg – FHH) tarihi değeri yasal olarak kabul görmüştür. Sandtorhafen, Grasbrookhafen, Madgeburger limanları, en eski kiralık liman havzalarıdır ve tarihi değer taşımaktadırlar. Tarihi değer taşıyan diğer bölgeler, Kaispeicher A ve B, Nehir ve liman yönetim binasının bir kısmı, Oberhafenkantine ve birçok köprüler olmuştur. (Runde, 2004)

Hafencity bölgesinin çoğunluğu, (%88'i) Hamburg Kentine aittir, geri kalan kısmı ise Deutsche Bahn AG ( Alman Demiryolu İşletmesi) kurumuna aittir. Hamburg Paramentosunun 1997 yılındaki teklifi ile Hamburg Hafencity bölgesi ' Özel Kent ve Liman Varlığı' (SACH) olarak atfedilmiştir. 1997 Senato ve Yerel Konsey'in teklifiyle bölge Hamburg Kentine verilmiştir. Bazı caddelerle birlikte su alanları, kamu taşımacılığına ait bölgeler SACH kapsamı içinde değildir. (HPADC, 2000) 1990'ların ortasında Hamburg birçok farklı firma tarafından satın alınmıştır. Hamburg bu firmalara işleri için yeni yerleşim alanları bulmak yerine proje aşamasında da ilişki içinde olmuştur. Değişim yavaş yavaş gerçekleşmiştir. (Runde, 2004)

1997, Hafencity gelişimini Dr. Henning Vosherau ilk olarak duyurmuştur. Tarihi kararlara referans vererek bir yol çizmiştir. Avrupa kentlerinin giderek artan kent merkezlerinin yerleşim, iş gücü ve ziyaretçiler için çekici olma durumu proje için çok büyük bir önem taşımaktadır. Hafencity ile Hamburg denizcilik ambiansının konutlarla eğlence, turizm, ticaret ve servislerle birleşmesi ile canlı bir kent bölgesi halini alması sağlanacaktır. (HPADC, 2000)

Hamburg Kent Paramentosunun kararıyla Hafencity tarafında olarak 1997 yılında Hamburg bir asır sonra Elbe'ye tekrar dönmüştür. Speicherstadt firmaları, tek bir atmosfer yaratmak için devam etmişlerdir. Koruma altındaki binalar, Boiler evi gibi, yeni bir hayatla dolmuşlardır ve Hafencity'e güzel bir giriş oluşturmuştur. (Frahm, Friedel, 2002)

Ancak Hafencity projesi, örneğin büyük yatırım yapan Hamburg Kenti firması (Hafencity Hamburg GmbH) gibi büyük firmalara bağlı olarak finanse edilecektir. 1980'lerin sonlarında kent yöneticileri tarihi kenti –limanın da içinde bulunduğu- yatırımcılara satarak kentin para kazanmasını sağlamayı amaçlamışlardır. Tarihi bölgenin dekoratif amaçlı koruma yöntemi

bölgenin yaşama alanlarına, boş zaman aktivitelerine, yeme-içme sektörüne ve liman dışı faaliyetlere açılmasıyla sona erdirilecektir.

Kossak, Hamburg yöneticilerinden biri olarak diğer limanların değişim yöntemlerinden esinlenmiştir. Hamburg'un Elbe üzerinde bir şansı olduğunu göstermiştir. Yeni mimari yaklaşımlar bölgenin potansiyelini açığa çıkarmıştır. Reklâm ve medya sektörü, binalara yerleşmiştir. Yeni kent merkezi limanında konumlanmış olan, Hamburg dok bölgesi direk olarak kent merkez sınırına yerleşmiştir. Kent tekrardan nehre doğru büyümüştür. Bölgedeki tüm gelişim girişimleri ekonomik nedenlerle ortaya çıkmıştır. Kent tüm köprüleri ve yolları içine alarak tarihi bölgeyi koruma altına alarak ilk adımı atmıştır.

Hafencity, 1997 yılında Kent Parlamento Hareketi (City Parliament Act) ile yasal olarak kurulduğu zaman Hamburg Elbe nehrine 100 yıl sonra tekrar dönmüş olacaktır.

Krallığın artan baskıları ile Hamburg kenti Parlemtentosu, 1881 yılında Hanseatik birliğine katılmıştır. Böylece gümrük vergisi ortadan kalkmıştır. Sadece serbest liman bölgesi mevcut kent bölgesinden ayrı olan ve Zollkanal'ı ile korunmuş gemicilik, ticaret ve ithalat sanayisi vergisiz çevre gelişimini devam ettirmiştir. Serbest liman bölgesini kentten ayıran yeni köprüler, binalar ve Zollkanal, inşa edilmiştir. (Frahm, Friedel, 2002)

19. yüzyıl başlarında yeni sanayi ve belediye gaz işleri Grasrook üzerinde kurulmuştur. Liman Gelişim Direktörü (HDD) Dalmann önderliğinde, gelgit etkilerine açık Sandtorhafen, Grasbrookhafen ve Baakenhafen liman havzasının inşaatı o dönemlerde başlamıştır. Demiryoluna ve modern boşaltma teknikleriyle direk bağlantı sağlama liman iş yöntemini dramatik bir şekilde değiştirmiştir. (Frahm, Friedel, 2002)

#### **4.3.6 Tasarım Önerileri**

Hafencity mastır planı, Hamburg kent merkezinin uzantısı olan liman bölgesinin dönüşüm planıdır. Speicherstadt tarihi bölgesi ile Elbe nehri arasındaki bölgede yer almaktadır. Mastır plan, hem planlanmış bölgeleri hem de gelecekte planlanması beklenen bölgeleri içermektedir. Esnek bir plandır, planlama ve uygulamaya aşamalarında değişime uğrayabilecek şekilde tasarlanmıştır.

Mastır planın ilk amacı, Hafencity gelişimi ile kentin ekonomik, sosyal, kültürel olarak değişimini sağlamak olmuştur. Bölge apartmanların, ofislerin, dükkânların, kültür faaliyetlerinin, boş zaman aktivitelerinin ve turizm fonksiyonlarının yer aldığı kozmopolit bir bölge olacaktır. Kentsel büyümenin, uluslar arası ve yerel boyutta ekonomik etkilerin, sosyal

durumun, yeni teknolojik buluşların ve geleneksel yapıdaki Hafencity bölgesinin farkına varılması sonucunda kent tasarımında yeni düzenlemelere gidilmiştir.

Mastır plan, disiplinler arası yaratıcı yöntemlerin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır ve kamunun planlama üzerindeki fikirlerinin yardımıyla uluslar arası kentsel tasarım yarışmasının sonucu olarak tamamlanmıştır. Tüm plan, kentsel tasarım planını yapısal ve taşımacılık planını ayrıca da su taşkınına karşı alınacak önlemleri ve açık alan kullanımını tanımlayan bilgileri içermektedir.

Projeye göre Hafencity bölgesinin gelişimi yaklaşık 25 yıl sürecek bir zaman diliminde tamamlanacaktır. Bölgenin genel altyapısını ve kentin ihtiyaçlarını karşılayabilmek için mastır plan esnek olmak zorundadır. Hafencity gelişim projesinde bölgenin dönüşümü önerilirken kentin gerçek gereksinimlerine alternatif fonksiyonlar ve mekânsal yorumlar getirilmektedir. (HPADC, 2000)

Hafencity, iç kent karakterinde bir bölgedir ve kent fonksiyonlarına uygun olan koşulları içermektedir. Bu durum kent yoğunluğu ile artan kent gelişimine ve ard arda gelen açık alanların dönüşümüne bağlıdır. Mastır plan, kent merkezinde konutların yeniden yerleştirilmesi, geniş çaplı yeni iş olanaklarının yaratılması için ve alışveriş, eğitim, kültür-eglenme ve kent turizm fonksiyonlarında yeni dürtüleri oluşturacak şekilde kentsel karışımı oluşturmaktadır.

Gelecek dönemde planlanması düşünülen kent merkezi dönüşüm projesinde, üretim ve ticaret sektöründeki teknolojik ilerlemeler göz önünde tutulmalı ve bunların kent dokusunda tekrardan yer alabilecekleri düşünülmelidir. Eğer firmalar çok katlı bina yapıları içinde birleşmek isterlerse Hafencity, yeterli kapasiteye sahiptir. (HPADC, 2000)

Proje birçok farklı kent fonksiyonuna hizmet verecek şekilde tasarlanmıştır. Proje hazırlanma aşamasında ele alınan dikkat edilen hususlar aşağıda anlatılmaktadır.

-Hafencity bölgesi mevcut kent merkezi ile bağlantılı olmalıdır. Bölgeler kent karakterlerini içermelidir ve ayrı ayrı planlanan bölgeler kent silüetine uygun ve düzgün bir form oluşturabilecek şekilde bir araya gelmelidir. Am Sandtorkai/ Brooktorkai, Dalmannkai/ Kaiserkai, Strankai, Madgeburger limanının etrafındaki merkez bölgesi, merkez parkın doğusu, tren raylarının arası ve Oberhafen, Baakenhafen limanının her iki yakası, Elbe köprüsünün doğu tarafı her biri kendine özgü bir kent karakterini içinde barındıracak şekilde tasarlanmıştır. (Şekil 4.42, 4.43) Kesişimlerin ve geçişlerin düzeni iyi belirlenmelidir.

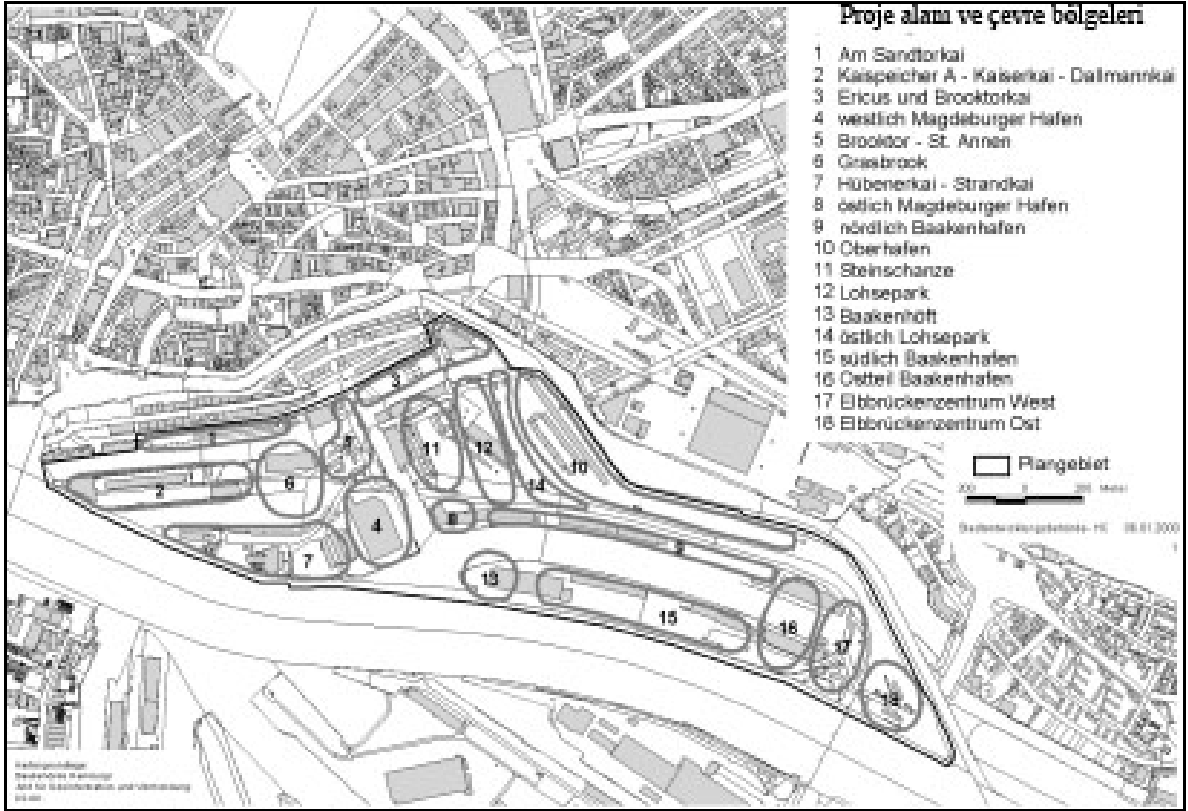
Hafencity projesinin sahip olduğu esas potansiyel kent merkezi ile limanı ve Elbe nehrini görsel anlamda ve cadde bağlantıları ile kent mekânlarıyla birbirlerine bağlamaktadır. Mastır plan kent ve kentin yapı bağlantılarını birleştiren kent planı üzerine temellenmiştir. Su ve kara liman yapısı ile Hafencity bölgesi iç kent karakterini içermek durumundadır. Bu fonksiyonlar kent yoğunluğuna göre şekillenir, kent gelişimiyle ve kamu açık alanların dönüşümüyle kendini bulur.



Şekil 4.42 Hafencity proje alanının bölgelerini gösteren hava fotoğrafı (Runde, 2004)

Kent merkezi ile Hafencity bölgesinin birleştirmesi iki aks üzerinden olacaktır;

1. Domplatz, Brandswiete, Bei St. Annen (Rathausmarkt/Jungfernstieg bölgesinden görülmektedir.)
2. Steintorwall'dan Ericusspitze'ye kadar (ana istasyondan görülmektedir). Burada yapılan işler, yürüyüş yolları ve cadde ağları, artan bina altı dükkânlar ve bölgeye yeni bir köprü bağlantısı sunmak olmuştur. Bu bağlantılar, Elbe ile Landungsbrücken ve Rothenburgsort arasında gelişmektedir.



Şekil 4.43 Hafencity proje alanı, proje alanının 18 bölgesi ve çevre bölgeleri. (HPADC, 2000)

-Hafencity, Hamburg'un yeni ekonomik merkezi olması yönünde bir tasarım sürecine girmiştir. Bu ekonomik merkezde medya ve dijital sanayiler için çeşitli özel olanaklar sunulacaktır. Ayrıca diğer yeni dönem servislerin firmalarına uygun alanlar tasarlanacaktır.

-Hafencity, alışveriş, eğlence, boş zaman aktiviteleri, kültürel ve turistik faaliyetler için özel olanaklar sunacaktır. Hamburg metropolünün kent fonksiyonlarına ek olarak, uluslar arası ilişkilere hitap edecek fonksiyonlar getirilecek, liman peyzajına özen gösterilecektir. Madgeburger Hafen etrafındaki bölge bu talebe uygun bir alandır. Gelecek dönemde uygulanması düşünülen gelişim fonksiyonları için diğer bölgeler örneğin, Baakenhafen'ın doğu bölgesi önerilmektedir.

-Bölgenin gelişimi aşama aşama ele alınmalı ve ana gelişim bölgesiyle batıdan doğuya kadar Madgeburger Hafen çevresindeki odak noktaların tasarımıyla birleşerek ilerlemelidir. Madgeburger Hafen etrafında mimari ve açık alan tasarımları yer almalıdır.

-Suyun kullanımı su kenarlarındaki bölgelerin kamu, yaşam-iş alanlarının kalitesine katkıda bulunmaktadır. Bu nedenle Strandkai'deki yolcu terminaline, Sandtorhafen'daki tarihi limana, Grasbrook'taki ve Baakenhafen'daki marinaların yapımlarına öncelik verilmektedir.

Hafencity bölgesini su yolu kamu taşımacılık ağı ile birleşimi hedeflenmiştir. Su kenarındaki yapılarla ilgili bir öneri de ikinci sıradaki binaların da nehir manzarası alması olmuştur.

-İskeleler yeterli genişlikteki yürüyüş yolları olarak tasarlanacaktır. Rıhtımların su kenarlarındaki zemin katlarında gelgit etkisine bağlı olarak, özel tasarımlara gidilmelidir.

-Hafencity projesi, kent merkezi konut talebini karşılayacak, bu talebe göre değişiklik gösterecek, geniş çapta bireysel ve farklı nüfus gruplarına hitap edecek 5.500 yeni daire önermiştir. Yerleşim fonksiyonları için bölge, su ve açık alanla olan ilişkisi ile uygun bir bölgedir. Bu bölgeler; Sandtorhafen, Baakenhafen ve Lohseplatz parkının her iki tarafındaki bölgelerdir.

—Hamburg'daki sınırlı arsa kullanımında, geliştirilecek planlama alanı yaklaşık 2.5 oranında arsa ile bina yapı yoğunluğunu içermektedir. Zemin alanı yaklaşık 1.5 milyon m<sup>2</sup> içermelidir. Ayrıca Kent yapısının tekil bina bölgelerinin dönüşümü; orta ölçekli firmaların, küçük yapı firmalarının, bina komitelerinin ve bireysel girişimcilerin etkisiyle oluşacaktır.

—Kent merkezinin kalitesi, sosyal tesisleri ve altyapısı bölge gelişimini etkilemektedir. Buna göre örneğin, mevcut okul binalarının sahip olduğu bir kapasite vardır ve kent gelişimine paralel olarak bunların da geliştirilmesi gerekmektedir.

—Ulusal ve uluslar arası tarihi değerler anısına Speicherstadt, ve diğer tarihi değerler örneğin liman havzası, dalgakıranlar, köprüler, vinçler, vs. yeni kent kavramının içinde birleştirilmelidir.

—Mastır planda baz alınan temel özellik Hamburg'un silüetidir. Hamburg kent silüetini kiliseleriyle ve belediye binası ve çok katlı binalarıyla ile tanımlayabilmekteyiz. Silüete göre Hafencity bina yükseklikleri, bölgenin tarihi antrepo yapısı olan Speicherstadt yüksekliğini geçemeyecektir.

—Kamu metro ulaşımı hala sorunludur. Yerel trafik sıkışıklığı bölgeden çok uzak değildir. Elbe köprüsü merkezinde bir metro hattı istasyonu düşünülmektedir.

—Yürüyüş ve bisiklet yolları Hafencity bölgesindeki caddelerin dönüşümüne bağlı olarak düşünülecektir. Cadde genişliği ve cadde yüzeyleri buna bağlı olarak planlanacaktır. Elbe Embankment Parkı ve Lohsepark Binnealster çevresindeki Hamburg kent merkezi ile en önemli yürüyüş hattına bağlanacaktır. Yürüyüş ve bisiklet alanları su üzerindeki gezinti yerleri ile çekici hale getirilecektir. (HPADC, 2000), (Frahm, Friedel, 2002)

—Hafencity’de kullanılan malzemeler önemlidir. Doğal olan eski iskele duvarlarının ve 19. yüzyıl konutlarının tuğla dokusunun kullanımı bitki ve hayvanlar için daha doğal bir atmosfer sağlamaktadır.

—Hafencity projesinde önem verilen bir başka konu da çevre düzeni ve enerji tasarrufudur. Buna göre çevreyi korumak ve enerji tasarrufu yapmak için enerji koruyucu kaynaklar üretilmiştir. Tüm binalar belediye merkezi ısıtmasına bağlanmıştır.

Yukarıda bahsedilen kullanımlar için ayrılan geniş alanlar kullanım amacına uygun boyutlarda ve konumlarda seçilmiştir. Projede dikey-yatay kullanım karışımları yaratılmıştır. Projede bu kararlar alınırken şu hususlara bağlı kalmak durumundadır;

1. Her bina üretim aşaması bireysel kaynaklardan sağlanmalıdır ve kent merkez ile bağlantısı kurulmalıdır. Bu projeler gelecek dönem bina operasyonlarında baz alınacak şekilde tasarlanmalıdır.

2. Köprüler ve yükseltilmiş caddelerle su baskını tehlikesi olan hat koruma altına alınmaktadır.

3. Senelik 25.000m<sup>2</sup> konut zemin alanı, 35.000m<sup>2</sup> servis zemin alanı inşası tolere edilebilir oranlar olarak belirlenmiştir.

4. 110.000m<sup>2</sup>- 150.000m<sup>2</sup> alan arasında boş zaman aktiviteleri zemin alanı ve alışveriş merkezleri zemin alanı, komşu bölgeleri etkileyecek ve mekânsal bir bağlantı sunacak şekilde tasarlanacaktır.

5. Yeni Hafencity korunan bölge olan Speicherstadt ve eski kent bölgesi ile bağlantılı olacaktır.

6. Kent tipolojileri gelecek dönüşüm temaları ile çeşitlenecektir.

7. Sekiz tasarım bölgesine ayrılmışlardır, geniş çaplı kullanım çeşitleri sunmaktadır ve 10-20 yıllık gelişim safhasının içermektedir. (HPADC, 2000), (Frahm, Friedel, 2002)

Hafencity’e bitişik olan Speicherstadt’ın binaları, köprüleri, iskeleleri ve su bölgeleri ile kültürel anlamda uluslar arası bir ünü vardır.. Hamburg’un tarihsel anıtlarını içermektedir ve sonuç olarak koruma altındadır. Speicherstadt ticari kullanımı dağıtım ve yük depolama fonksiyonları için uygun bir mekân oluşuyla, gelecekte de devam etmiştir. Speicherstadt planlama bölgesinin bir parçası değildir ama Hafencity için önemlidir. Kent merkezinden Hafencity’e gelecek insanlar, tuğla binalarla ve yeni kent bölgesine geçit olacak özel liman

atmosferi ile karşılanacaktır. Hafencity'nin ayırt edici özelliği mevcut liman havzaları denizcilik atmosferini arttırmasıdır. Bu liman donanımları, bunların su içi ve kenarında boş zaman aktiviteleri olarak kullanmak yerine kamu için yürüyüş yolları patikalar ve açık alanlar için olanak sağlamaktadır. Bu durum, yerel kent ve denizcilik rekreasyonel bölgelerin tasarımıyla sonuçlanır. (Frahm, Friedel, 2002)

Tüm bu planlama koşullarına uyma koşulu ile kentsel tasarım yarışması düzenlenmiştir. 1999 yılında yapılan tasarım yarışmasına mimarların, kent plancılarının, peyzaj mimarlarının ve tasarımcılarının yer aldığı 175 takım katılmıştır. Kazanan grup bir Alman- Hollanda ortak grubudur (Christiaanse, 2003). Projenin sonucunda ekonomik açıdan oldukça olumlu bir durum görülmektedir. Birçok ulusal ve uluslar arası firma daha tasarım aşamasında Hamburg'a firmalarını yerleştirmeye karar vermiştir. Hafencity Hamburg'un kentsel güzelliğini tamamlamaktadır. (HPADC 2000)

Yukarıda tasarımı anlatılmış olan Hafencity projesinin tasarım sonucu aşağıda detaylı olarak verilmektedir.

Toplam proje alanı 155 ha'dır. Bunun 55 ha'lık alanı su, 100 ha'lık alanı da kara parçasıdır. Projenin belediye binasına uzaklığı 800 m., ana istasyona uzaklığı 1.100m., havaalanına uzaklığı ise 9.5 km.'dir. Toplam inşa alanı 60 ha iken, 5.8 ha'lık alan kamu parkları ve yerleşim birimlerine yakın oyun alanları, 3.0 ha'lık alan özel yeşil alanlar, 11 ha'lık alan yürüme yolları ve 5.0 ha'lık alan da sosyal tesisler alanları (okul, spor alanları, çocuk bakım alanları, vs.) için ayrılmıştır. Zemin kat alanı 1,8 milyon m<sup>2</sup>'dir. Proje alanının doğu- batı doğrultusundaki uzunluğu 3,300 metre, kuzey-güney doğrultusundaki uzunluk da 1,000 metredir. Bölgede 10.000 -12.000 kişinin yerleşmesi için 5.500 civarında apartman dairesi ve 40.000 kişinin çalışabilmesi için çalışma alanları planlanmıştır. (Frahm, Friedel, 2002)

Yukarıda belirtilen tüm bu birimleri düzenli bir şekilde tasarlamak ve inşa etmek için bölge parça parça ele alınmıştır. Proje alanı toplam 18 bölgeye ayrılmıştır. Bu bölgelerin bu kadar çok bölgeye ayrılması hem farklı fonksiyonları içerdikleri için hem de farklı zaman dilimlerinde inşa edilmeleri planlandığı için akıllıca olmuştur. (Şekil 4.43) Aşağıda bu bölgeleri, bölgelerin boyutlarını, kullanım amaçlarını ve zemin alanının kapladığı alanları sırasıyla bulabilmekteyiz;

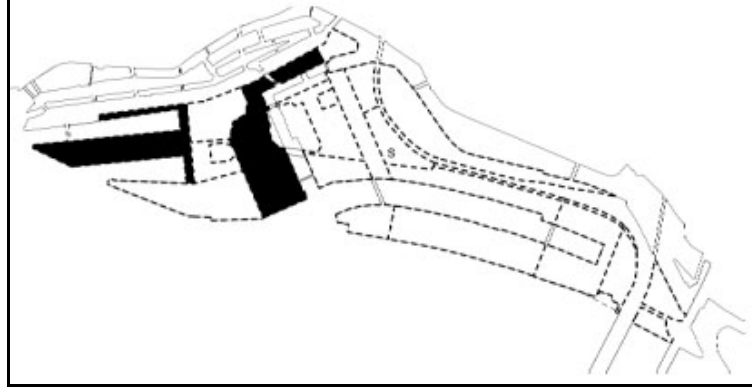
(Bölgenin adı, boyutu(ha), kullanım amacı, kapladığı zemin alanı miktarı (m<sup>2</sup>))

1- Am Standortkai Bölgesi, 8 ha, Konut alanı %70 ve servisleri %30, 30.000 m<sup>2</sup>

- 2- Kaispeicher A, Kaiserkai, Dalmannstrasse, 5 ha, Konut alanı( %70) ve servisleri (%30), 120.000 m<sup>2</sup>
- 3-Ericus, Brooktorkai, 2.8 ha, Servis, kültür ve ticaret, 80.000 m<sup>2</sup>
- 4-Madgeburgerhafen limanı doğu bölgesi, 3 ha, Servis, kültür ,ticaret, turizm/ yolcu terminali, boş zaman aktiviteleri, 169.000 m<sup>2</sup>
- 5- Brooktor, St. Annen Bölgeleri, 2 ha, Servis, ticaret, konut (%10), 42.000 m<sup>2</sup>
- 6-Grasbrook Bölgesi, 1.7 ha, Servis, konut (%20), 42 .000 m<sup>2</sup>
- 7-Hübenerkai, Strandkai Bölgeleri, 5.1ha, Servis, konut (%70), yeme- içme sektörü, 186.000 m<sup>2</sup>
- 8- Madgeburger doğu bölgesi, 1.8 ha, Servis, kültür, ticaret, konut, 61.000 m<sup>2</sup>
- 9-Baakenhafen kuzey bölgesi, 3.6 ha, Konut, 74.000 m<sup>2</sup>
- 10-Oberhafen Bölgesi, 7 ha, Servis, modern ticaret, konut, 80.500 m<sup>2</sup>
- 11-Steinschanze Bölgesi, 3.5 ha, Servis, konut, yeme-içme sektörü ve ticaret, 120.000 m<sup>2</sup>
- 12-Lohsepark Bölgesi, - , Açık alan, konut, 120.000 m<sup>2</sup>
- 13-Baakenhöft Bölgesi, 1.8 ha, Özel servisler, 40.000 m<sup>2</sup>
- 14- Lohsepark doğu bölgesi, 4.2 ha, Servis, konut, 41.000 m<sup>2</sup>
- 15-Baakenhafen Güney bölgesi, 7.6ha, Konut, açık alanlar, 92.000 m<sup>2</sup>
- 16-Baakenhafen Doğu bölgesi, 4.6ha, Servis, konut, 106.500 m<sup>2</sup>
- 17-Elbe Köprüsü doğu merkezi bölgesi, 2.1 ha, Servis, 83.000 m<sup>2</sup>
- 18- Elbe Köprüsü batı merkezi bölgesi, 3.3 ha, Servis, 127.000 m<sup>2</sup> (HPADC,2000)

Tüm bu bölgeler aynı zaman diliminde planlanıp inşa edilmeyeceği yukarıda belirtilmişti. Proje altı safhalı bir proje olarak tasarlanmıştır. Bu safhalar da ele alınan bölgelere ve bölgelerin alacağı fonksiyonlara kısaca aşağıda değinilmiştir.

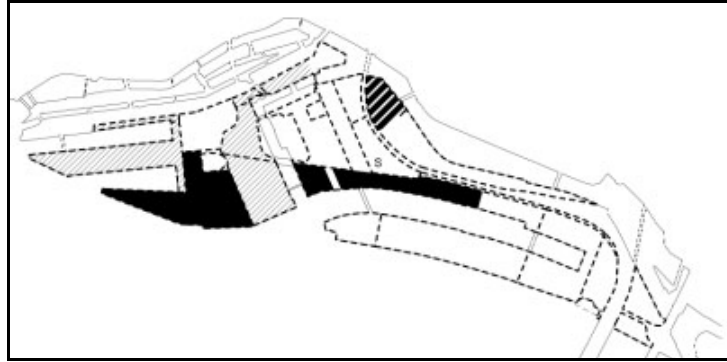
Safha 1: 2005 yılının sonuna kadar olan safhadır.



Şekil 4.44 Safha 1 proje bölgesi (Frahm, Friedel, 2002)

Am Sandtorkai, Dalmannkai, Kaispeicher A, ayrıca gümrük bölgesi olan Am Brooktor bölgeleri Kibbelsteg bölgesinin karşısında birleştirilecektir. Bu bölgeler ilk inşaa çalışmalarının başladığı bölgelerdir.

Safha 2: 2005–2010 yılları arası safhadır.

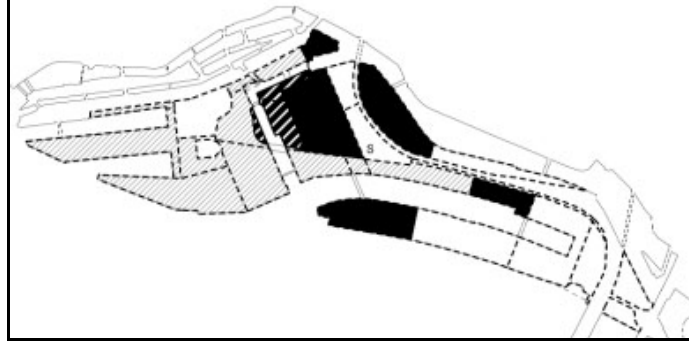


Şekil 4.45 Safha 2 proje bölgesi (Frahm, Friedel, 2002)

Dalmannkai konut bölgesi, Grasbrook, Brookstor/ St. Annen batı bölgesi, yüksek yoğunluklu Strankai/ Hübnerkai bölgeleri bu safhanın gelişimi sağlanacak bölgeleridir. Madgeburger Hafen doğu ve batı arasını bağlayacak olan köprü bu safhanın projesidir. Baakenhafen konut projesi, okul ve çocuk bakım servisleri projeleri görülmektedir. Modern ticarete olanak verecek olan pazar bölgesi Oberhafen kuzey bölgesinde kurulacaktır.

Hamburg demiryolu hattının bir kısım uzantıları tamamlanacaktır. Grasbrookhafen marinası tamamlanacak, yolcu gemileri Kaiserkai iskelelerinde, Strandkai'den Madgeburger limanına kadar olan bölgede görevlerine başlayacaktır.

Safha 3: 2010–2015 yılları arası safhadır.

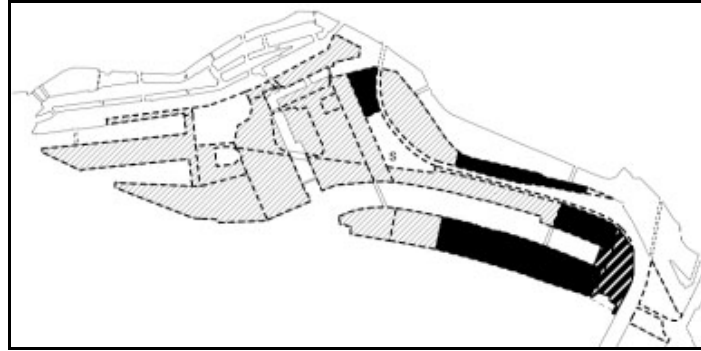


Şekil 4.46 Safha 3 proje bölgesi (Frahm, Friedel, 2002)

Ericus-spitze, Steinschanze ve Baakenhaft boyunca kuzey-güney aksında gelişim projesi gerçekleştirilecektir.

Yerleşim bölgelerinin yeni ana trafik bağlantısının inşası başlayacaktır. Köprü inşası bunu takip edecektir ve su spor faaliyetlerine hizmet verecek birimler ve dubalar inşa edilecektir.

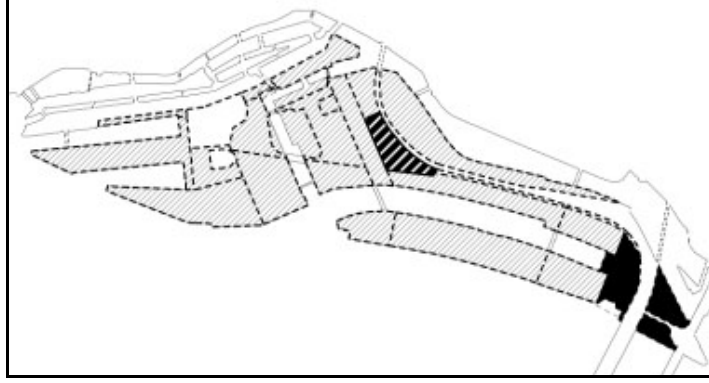
Safha 4: 2015–2020 yılları arası safhadır.



Şekil 4.47 Safha 4 proje bölgesi (Frahm, Friedel, 2002)

Baakenhafen güney ve batı bölgesini içermektedir. Batı Lohsepark, Oberhafen iskele bölgesi de bu safhadadır. Köprü yapımı, yerel demiryolu taşımacılık sisteminin kent demiryolu sisteminin uzantısı olarak yapımı Baakenhafen batısında gerçekleştirilecek spor botları marinasının da yapımı başlayacaktır.

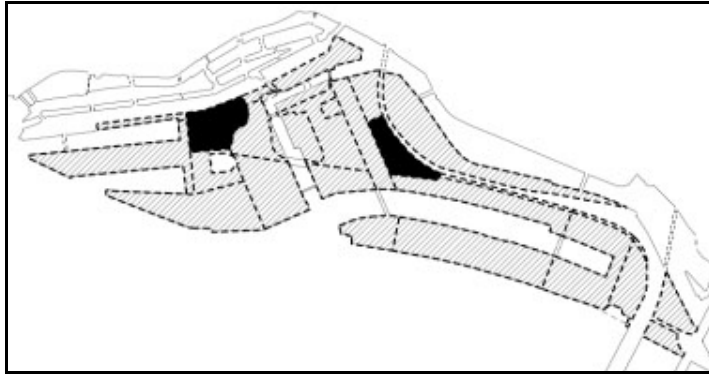
Safha 5: 2020-2025 yılları arası safhadır.



Şekil 4.48 Safha 5 proje bölgesi (Frahm, Friedel, 2002)

Tüm aktiviteler Elbe köprüsü merkezinde toplanacaktır. Yol yapımı ve bölgesel tren istasyonu, merkezi servisin inşası bu dönemdedir. Yaya köprüsü inşası da görülmektedir.

Safha 6: 2025 yılından sonraki safhadır.



Şekil 4.49 Safha 5 proje bölgesi (Frahm, Friedel, 2002)

Tüm bölgelerin gelişimi tamamlandıktan sonra birçok limanın bağlantısı Speicherstadt bölgesinde görülmektedir. (HPADC,2000), (Frahm, Friedel, 2002)

Diğer hiçbir Alman kenti Hamburg kadar gemicilik faaliyetleri ve liman ile yakın ilişkide değildir. Elbe ve Alster nehirleri kentin silüetini etkileyen nehirlerdir.

## 5. TÜRKİYE'DE LİMANLARIN YENİDEN CANLANDIRILMASI HALIÇ: SALIPAZARI VE KARAKÖY LİMANLARI ÖRNEĞİ

### 5.1 Bölgenin Seçilme Nedenleri

İstanbul'un büyük bir endüstri, ticaret ve kültür merkezi olarak gelişmesi İstanbul kıyılarının liman faktörü için kullanılabilirliğinin yüksek olması, geniş ölçüde demirleme olanağının bulunması gibi faktörlere bağlı olmuştur. Özellikle kente denizden ulaşımın elverişli olmasının yanı sıra Boğaz'ın varlığıyla, suyun, ilk dönemlerinden beri kentin sınırlarını genişletme yönünde katkı sağladığı, böylece kentin yerleşmiş sınırlarının ötesine uzanabildiği görülmektedir. Marmara ve Haliç kıyılarında limanlar kurulmuştur ve bu bölgelerde kent donanması yerini almıştır. (Erkök, 2002)

İstanbul kenti için, birinci neslin birinci döneminde kurulmuş olan limanlar esas etkilerini birinci neslin ikinci döneminde gösterebilmişlerdir. Haliç, tarihsel süreç içinde, önemli bir liman bölgesini, askeri donanma merkezini, gezi ve mesire alanlarını içermesinin yanı sıra çevresi ile Osmanlı'nın ilk batıya açılma hareketleri doğrultusunda sanayileşmenin yer aldığı ilk yerleşim bölgeleri olmuştur. Bölge, kent merkezlerine olan yakınlığı, su ile olan ilişkisi ve içerdiği konut potansiyeli ile yerleşim alanı olarak da oldukça uygun bir bölge olmuştur. Bu limanlar dönemlerinin önemli liman faaliyetlerini barındırmıştır. Bu durum diğer bölümlerde bahsi geçecek olan birtakım nedenlerden dolayı değişime uğramış ve Haliç liman bölgesi olma özelliğini yitirmeye başlamıştır.

Bu tezin kapsamında Haliç bölgesinde yeralan ve oldukça problemlili bir bölge olan Karaköy-Salıpazarı limanlarının bulunduğu bölge ele alınacaktır. Bölgeyle ilgili olarak, Galata ve civarında yüzyıllar boyunca birçok uygarlığın hâkimiyet sürmesi ve uygarlıkların sosyal yaşama ve fiziksel mekâna yansımaları, alanın tarihçiler, toplum bilimciler, mimarlar ve kent planlamacıları açısından önemli bir potansiyele sahip araştırma konusu olmasına neden olmuştur. Tarih boyunca Haliç'te uzak mesafe ticaretinin kuzeyde Galata önündeki kıyı kesiminde yoğunlaştığı bilinmektedir. Tophane, Karaköy, Perşembe Pazarı'nı izleyerek Haliç'e bağlanan Karaköy-Salıpazarı liman bölgesi hinterlandlarıyla bu akstaki tarihi, turistik ve ticari potansiyele sahip en önemli limanlardır. Liman, gümrük depoları ve ticari oluşumlardan anlaşıldığı gibi ilk çağlardan beri İstanbul'un önemli ticari merkezlerinden biri olmuştur. Bölgede mevcutta liman ve antrepo yapıları bulunmaktadır.

Ancak Karaköy-Salıpazarı liman bölgesi de dünyadaki diğer örneklerde olduğu gibi zamanın

gerkesinimlerine, değişen kent dokusuna ve ihtiyaçlarına karşılık verebilecek şekilde değişime uğrayamamış ve kullanma potansiyeli düşük, verimsiz bir bölge halini almıştır. Kıyı şeridi, içerdiği potansiyele uygun olarak değerlendirilmemiş ve bölgedeki tarihi yapılar yanlış kullanımlar sonucu gerektiği öneme sahip olamamış, arada sıkışmış bir yapı dokusu halini almışlardır.

Salıpazarı liman tesisleri yıllardır aktif olarak kullanılmadığından ticari potansiyeli yüksek olan bu bölgeden yeterince yararlanılmamaktadır. Akademisyenler ve yerel yönetimler tarafından Karaköy ve Salıpazarı liman tesisleri, fonksiyonunu yitirmiş özgün nitelikli yapıların yer almasıyla bölgenin ticaret, turizm ve rekreasyon faaliyetleri için önemli bir konuma getirilebileceği görüşü ortaya atılmıştır. Bölgenin sanayi fonksiyonlarından arınmış bir bölge olduğunun farkına varılarak ve de mevcut durumda komşu alanlarda ofis ve ticari bloklarının yer aldığı gözlemlendiğinde bu dokuya uyabilecek fonksiyonların bölgedeki mevcut fonksiyonlarla yer değiştirmesinin gerekli olduğu yönünde fikirler de bölgenin yeniden düzenlenme çalışmalarına teşvik etmektedir.

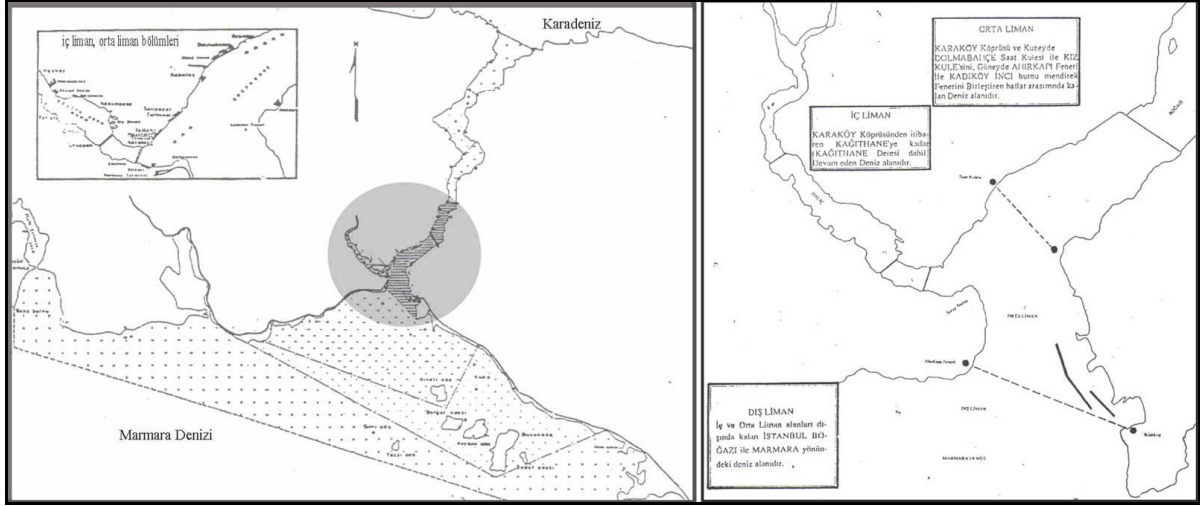
Bölgenin ticari durumunun yanı sıra bölge İstanbul halkının sosyal ve ekonomik durumundan bağımsız olarak sıkça gelip geçtiği ana bir arter üzerindedir. Bölge İstanbul'a gelen turistlerin tarihi dokusu nedeniyle sıkça uğradığı bir merkez, coğrafi konumu açısından deniz manzarasına ve eski kent manzarasına hâkim bir bölge niteliğindedir. Kent merkezine, araç yolu, tramvay ve denizyolu bağlantıları ile kolayca ulaşım sağlayabilecek bir noktada olmasıyla da bölgenin doğru değerlendirilmesi gerekmektedir. Kentin su kıyısı silüetleri kentin değerini oluşturan faktörlerden birisi kabul edildiğinde bölgenin kent silüeti üzerinde olumlu etkiler yaratabilecek denizden karayı, karadan denizi kolayca algılamayı sağlayacak durumun yaratılması gerekmektedir. Böylelikle mevcut durumdan çok daha yoğun bir kamu kullanımına hitap edebilecek bir yapıya sahip olabilecektir.

Kentlinin yaşadığı kentin doğal, tarihsel ve kültürel değerlerini, sosyal- kültürel yaşamının içerisinde bulmak en doğal hakkı olduğu düşüncesine ters olarak bölge kentliden bir duvar etkisi yapan bloklarla ve duvarlarla denize ulaşımı kesecek biçimde izole edilmiştir. Sosyo-kültürel açıdan önemli bir bölge olan kent merkezi içinde bulunan Karaköy-Salıpazarı liman bölgesinin kentliden uzaklaşmış olan bu değerli alanının imalat deposu ve liman olma özelliğinden kurtarılarak yeniden düzenlenmesi ve kente ve kentliye rekreasyon amaçlı kullanım olanağı ve ekonomik açıdan rantabl katkı sağlanması gerekmektedir.

Sonuç olarak, ekonomik, sosyal ve mekânsal yıpranmaya maruz kalarak, özelliğini kaybetmekte olan bu alanın korunarak, anlamlı bir hale dönüştürülmesi gerekmektedir. Böylece bölge, fiziksel ve sosyal yıpranmadan kurtularak ekonomik ve kültürel canlanmayı sağlayacak turistik çekim gücünü arttıracak ve İstanbul'un ticaret hayatında aktif rol almasını sağlayacak şekilde değerlendirilebilecektir. Bu amaçla yıllardır bu bölge için birçok fikir üretilmiş, birçok tasarım projeleri yapılmıştır. Bu hazırlanmış fikir ve tasarım projelerinin tezin sonuç kısmına katkısı olacağı düşünüldüğünden, bu tezin kapsamında bazılarında söz edilecektir.

## **5.2 Bölgenin Coğrafik Konumunun İncelenmesi**

İstanbul'un kentsel yapısı, gelişim süreci, metropolleşmesi üzerine yapılan araştırma ve değerlendirmelerde, en üst düzeydeki etkileyiciler arasında kaçınılmaz olarak kentin coğrafi konumunun vurgulanmakta olduğu görülebilmektedir. Bilgin'e göre, İstanbul'da nehir, deniz, haliç, göl gibi coğrafi biçimlerin hepsinin topoğrafyada yer alması ona karakter kazandırıcı önemli bir özellik oluşturmuş ve yerleşimi etkilemiştir. Boğaz'ın suyolu olarak, iki denizi birleştirirken, aynı zamanda iki kıtayı da birbirinden ayırma özelliği, onu anlamsal olarak çok özel bir yere yerleştirmektedir. İstanbul'u kentsel açıdan eşsiz kılan esasen kentin tam ortasından suyun geçmesidir. (Bilgin, 1998) Bu büyük liman, konumu ile deniz yollarının kavşak noktası olmasının yanı sıra, aynı zamanda büyük karayollarının da kavuştuğu bir merkezdir. Ayrıca kıyılarda da su derinliğinin az olmaması, deniz araçlarının yanaşması yönünden engelsiz bir durum yaratmaktadır. Bir deniz kenti olan İstanbul'da limanlar, çeşitli kentsel işlevler açısından her zaman birinci derecede öneme sahip olmuşlardır. Üç tarafı denizlerle çevrili ve 8333 km kıyısı olan ve denizyoluyla kıtalararası bağlantı kuran, dış ticaretinin %85'ini denizyoluyla yapan Türkiye'de, İstanbul limanı büyük miktarda yükleme ve boşaltmanın yapıldığı, çok değişik yük ve gemi tipine hizmet veren en büyük limanlardan biridir. (Alkan, 1997) Avrupa ve Asya kıtalarının birleştiği yerde, İstanbul Boğazı üzerinde stratejik önemi olan İstanbul Limanı, iç liman, orta liman ve dış liman olmak üzere üç bölüme ayrılmıştır. (Şekil 5.1)



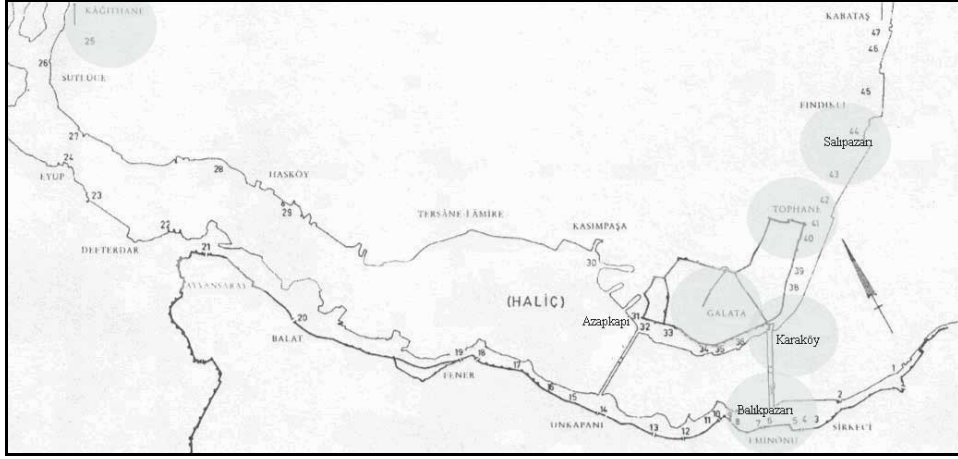
Şekil 5.1 İstanbul limanının konumu (Port of Handbook, 1988) ve İstanbul Limanı'nın Sınırları (DTO,1992)

İç Liman: Karaköy Köprüsünden itibaren Kâğıthane'ye kadar devam eden denizalanıdır.

Orta Liman: Karaköy Köprüsü ve kuzeyde Dolmabahçe Saat kulesi ile Kız kulesini, güneyde Ahırkapı feneri ile Kadıköy İnci burnu mendirek fenerini birleştiren çizgiler arasında kalan denizalanıdır.

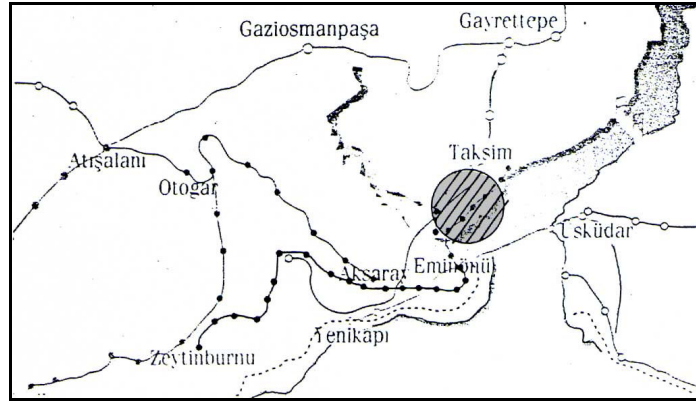
Dış Liman: İç ve orta liman alanları dışında kalan İstanbul Boğazı ile Marmara yönündeki denizalanıdır. (DTO, 1986)

İç liman bölgesini oluşturan kentin doğal limanı Haliç'tir. Haliç tüm kaynakların belirttiği üzere dünyanın en güvenli ve doğal limanlarından biri olma özelliğini tarih boyunca taşımış; konumu, oluşumu, doğal yapısı açısından tüm dünyanın faydalandığı doğal bir liman olmuştur. Bu doğal liman Marmara ve Karadeniz'in sert fırtınalarına karşı çok iyi korunmaktadır. Haliç tarihi gelişimi boyunca bölgenin iklim koşullarının gemicilik ve liman işlevi açısından uygun olması sebebiyle önemli bir liman ve yük aktarma yeri olmuştur. Bu nedenle Haliç'te su derinliğinin Galata ve Eminönü'nde fazla olması yük taşımacılığını kolaylaştıran ve maliyeti düşüren olumlu unsurlar olmuştur. (Özbaydar, 2000, Yüçetürk, 2001) Haliç bu elverişli durumu ile birçok sayıda iskele barındırmıştır. (Şekil 5.2)



Şekil 5.2 Haliç iskeleleri. Ölçek 1:10.000 (Müller-Wiener, 1998)

İstanbul limanında büyük gemilerin yanaşabileceği rıhtımlar; Karaköy, Salıpzarı, Sarayburnu, Kuruçeşme ve Haydarpaşa rıhtımlarıdır. (Şekil 5.3, 5.4.,5.5)



Şekil 5.3 Karaköy ve Salıpzarı Limanlarının konumu (Özbaydar, 2000)



Şekil 5.4 Karaköy-Salıpzarı liman bölgesi ve çevre bölgeler, Pervitich haritası 1927

Bu tezin kapsamı içinde olan çalışma alanı, Tarihi yarımada ve Haliç'in kuzeyinde ve İstanbul Boğazı'nın güneybatısında bulunan Karaköy ve Salıpazarı limanlarıdır. Kuzeyde Kemankes Caddesi ve Meclis-i Mebusan Caddesi, güneyde İstanbul boğazı ile doğuda Mimar Sinan Üniversitesi ve batıda Karaköy meydanı ile sınırlanmıştır. Eminönü'ne 1.25 km, Taksim'e 1.75 km, Şişli'de 4 km, Eyüp'e 7.25 km, Fatih'e 2.5 km uzaklıktadır. (Şekil 5.4) Karaköy Rıhtımı; 600m uzunluğundadır. Yolcu gemilerine ayrılmıştır. Hemen gerisinde yolcu salonu, liman lokantası ve yolcu gümrüğü yer almaktadır. Salıpazarı Rıhtımı; kuzey ucundaki mendirek dâhil 617 m uzunluğundadır. (Tutel, 1993) (Şekil 5.5)



Şekil 5.5 Karaköy- Salıpazarı liman bölgesi ve çevresi silueti (Tabanlıoğlu,2000)

### 5.3 Ekonomik Karakteri

Bir kentin, ticaret kenti işleviyle doğuşu, su üzerinde olması durumuyla İstanbul'da görülmektedir. İstanbul'da kent görünümünde etkin olacak ölçekte bir liman bulunmamaktadır. Ancak Ortaçağ'da Haliç, Akdeniz'in ve Yakın Doğunun en önemli ve hareketli ticaret merkezidir. İstanbul'un ilk kuruluş yerlerinden biri olan tarihi yarımada deniz ticaretine uygun olma durumuyla, bundan sonraki dönemlerde de kentin bu nokta ve etrafında gelişmesine yol açmıştır. Üç imparatorluğun da, idari ve siyasi fonksiyonları tarihi yarımada, dış ticarete yönelik fonksiyonları ise Galata'da bir süre sonra da Pera'da toplanmıştır. (Erkök, 2002)

19. yüzyılda İstanbul limanı üzerinden yürütülen deniz ticaretinin en önemli kısmını İngiltere ile yapılan ticaret oluşturmaktadır. İkinci sırada Fransa gelmektedir. İstanbul üzerinde yapılan ithalat malları içinde çoğunlukla daha önceden alışlagelmiş mallar yer almaktadır. Bunlar,

Balkan ülkelerinden her türlü gıda maddesi, kereste ve tuz, Orta Avrupa ülkelerinden çeşitli dokumalar, kömür, kâğıt, şeker, kalay, kahve, kimya ve ecza maddeleri gibi mallardır. 19.yüzyılın sonlarına doğru gemi ile gelen malların büyük kısmı ise, kentin tüketimi için öngörülen gıda maddeleri ve tüketim malları olmuştur. Çeşitli tekstil ve demir-çelik ürünleri, şeker ve ham metaller İstanbul'dan gönderilen ihracat malları yün, ham ipek, pamuk, tütün, lüle taşı, gül yağı, afyon ve başka tarım ürünleriyken ithalat mallarını (çinko, kurşun gibi) , ve de petrol ve çimento oluşturmaktadır. (Müller-Wiener, 1998) Sonunda 19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul limanı, yükleme- boşaltma kapasitesi bakımından büyük Orta Avrupa limanlarına yaklaşmıştır. Bu dönemde İstanbul yükleme- boşaltma kapasitesine göre “büyük limanlar” arasında sayılmaktadır. 1889 tarihli bir istatistiğe göre İstanbul artık tonaj bakımından Londra'nın ardından ikinci sırada bulunmaktadır. (Çizelge 5.1)

Çizelge 5.1 Limanların yükleme boşaltma tonajları

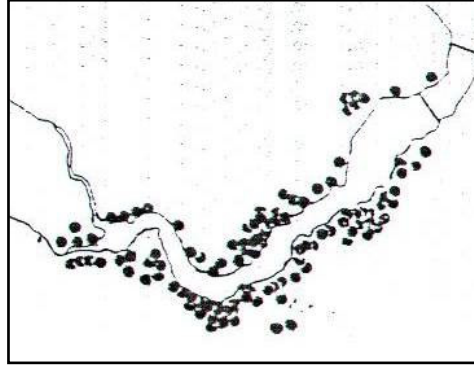
	İstanbul	Cenevre	Hamburg
1871	5.483.518	2.779.000	2.779.578
1880	6.040.692	6.720.330	5.442.000
1896	13.067.503	8.220.824	12.745.625

Ticari gemilerin yanı sıra yabancı savaş gemileri de limana yanaşabilmektedir. Bu şekilde başlayan düzenli Türk ticaret gemiciliği, 1864 yılında kendine ait bir ticari bandıra da kazanmış ve faaliyetleri aynı yıl çıkarılan bir deniz ticaret kanunuyla düzenlenmiştir. İstanbul limanında geleneksel olarak kentin ihtiyaç maddelerini taşımakta kullanılan küçük yelkenliler 19. yüzyıl ortasından sonra da önemli rol oynamaya devam etmiştir. Ayrıca ne yazık ki hala kargo taşımacılığının büyük kısmı yelkenli gemiler tarafından yapılmaktadır. (Müller-Wiener, W.,1998) Kentin arkasında öncelikle Akdeniz ve Karadeniz olmak üzere dünya ticaretinin büyük bir parçası vardır. Hatta 1900 yılına doğru İstanbul dünyanın birinci sınıf limanlarından biri olarak tanınmaktadır. (Erkök, 2002)

Ancak tüm bunlara rağmen teknik donanımıyla çoğu büyük limanın hayli gerisinde kalmaya başlamıştır. Öyle ki; Birinci Dünya Savaşına kadar rıhtımların üzerinde vinç, demiryolu gibi mekanik yardımcı elemanlar bulunmamaktadır. Dolayısıyla yükleme işlemlerinin çoğunda geminin kendi yükleme araçlarına güvenilmek zorunda kalınmıştır. Bunların yanı sıra buharlı gemilerle yapılan ve yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren hızla gelişen seferler için elverişli demirleme yerlerinin yetersizliği de (20. yüzyılda da aynı problemle karşılaşmaktadır.) zorluk çıkarmaktadır. 1830'lara kadar yükleme faaliyeti için yeterli olan Galata önlerindeki

eski dar kıyı şeritleri, buharlı gemiler için yetersiz kalmıştır. Bunun için Sultan Abdülmecit döneminde Haliç'in her iki kıyısında da toplam 6.000 m. uzunluğunda ve 34 m. genişliğinde rıhtımlar inşa edilmesi önerilmiştir. Liman tesislerinin teknik donanımlarında da yenilikler yapılmıştır. Demirleme süreleri uzundur ve bunun nedenlerinden biri boşaltma ve yükleme faaliyetlerindeki yetersizliktir. 1870'lere kadar sadece Eminönü ve Galata'da birer gümrük deposu vardır ve tüm mallar burada bekletilmektedir. (Müler Wiener, 1998) Her şeye rağmen, 1877 yılında Osmanlı İmparatorluğu, İngiltere, Fransa ve Rusya'nın ardından hala ABD ile birlikte beş büyük deniz gücünden birisi halindedir.

Osmanlı döneminde Haliç hızla gelişmiştir, kıyıları da buna göre değişik bir görünüm kazanmıştır. Bölge kısa süre içinde devletin büyük bir savaş ve ticaret limanı halini almış ve kıyılarda buna göre çeşitli tesisler kurulmuştur. O dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun devlet tersanesi Gelibolu'dadır. Daha sonra ki dönemlerde açısından emin bir yer olan Haliç tercih edilerek o çağlarda henüz içine gemilerin girebildiği Kasımpaşa deresi ağzındaki sahada yeni tersane tesisleri kurulmasına başlanmıştır. (Şekil 5.2) Bu dönemde kent liman işlevi Haliç'in güneyinde bugünkü Sirkeci bölgesi ile Unkapanı bölgesi arasında ve Haliç'in kuzeyinde Galata olarak bilinen bölgede yoğunlaşmaktadır. (Yücetürk, 2001)



Şekil 5.6 Haliç'te sanayi tesislerinin dağılımı (Kahraman, 1987)

Galata rıhtımı 18. yüzyıla kadar tüm liman bölgesinin en yoğun kullanılan rıhtımlarından biridir. Haliç'in güneyindeki kıyı kesimleri geleneksel olarak belirli mal türlerine ayrılmışken uzak mesafe taşımacılığı Galata önündeki kıyı kesiminde yoğunlaşmaktadır. 19. yüzyılda Karaköy İskelesi yoğun yolcu trafiğine hizmet etmektedir. Karaköy kıyı şeridi, gümrük ve başka liman daireleri burada bulunduğu, 1845'teki köprü yapımı sorun yaratmadığı ve 1892-1895 yıllarında rıhtımın inşasıyla daha iyi imkanlar sağlandığı için Balıkpazarı'nın önüne oranla daha uzun süre uzak ülke ticareti hizmetinde kullanılmıştır. Abdülhamit zamanında

kent için gerekli olan depolama tesisleri Galata limanında yapılmıştır. (Müller-Wiener, W)

1909-1910'dan itibaren düzenli sefer yapan gemilerin yanı sıra büyük turist vapurları da ortaya çıkmıştır. Yolcu sayıları dört yüze varan bu gemiler çoğunlukla Tophane'nin hayli açığında demirlediklerinden limanda oldukça yoğun bir trafik olmaktadır. Düzenli sefer yapan vapurlar ise, Galata'daki rıhtımdan yararlanmaktadır. Yolcu ve kargodaki artış karşısında yeni liman tesisleri artan ihtiyaçlara cevap verememektedir. Ancak yine de İstanbul, Birinci Dünya Savaşına kadar Türk ticaret ve iş hayatının tartışmasız merkezi olarak kalmıştır. 1934 yılında Galata'da iki ve Eminönü'nde sekiz bina halinde toplam 30.735 metrekarelik depolama alanına kavuşulmuştur. Bunlara Galata rıhtımındaki antrepo ile Tophane önündeki antrepolar eklenmektedir. (Şekil 5.7) (Müller-Wiener, 1998)



Şekil 5.7 Tophane Rıhtımı

Günümüzde ise, Haliç toptan ticaret, perakende ticaret, kamu hizmetleri, büro hizmetleri, eğitim hizmetlerinin ve imalat fonksiyonunun yoğunluk kazandığı bir bölgedir. Karaköy-Salıpazarı bölgesi de ticaret ve büro sektörlerinin yoğun olduğu bir bölge niteliğindedir. (Şekil 5.8) Bunların yanı sıra bölge sahip olduğu tarihi değerler nedeniyle turizme hizmet verebilecek niteliktedir. (Şekil 5.9) Karaköy-Salıpazarı coğrafi mekânı, merkezi konumda bulunması, arkasında Taksim, Beyoğlu semtlerini beslemesi, ulaşım kolaylıkları, tarihten gelen altyapı ve merkezi fonksiyonların burada yoğunluk kazanmış olması nedeniyle; İstanbul içinde önemi tartışılmayacak bir merkezdir.



Şekil 5.8 Bina kullanımlarının analizi (Özbaydar, 2000)



Şekil 5.9 Tarihi yapılar ve sivil mimarlık örneklerinin analizi

Kentin en canlı iskelelerinden birisi olan Tophane iskelesi (Şekil 5.7) 16. yüzyılda yolcu ve yük taşıyan gemilerin yanaştığı ahşap bir iskele niteliğindedir. Bu yüzyılda Tophane'deki açık alanda donanma için hazır tutulan toplar depolanmaktadır. Tophane iskelesinde 16. yüzyıldan bu yana gemiler demirlediği halde, 19. yüzyıla kadar Salıpaazarı- Fındıklı önündeki kıyı tesisi

liman tesisine sahip olamamıştır. Salıpazarı bölgesi yakın mesafelere sefer yapan küçük yelkenli gemilerin demirlediği bir bölge niteliğindedir. Eskiden beri bu kıyı kesiminde yer alan yanaşma yerleri, Çavuşbaşı, Salıpazarı, Hamallar, Fındıklı ve Kabataş iskeleleri sadece yolcu ulaşımına hizmet etmektedir. Kabataş halen denize doğru uzanan bir Boğaz vapurları iskelesi olarak kullanılmaktadır. (Müller-Wiener, 1998)

Cumhuriyet döneminde, Galata ve Unkapanı köprüleri arasında her iki yakada da depolama ve ticaret merkezleri yer almaktadır. Konut ve kamuya açık alanlar yoktur. Perşembe pazarı ülke çapında ticari eşya ve inşaat malzemesi satış alanıdır. Toptan ve perakende ticaret merkezi bir aradadır.

1953- 60 yılları arasında Salıpazarı rıhtımı ve antrepoları inşa edilmiştir. Limanda dört adet iki katlı transit ambarı ve 3 adet 5 katlı antrepo bulunmaktadır.(Şekil 5.10, 5.11) Ancak 1980’li yıllardan sonra İstanbul limanında önemli değişiklikler yapılmıştır. Salıpazarı limanı, kent merkezindeki konumu açısından kargo taşımacılığı işlevini gerçekleştirmek için elverişli değildir. Taşımacılık işlevine sahip Harem- Haydarpaşa limanı ise, liman faaliyetlerinin büyük oranda başka yerlere (İzmit, Tekirdağ) kaydırılmış olması nedeniyle gene oldukça küçük ölçekli, bir liman kenti görünümünü ve kentte hâkim liman cephesini oluşturamayacak denli etkisiz bir limandır. Haliç, korunaklılık, derinlik açısından yanaşılabilirlik özelliklerine sahip olmasına rağmen, derinliği içe doğru azaldığı için kısıtlı bir büyüklüktedir. Dönemi için büyük bir liman potansiyeli sunmuş ise de, günümüz gemileri için artık yeterli mekân sağlayamamaktadır. İstanbul limanı, esas olarak dağılıp, büyük oranda dışarı çıkarılmıştır, artık kentle iç içe durumda değildir, parçalı hale gelmiştir. Bu nedenle de, dünyadaki büyük limanlardan ya da yeniden işlevlendirilen eski liman alanlarından da çok daha sınırlıdır. (Erkök, 2002) Liman bölgesinin kentle iç içe olması limanın gelişiminde önemli bir engel oluşturmuştur. Bu engeli oluşturan sebepler, liman tesislerinin kara yönünde genişleyecek yer bulamaması, kargo kamyonlarının kent içi trafiğini engellemesi gibi sebepler olmuştur. Böylelikle, 1986 yılında Salıpazarı rıhtımı kargo gemilerine kapatılmıştır. 91 yıl boyunca hizmet veren bu rıhtım, 1986 yılında kargo taşımacılığına kapatılmış ve yalnız yolcu vapurlarına ayrılmıştır. Bu karar bölgenin geleceğini etkileyecek ve etkilemiş olan en önemli kararlardan birisi olmuştur. İşlevselliğinin devam ettirilmesi gereken Salıpazarı rıhtımı kargo taşımacılığı, Haydarpaşa, Tekirdağ ve Derince limanlarına doğru kaydırılarak kentsel boyutta diğer ülkelerde verilmiş kararlara benzeyen olumlu bir karar verilmiştir. 20. yüzyılın ikinci yarısında Galata, 2. derece bir merkez haline gelmiş, çeşitli atölyelerin ve uygunsuz kullanımların gelmesiyle bir çöküntü bölgesi kimliğine bürünmüştür. 20. yüzyılın sonunda

Galata ve civarı endüstri malzemelerinin, sanayi makinelerinin ve yedek parçaların satıldığı bir alan halini almıştır. Ticari merkez fonksiyonu bankaların genel merkezlerinin ve büyük şirketlerin Zincirlikuyu ve Maslak civarlarında yer seçmeleri ile zayıflamaya başlamıştır.

Karaköy ve çevresi yıllardır İstanbul'un ticaret merkezi olarak önemli bir pozisyona sahip olmuştur. Alanın en önemli potansiyeli, İstanbul'un en büyük liman tesislerine sahip olmasıyla ortaya çıkmaktadır. Ancak gümrüklü sahada Karaköy rıhtımındaki 'duty-free shoplar' dışında turistlerin alışveriş yapabileceği olanaklar olmaması bölge için yetersiz bir durum yaratmaktadır. Yıllar boyu birçok ticari işlevi içinde barındıran Karaköy son yıllarda birçok birimin yer değiştirmesi veya çağa ve yeni kent gereksinimlerine uygun işlevlere hizmet etmemesinden dolayı işlevselliğini yitirmeye başlamıştır ve yıpranma eğilimindedir.

Günümüzde toplumsal ve tarihi anlamda çöküntü dönemi yaşayan alan fiziksel doku tahribatlarının yanında ulaşım sisteminin bölgenin taşıdığı fonksiyonlara göre yetersizliği, yeşili olmayan bir mekân haline gelmesi, yeni inşa edilen binaların dokuya uygun olmaması ile bölge bir çöküntü bölgesini andırmaktadır.

#### **5.4 Sosyo-Demoğrafik Özellikleri**

İstanbul fethedildiğinde çeşitli kaynaklara göre 50–60 bin kişiyi geçmeyen kent nüfusu, 15. yüzyıl sonlarında 100.000 dolayına ulaşmış ve 1520–1535 arasında 400.000 kişilik nüfusu ile dünyanın en büyük kenti haline gelmiştir. Bu nüfusun %75'i sur içinde, %15'i Galata ve Eyüp'te, %10'u Üsküdar ve Boğaziçi'nde bulunmaktadır. Kent 17. yüzyılda büyük ölçüde nüfus almıştır ve bu yüzyılda 700.000'lik nüfusuyla dünyanın en büyük kenti konumuna gelmiştir. 17. yüzyılda İstanbul'da artan nüfusun gereksinimini karşılamak üzere yerleşme alanları sur dışına Haliç ve Boğaz kıyılarına doğru yayılmaya başlamıştır ve bunun sonucunda deniz ulaşımı önem kazanmıştır. Nüfusun Haliç'te yerleşim yerleri Eyüp surlarına yaklaşacak kadar büyümüş ve bir kent halini almıştır. Sur içi eski İstanbul'dan sonra Galata ve Üsküdar yoğun yerleşme bölgeleri halini almıştır. (Ardaman, 1996)

18. yüzyılın kent gelişiminde, kentin Haliç'i kendi bünyesine organik olarak entegre etmesi görülmektedir. Yerleşim alanlarının sınırları çok fazla genişleyememekle beraber Haliç ve Boğaz'da nüfus artışı görülmektedir. Sanayinin Haliç çevresinde yoğunlaşması yüzyıllar boyunca bu bölgeye nüfus çekmiştir. 1838 yılında Haliç'in kuzey kesimindeki Galata, kentteki en yoğun yerleşmeydi. Eski surlar kuzey ve batı sınırlarını belirlerken kuzeydoğuda Boğaz sahili boyunca çok seyrek bir nüfus yapısına sahip olan Tophane ve Fındıklı mahalleleri

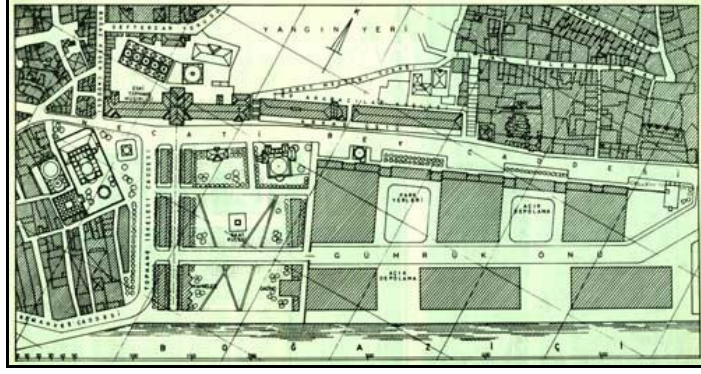
ortaya çıkmıştır. 19. yüzyılın 2. yarısında İstanbul'a gelenler Eyüp, Hasköy ve Kasımpaşa'daki düşük gelirli gecekondu mahallelerine yerleşmiştir. (Kahraman, 1987) 19. yüzyıl sonlarında 873.000 sayısına ulaşan kent nüfusu 20. yüzyıl ortalarında yaklaşık iki kat kadar artarak 1.862.000 sayısına ulaşmıştır. 21. yüzyılda ise 10 milyona ulaşmıştır. (Çizelge 5.2)

Çizelge 5.2 İstanbul ve Türkiye nüfusunun yıllara göre durumu, (www.die.org.tr,2002 )

	İstanbul	Türkiye
1900	873.565 (1885)	-----
1950	1.862.092	20.947.188
2000	10.018.735	67.803.927
2004	-----	69.660.559

2002 yılı nüfus oranlarından çıkarılan sonuçlara göre, Türkiye'nin toplam kent nüfusu olan 44.109.336'nın içinde İstanbul, 9.119.315 kent nüfusu ile %20,6'lık paya sahiptir. Kent dünya oranına bakıldığı zaman kalabalık kentler arasında sayılmaktadır. Bu kent içinde kalabalığı kendine çeken bölgelerden biri olarak Haliç bölgesi gösterilebilir. İstanbul'un en önemli liman bölgesinden birisi olan Haliç, Osmanlı döneminde bir liman, ticaret ve gemicilik faaliyet bölgesi, savaş gemilerinin demirleme yeri olmasının yanı sıra kent halkının açık havaya ve doğaya ulaşabildiği kent bölgesi olmuştur. (Barış, 1994) Ancak, Haliç'in kuzey doğu bölgesi olan Karaköy ve Salıpaazarı rıhtımlarının büyük bir çoğunluğu gümrüklü saha içinde kalmasıyla bölgede çalışanların ve bölgeyi ziyaret eden turistlerin denizle bağlantısı kesilmiş durumdadır. Bu nedenle denizle bütünleşen dinlenme mekânları bulunmamaktadır. Amerikan pazarı ve Nusretiye Pazarı arasında yer alan Salıpaazarı parkı alanın dinlenme amaçlı tek mekânıdır.

Tarihi yarımada ve Galata'yı birleştiren, Galata köprüsü ile İstanbul için önemli bir düğüm noktası olan Karaköy, aynı zamanda deniz taşımacılığında da önemli bir bölgedir. Bölgenin ana yapısını TDİ'ne bağlı vapur iskelesi ve Galata rıhtımında yer alan İBB'e ait Deniz Otobüsleri İskelesi oluşturmaktadır. Ayrıca kıtalararası denizcilik ulaşımının sağlandığı TDİ'ne ait yolcu salonu bulunmakta ve Salıpaazarı liman tesisleri içinde depo ve antrepolar yer almaktadır. (Şekil 5.10, 5.11, 5.12) Bölge bu fonksiyonlara göre şekillenmiştir.



Şekil 5.10 Sedat Hakkı Eldem'in Salıpazarı liman tesisleri içindeki depo ve antrepo çizimleri, 1958 (DTO, 1998)



Şekil 5.11 Salıpazarı liman tesisleri içindeki depo ve antrepolar, (Gürsel, 2005)

Karaköy- Salıpazarı bölgesinde Türkiye Denizcilik işletmelerinin yanı sıra küçük dükkânlar ve ithalat ve ihracat firmaları da, yer almaktadır. Liman işlevinin sadece bir kısmı Galata ve Salıpazarı rıhtımlarında sürdürülmektedir. Eskiden yoğun olan imalat birimlerinin sayısı azalmış yerine ticaret ve hizmet birimleri almıştır. Çalışma alanında işlevsel değişikliklere bağlı olarak sosyal ilişkilerin zayıflamasına neden olmuştur. İşyerlerinin konutların yerini almasıyla sosyal ilişkiler zayıflamıştır. (Şekil 5.8) (Özbydar, 2000) bölgenin rekreasyon amaçlı kullanım bölgesi olmamasıyla halkın bir araya gelme durumu bölgede görülmemektedir. Bölge sadece bir ulaşım aksı olarak transit geçiş bölgesi halini almıştır. Tarihi yapıların olmasıyla turistleri kendine çekebilmektedir ancak yetersiz koşulları yüzünden (örneğin kafe, park gibi dinlenme, nefes alma noktalarının olmaması nedeniyle) turistlerin bölgede uzun süre kalmaları sağlanamamaktadır. Kentin kolay ulaşılan bir bölgesi olan ve tarihi dokusu ve çevresel güzellikleri yoğun olan bu bölgede yeterince, hatta neredeyse hiç, sosyal bütünleşme sağlanamamaktadır. Bu durumun yapılması planlanan projelerle giderilmesinin zorunlu olduğunu düşünülmektedir.



Şekil 5.12 Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne ait yolcu salonu, 2002

#### Bölge Ulaşım Ağının İncelenmesi:

Bölge, yaya, yolcu ve araç trafiği açısından oldukça yoğun bir bölgedir. 19. yüzyılın ikinci yarısında Haliç kıyılarında kayıkçılık devam etmekle birlikte Haliç iskeleleri arasında yolcu taşıyan küçük vapurlar da seferlerine başlamışlardır. Kıyıları arası ulaşımında 1829'da ilk buharlı geminin alınması, 1838'te tersanelerde buharlı gemi yapımı başlaması ve 1838'te Unkapı ile Azapkapı arasında Haliç'te ilk köprü'nün yapılması bölge üzerinde önemli etkiler yaratmıştır. Örneğin, denizyolu taşımacılığında 1852 yılından itibaren Tophane ile birlikte bir tarafta köprü diğer tarafta Sirkeci- Eminönü arasındaki alanda uzak mesafe taşımacılığının yanı sıra, Galata köprüsünden hareket eden yakın mesafe ulaşımını sağlayan vapurların da yarattığı yoğun trafik yüzünden sorunlar ortaya çıkmıştır. Bunların yanı sıra 1840'larda Şirket-i Hayriye'nin Kabataş-Üsküdar arası düzenli seferlere başlaması, 1846'da Karaköy Köprüsü'nün yapımı, 1869'da atlı tramvay ve 1913'te elektrikli tramvayın ortaya çıkışı kentin ticari ve iskân bölgelerinin gelişimi ve bütünleşmesi yönünde hızlandırıcı etkiler yaratmıştır. (Müller-Wiener, 1998)

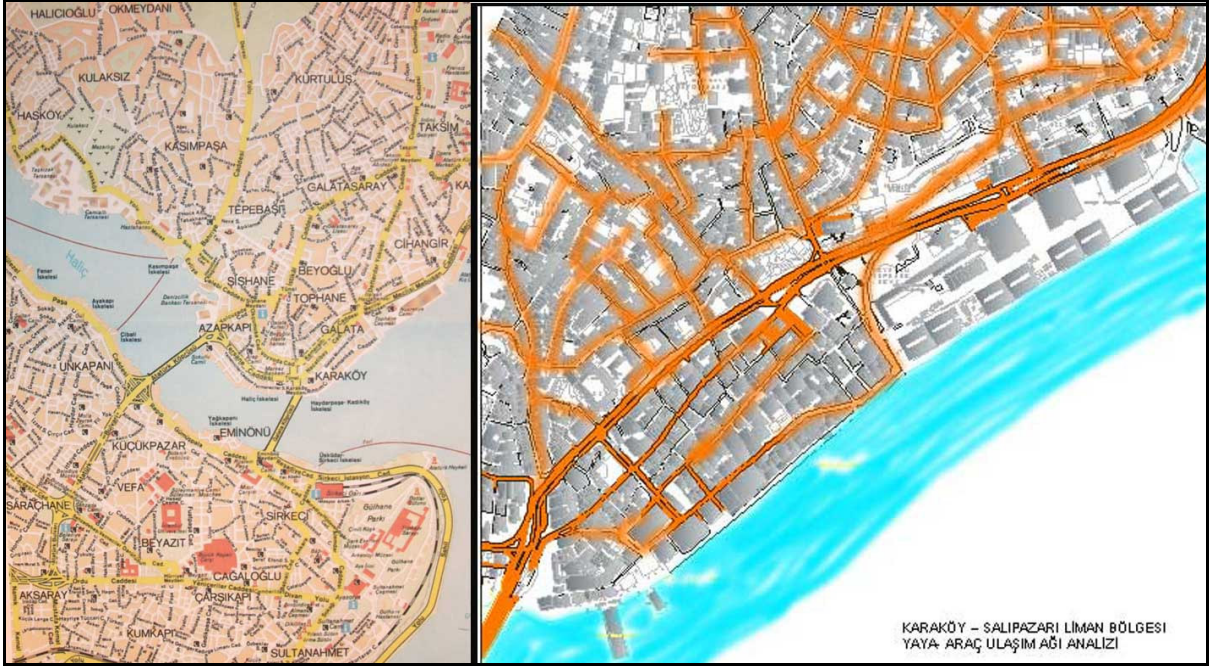
Demiryolunun inşası ise 1869'da arazi üzerinde yapılan ilk planlama çalışmalarından sonra başlamıştır. 1872 Temmuzunda Sirkeci- Çatalca hattı açılmıştır. Bugünkü Sirkeci Garı ise ancak 1887-1891 yılları arasında yapılmıştır. (Şekil 5.13) İstanbul'un ilk yeraltı ulaşım aracı Tünel Perşembe Pazarı girişinde yer almaktadır. Karaköy Meydanı Kadıköy ile deniz ulaşımının sağlandığı iskeleye açılmaktadır. Karaköy iskelesi, Tünel ve Galata Köprüsü yaya yoğunluğunu arttıran sebeplerdir. Mevcut yol kapasitesi Perşembe Pazarında yer alan ticaret fonksiyonu için yeterli olamamaktadır. (Kahraman, 1987)

Karayolu taşımacılığında köprülerin bölge üzerindeki etkileri büyüktür. Haliç üzerindeki ilk

köprü 2. Mahmut döneminde (1808- 1839) Kasımpaşa ile Unkapanı arasında kurulmuştur. Haliç üzerindeki ikinci köprü olarak, 1845'te günümüzde Galata köprüsü inşa edilmiştir. Bu köprü aralarında yaklaşık 470 metre mesafe bulunan ve ikisi de çok canlı yerler olan Karaköy ve Eminönü iskelelerini birbirine bağlayan bir köprüdür. 1845 yılında yaptırılan Galata Köprüsü İstanbul'un ana sirkülasyon arteri olmuştur. (Barış, 1994)

Cumhuriyet döneminde Haliç bölgesinde kara ulaşımı, Haliç'e paralel iki yol ve bunları birbirine bağlayan üç köprü tarafından karşılanmaya çalışılmaktadır. (Şekil 5.13) Galata köprüsü ile Atatürk köprüsü arasındaki bölge son derece yoğun insan taşımaya yönelikken, diğer bölge (Haliç Köprüsü) çevre yolu ile bağlantısı dolayısı ile ağır vasıta trafiğine yöneliktir. Galata Köprüsü, Atatürk Köprüsü ve Haliç Köprüsü Haliç'i dikine kesen üç karayolu ulaşım aksıdır. Galata Köprüsü bölgenin tarihi yarımadağa bağlanmasını sağlayan önemli bir ulaşım aksıdır. Haliç Köprüsü ile bağlantılı olan çevre yolları dışında kalan yollar Haliç'in yükünü taşıyamayacak kadar zayıftır. Haliç'e paralel olan yollar iki şeritten oluşmaktadır. Araç geçme şeridinin olmaması sonucunda da yolcu ve mal aktarması sonucunda trafikte büyük tıkanıklıklar olmaktadır. (Kahraman, 1987)

Bir ulaşım odağı niteliğindeki Karaköy-Salıpazarı bölgesinde, kara ve deniz ulaşımı güçlüdür. Alanın sınırını belirleyen Kemeraltı Caddesi, Eminönü-Beşiktaş arasındaki ana trafik aksıdır. Kemeraltı caddesine paralel uzanan Necatibey Caddesi tek yönlü trafiğe hizmet etmekte olup ciddi bir trafik yükünü kaldırmaktadır. Karaköy- Salıpazarı bölgesini doğrudan etkileyen bu Haliç arterlerinin yanı sıra bölgeyi Beyoğlu'na oradan Taksim- Şişli hattına bağlayan dik yaya ve araç yolları bölgenin kent merkezlerine kolay ulaşımını sağlayan yollardır. (Şekil 5.13) bölge Eminönü'ne 1.25 km., Taksim'e 1.75 km., Fatih'e 2.5km., Şişli'ye 4km. ve Eyüp'e 4.25 km. uzaklıktadır.

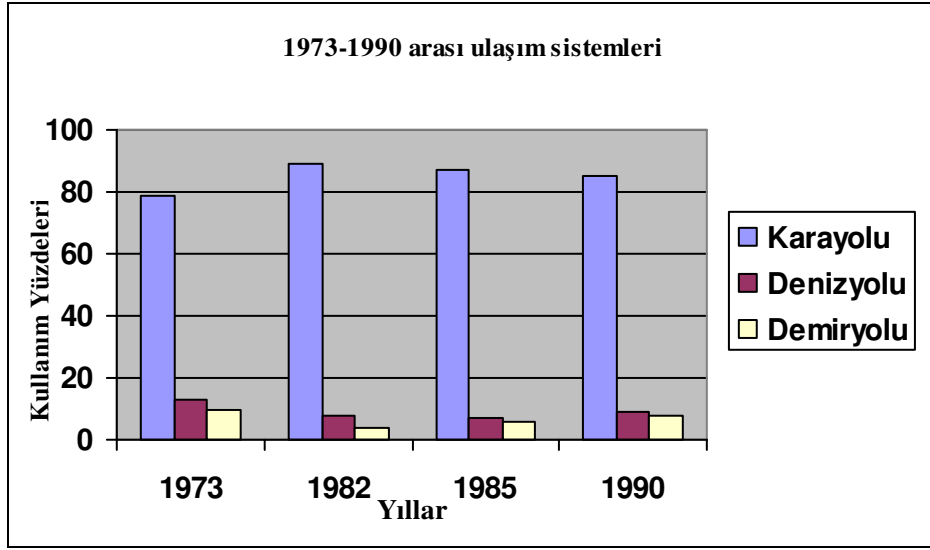


Şekil 5.13 Haliç orta liman çevresini besleyen yol akları ve Karaköy-Salıpazarı Liman Bölgesi yaya ve araç ulaşım analizi

Vapur iskelesi ve deniz otobüsü iskelesi Karaköy'de ulaşım yoğunluğunu arttıran öğelerdendir. Karaköy ve Salıpazarı rıhtımlarının su derinliğinin elverişli olmasından dolayı yüzyıllardır kıtalararası deniz taşımacılığında kullanılmış olmasıyla deniz ulaşımının canlı olduğu bir mekân olmuştur. Karaköy limanı yıllar boyunca yolcu ve kargo taşımacılığına hizmet etmiş, 1950'lerde Salıpazarı limanının faaliyete geçmesi ile sadece yolcu taşımacılığına hizmet etmeye başlamıştır. Salıpazarı rıhtımının getirdiği trafik yoğunluğu vb sorunlar daha önce de belirtildiği üzere başka liman alanları arama gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Günümüzde Karaköy ve Salıpazarı limanları kıtalararası yolcu taşımacılığına hizmet etmektedir. (Özbaydar, 2000)

İstanbul genel olarak, Boğaz kıyısına sahip kıyılarla çevrili bir kent olmasına ve merkezler arası kıyı mesafeleri açısından, ulaşım elverişli olmasına rağmen, günlük toplam kent içi ulaşım sistemleri içinde denizyolu taşımacılığının kullanılma oranı, 1973 ile 1990 yılları arasında karayolu lehine ve denizyolunun aleyhine bir değişim göstermektedir. Karayolu taşımacılığı 1973 yılında %77,8'lik bir paya sahipken, 1990 yılında %84,8'e ulaşmakta, denizyolu taşımacılığı yüzdesi de 1973 yılında %13,4 iken, 1990 yılında %8,4'e düşmektedir. (Çizelge 5.3) Bu durum denizyolu taşımacılığının üstüne gidilmesi gerektiğini ve kullanışlı olan farklı liman alanlarına ihtiyaç duyulduğunu göstermektedir.

Çizelge 5.3 İstanbul'da 1973–90 yılları arasında ulaşım sistemleri kullanım oranlarının değişimi (Erkök, 2002)



### 5.5 Yerel Yönetimin Rolü

Modern anlamda ilk liman inşaatı yabancı firmalara verilen imtiyazlarla 1892 yılında Galata sahilinde başlamıştır. Galata limanı 1892-1895 yılları arasında inşa edilmiştir ve limanın ticari faaliyetleri arttıkça ambar binalarının inşa edilmesine karar verilmiştir. Galata rıhtımında beş adet antrepo inşa edilmiştir. Ancak daha sonraları bölge istimlakları nedeniyle Bayındırlık Bakanlığı, Salıpzarı bölgesinde bu faaliyetlerin yürütülebilmesi için bu günkü 600 m'lik rıhtım, ambarlar ve gümrüklü saha oluşumunu sağlamıştır. Limanların yönetimi de Denizcilik Bankası T.A.O.'na verilmiştir. Bayındırlık Bankalığınca 1957 yılında Salıpzarı da işletmeye katılmış olmuştur. Bölge üzerine önemli bir karar alınmış olmuştur. (Tezcan,1976)

Cumhuriyet döneminin Haliç üzerine ilk planlama çalışmaları 1933 Elgötz planıyla başlamıştır. Bu planda önerilerin bazıları, eski İstanbul ve Beyoğlu'nun Haliç'e bakan yamaçlarının iş merkezi, İstiklal Caddesinin ticaret, Topkapı ve Kurbağalı derenin ağır sanayi, Beyazıt'ın yönetim, Sultanahmet ve Taksim'in kültür bölgeleri olması; eski yolların genişletilmesinin yanı sıra, Marmara kıyı yolu, Haliç kıyılarında birer yol ile Karaköy-Eminönü, Unkapanı- Azapkapı, Eyüp- Sütluce arasında birer köprü yapılması şeklindedir. Bu önerilerin uzun dönemde de olsa büyük ölçüde gerçekleştiği görülmektedir. (Yüçetürk, 2001)

1936 yılında Prost'un Kâğıthane vadisini sanayi bölgesi olarak tavsiyesi Haliç'in geleceği için büyük ölçüde etkili olmuştur. Bölge düzenleme çalışmaları Haliç'in çehresini olumsuz yönde değiştirmiştir. 1963-66 sanayi planı çalışmaları Prost döneminde sanayiye ayrılan Haliç'te plansız gelişme sanayi alanlarının ve gecekondulaşmanın önüne geçilmesi amacıyla

başlamıştır. Bu plana göre Eminönü- Eyüp kıyı kesimindeki sanayi dondurulup, Karaköy-Silahtar kıyı kesiminde yeni sanayi tesisi yapımı önerilmiştir. (Öğüt, 1989)

1969 yılında, 1/1000 ölçekli Tophane-Karaköy Uygulama İmar Planı kapsamında uygulama görmüştür. Bölgede bazı alanlar kentsel sit ilan edilmiştir.

1977 yılında Prof. Dr. Semih Tezcan'ın direktörlüğünde 18 kişilik uzmanlar grubu tarafından 'Haliç Mastır Planı ve Uygulama Programı Kesin Raporu'na' göre Haliç'te korunacak yapılar tescil edilmişlerdir.

1980 yılında İstanbul Metropolitan Nazım Planı ile Haliç'te Galata ve Atatürk köprüleri arasındaki bölge kıyılarında ekonomik kuruluşların yönetim merkezleri ile ticaret ve hizmetlerin yoğunlaştığı merkezi iş alanı önerilmiştir. (Canatar, 1989)

Bölgenin Koruma Kurulunun 1993 tarihli kararına kadar 1969 yılında onaylanan 1/1000 ölçekli Tophane-Karaköy Uygulama İmar Planı kapsamında uygulama görmüştür. Kültür Bakanlığı İstanbul 1 nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 1993 yılında verdiği karar ile Beyoğlu ilçesi'nin belirlenen sınırlar içerisinde kalan alanlarını kentsel sit ilan etmiştir. Aynı kararla sınırlar Tarlabası Caddesi- Cumhuriyet Caddesi kuzeyinde kalan alan ile, Kemeraltı Caddesi, Necatibey Caddesi, Meclis-i Mebusan Caddesi kuzeyinde ve güneyinde kalan alanlar olarak tanımlanmıştır. Bu kararın getirdiği koşullar; sit alanındaki yapılaşmalar için kurul onayı gerekmektedir, tarihi eserlere yapılacak uygulamalarda yapının gabarisi ve cephe özellikleri korunmak durumundadır, tescilli tarihi yapıya komşu parsellerdeki uygulamalarda yapının yüksekliği tarihi eserin yüksekliğini geçemez. (TC Kültür Bakanlığı, 1993)

Bu kararların devamı niteliğinde olan, İBB tarafından kentsel dönüşümü 'Kültür ve Sanat Vadisi' olarak düşünülen Haliç için birçok sayıda proje planlanmıştır. 30 Ekim 2000 tarihinde resmen kurulan Haliç Belediyeler Birliği; Haliç'i çevreleyen Beyoğlu, Eminönü, Fatih, Eyüp, Kağıthane Belediyeleri ile İBB; bölgenin altyapı, planlama, konut, finansman, kent yönetimi, kentsel, sosyal, kültürel ve iktisadi girişimler, tüketicinin korunması ve tüketimin düzenlenmesi, çevre sorunlarının çözümü, turizm, rekreasyon, kentsel kültür ve sanat hizmetlerini gidermek ve bölgenin tanıtımını yapmak üzere kurulmuştur. (Barış, 1994)

Bunların yanı sıra, Haliç bölgesinin kuzeydoğu ucundaki Karaköy ve Salıpazarı liman bölgelerinin yeniden canlanması ve kente katılması için Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından 2001 tarihinde resmi gazetede yayınlanan bir ilanla yarışma açılmıştır. Bu

yarışmada birinci olan ekip Tabanlıoğlu Mimarlık Ofisi tasarım ekibi olmuştur. Denizcilik İşletmeleri tarafından açılan ‘Karaköy ve Salıpzarı İstanbul Limanı Projesi- Galataport’ yarışma sonucu birinci kabul edilen proje, 2002 yılında kamuoyuna sunulmuştur. Salıpzarı ile ilgili Bülent Ecevit hükümeti döneminde bakanlık temsilcilerinin yer aldığı yedi kişilik bir komisyon kurulmuştur. Bu bakanlıklar; Bayındırlık, Ulaştırma, Turizm bakanlıklarıdır.

Projenin kamuoyunda nasıl bir ses getirdiğini anlamak üzere Mimar Sinan Üniversitesinde, mimarların, akademisyenlerin ve Cihangir semt sakinlerinin katıldığı toplantılar düzenlenmiştir. Bu toplantılar daha sonra Yıldız Teknik Üniversitesi ve İstanbul Teknik Üniversitesinde de yapılmıştır. Bölgenin geleceğini belirleyecek olan bu projenin 16 Eylül 2005 tarihinde TDİ tarafından ihaleye çıkarılan projenin uygulanmasına karşı olarak birçok kesimden itirazlar gelmektedir. Bunların başında Mimarlar Odası gelmektedir. Hükümet, bölgenin yerel yetkililerin elinden alınarak kendilerine bağlanmasını sağlamıştır. Böylelikle bölge ile ilgili olarak karar verme yetkisini elinde bulundurmaktadır. Mimarlar Odası Genel Başkanı Oktay Ekinci bu projenin imar yasalarına aykırı olduğunu ve projenin gerçekleştirilmesine karşı olduğunu belirtmiştir.

Hükümet (57. hükümet) ihaleyi kazanan firmanın yarışmayı kazanan proje üzerinde değişiklik yapılması yönünde de talimatlar verdiği söylenmektedir. Kamunun sesine kulak vermeyen bir yaklaşım sergilemektedir. (Gürsel,2005)

Halen bölgenin geleceği üzerine mimarlar, akademisyenler, gazeteciler ve kamu ve sivil örgütler gibi birçok kesim tarafından yerel yönetimin ve TDİ yöneticilerin ve proje sahibi olan Tabanlıoğlu Mimarlık Ofisi ekibinin bölge ile ilgili olarak aldıkları kararlar yoğun bir şekilde eleştiriye maruz kalmaktadır. Bunlarla ilgili detaylı bilgiler ekler bölümünde bulunmaktadır.

## **5.6 Tasarım Önerileri**

Su kenarları bize gerek yerleşim gerekse ulaşım açısından kullanım kalitesi ve çeşitliliği sunmaktadır. Su kenarları metropoliten ölçekli bir kentte geniş bir kitlenin kullanımına ve çıkarına uygun olarak değerlendirilmelidir. Bu yüzden kıyı şeridi kullanımı ve toplu taşımacılık çözümleri kent yaşamına uygun olarak tasarlanmalıdır. Tophane bölgesinde kıyıdaki yapılaşma kentin kıyı şeridi ile kent arasında bir duvar niteliği göstermesiyle kentlinin bölgeyi elverişli olarak kullanımını engellemektedir. Bölgenin diğer Haliç bölgeleri ile birlikte ele alınması, kentsel ölçekte kullanım alanları ve toplu taşımacılık açısından çözümler üretilmesi gerekmektedir.

Bölgede ve iskele meydanları çevresinde oluşmuş ticari yerleşimlerin, turizm- rekreasyon fonksiyonları ile Haliç bölgesi, kitle turizmine yönelik biçimde bir gelişim- dönüşüm sağlamaları bir çözüm önerisi olarak sunulabilmektedir. Bölgenin, turizm, rekreasyon ve hizmet sektörlerinin açık alan ve kapalı tesis kullanımlarına, yeme-içme sektörüne ve kültür ve eğlence alanlarına (lokanta, çayhane, kafeterya, gazino, park, yerel hizmete yönelik spor alanları, gibi) ayrılması olası çözümlerdendir. Bu çözümlerin Haliç'in toplam 15 km. boyundaki kıyılarında kentsel bir problem olarak ele alınması gerekmektedir.

Bölgede coğrafi, topografik, yapı göz önüne alınarak taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarını içeren alanların korunmasının sağlanması gerekmektedir. Haliç ve çevresinin kaybettiği değerleri yeniden kazanması, çağa uygun yeni değerler oluşturulması amacıyla 1980'li yıllarda başlatılan kentsel dönüşüm çalışmaları birçok aşamalı olarak gerçekleştirilmeye başlanmıştır. (Barış, 1994) Buna benzer Haliç'le ilgili tasarım önerileri getirilmiştir. Haliç'in kuzeydoğu bölgesi olan ve bazı kesimlerce Haliç'le bağlantılı olarak projenin geliştirilmesinin doğru olacağını benimseyen fikir sahipleri, Karaköy- Salıpazarı bölgesi için yapılan çalışmalarda; genel olarak turizm-rekreasyon faaliyetlerine uygun bir düzenleme getirilmesi üzerinde neredeyse hem fikir olmuşlardır. Bu düzenlemeler İstanbul Metropolitan Alan Nazım Plan kararları ile belirlenmiş kurallara uygun olarak Haliç peyzajına ve silüetine uygun olarak tasarlanmalıdır.

Karaköy-Salıpazarı liman bölgesi üzerine birçok akademisyen, gazeteci, siyasetçi, yöre halkı ve sivil örgütler çalışmalar yapmış, fikirler beyan etmişlerdir. Bu tezin kapsamında çalışmaların içerisinde üç farklı öneri ele alınacaktır. Bölge üzerine getirilen diğer eleştiriler ve öneriler ulusal ve yerel basından, gazete ve dergilerden, edinilmiş bilgiler ise 'Ekler' bölümünde ele alınmaktadır. Bölge üzerine yapılmış tasarım projelerinden biri 1994 yılında Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü Bina Bilgisi bölümünde Prof. Dr. Muammer Onat yönetiminde yapılmış olan bölge eskiz çalışmasıdır. Diğer tasarım önerisi ise Mimar Ersen Gürsel tarafından EPA Mimarlık Grubuyla yapılan analiz ve fikir çalışmaları, derlemeler ve bölge üzerine yapılan eleştirilerdir. Son olarak ele alınan proje ise daha önce bahsi geçen Türkiye Denizcilik İşletmelerinin bölge üzerine açtığı "Karaköy ve Salıpazarı İstanbul Limanı Projesi- Galataport" yarışmasında birincilik kazanmış olan Tabanlıoğlu Mimarlık grubunun 'Galataport' projesidir.

Bölge üzerine yapılan bu çalışmalar şu şekildedir;

1-M.S.Ü.'nde Prof. Dr. Muammer Onat yönetiminde hazırlanmış olan eskiz projesi;

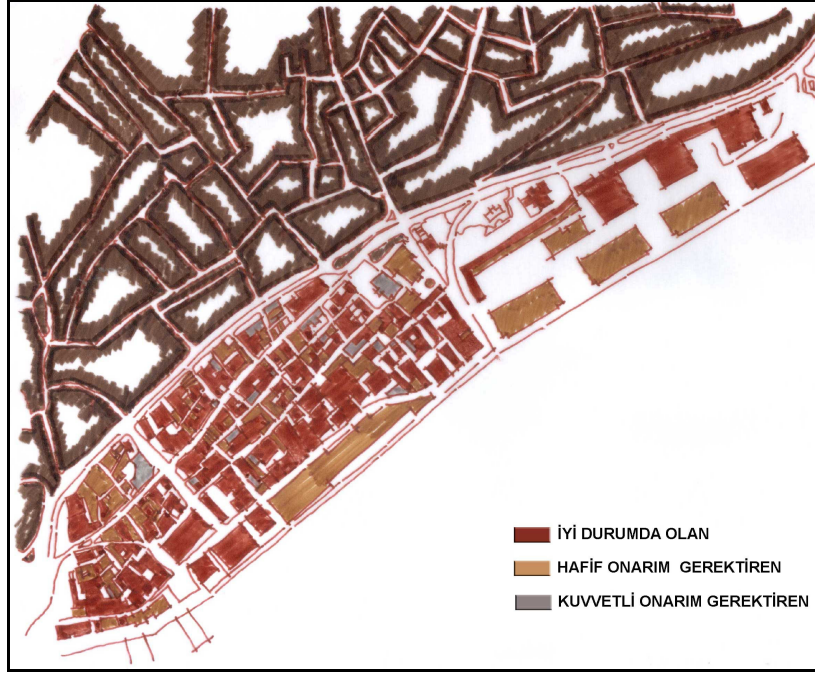
Bu çalışmanın ilk aşamasını bölge analiz çalışmaları oluşturmuştur. Projenin ele alındığı üniversite (M.S.Ü.) Karaköy- Salıpazarı liman bölgesinin Beşiktaş yönündeki komşusu olması sebebiyle proje ekibi bölge ile ilgili olarak gerçekçi analizler yapabilme şansı yakalamıştır. Ayrıca proje ekibinin günlerinin büyük bir kısmını bölgede geçirdikleri düşünülürse bölgenin sorunlarıyla ve ihtiyaçlarıyla oldukça yakın bir ilişki içinde buldukları bunun da tasarım aşamasında projenin gelişimi için bir avantaj olduğu söylenebilir.

Proje ekibi öncelikli olarak bölgenin bağlantılı olduğu kent merkezlerini ve bunların bölge ile olan ulaşım akslarını (yaya ve araç) incelemiştir. Daha sonra bölgedeki ve yakın bölgelerdeki tarihi doku ve anıtsal ve sivil mimarlık örnekleri incelenmiştir. Liman bölgesinin içinde bulunduğu alanda göz ardı edilemeyecek olan Mimar Sinan Üniversitesi de proje dâhilinde ele alınmıştır. Üniversitenin tüm Tophane-Kabataş hattında gerek ulaşım, gerek istihdam, gerek ikametgâh, gerekse sosyal yaşantı konularında önemli etkileri olduğu izlenimiyle tasarımda üniversitenin de bu bölgeden yararlanabilecek bir öge olduğu üzerinde de durulmuştur. Tüm bu analizleri vaziyet planı eskizinde görebilmelteryiz. (Şekil 5.14)

Vaziyet planında tarihi ve anıtsal yapılar olarak; Galata kulesi, Tophane-i Amire binası, Kılıç Ali Paşa Külliyesi, Nusretiye Kasrı ve Camii, Tophane Saat Kulesi, Cihangir Camii, Molla Çelebi Camii, Dolmabahçe Camii'nin yanı sıra sivil mimarlık örnekleri olarak M.S.Ü. binası ve A.K.M. binası gösterilmiştir. Bölge ile bağlantılı olan Galata Meydanı, Karaköy Meydanı ve Taksim Meydanı ve komşu bölgeler olarak Taksim, Galata, Karaköy, Tophane, Beyoğlu bölgeleri bağlantı yolları ile birlikte gösterilmiştir. (Şekil 5.14)

Tüm bu analizler doğrultusunda, proje grubu bölge üzerine iki ayrı öneri getirmiştir. İkisinde de ortak olan bazı ana kararlar göze çarpmaktadır. Bunlardan göze çarpan en önemli benzerlik mevcut dokunun binaların yeniden işlevlendirilmesiyle korunması amaçlanmıştır. Bu karar bu tasarımların ana strüktürünü oluşturmaktadır. Amaç strüktürel açıdan iyi durumda olan binaların (Şekil 5.15) mili servete zarar vermemek adına korunması ve yapılacak hafif onarım ve eklerle az maliyetle kullanım şeklinin yeni fonksiyonlarla yer değiştirilerek düzenlenmesi üzerine temellenmiştir. Bu öneriler şu şekildedir;





Şekil 5.15 Karaköy-Salıpazarı Liman Bölgesi Yapılarının Korunma Durumları Analizi, (Özbaydar, 2000)

Bölgeye üç ayrı noktadan ‘geliş’ kabul edilmiştir. Bunlardan biri Karaköy Meydanından doğru paralel bir aks üzerinden, biri M.S.Ü. (Beşiktaş) tarafından paralel bir aks üzerinden, bir diğeri ise Tophane, Galata, Beyoğlu bölgelerinden gelen dik akslar üzerinden gelmektedirler. Projede Tophane üst kotundan gelen bir köprü ile mevcut binalara bağlanılarak karayolu trafiğinden yalıtılmış kolay bir ulaşım aksı sağlanmıştır. (Şekil 5.16, Şekil 5.17)

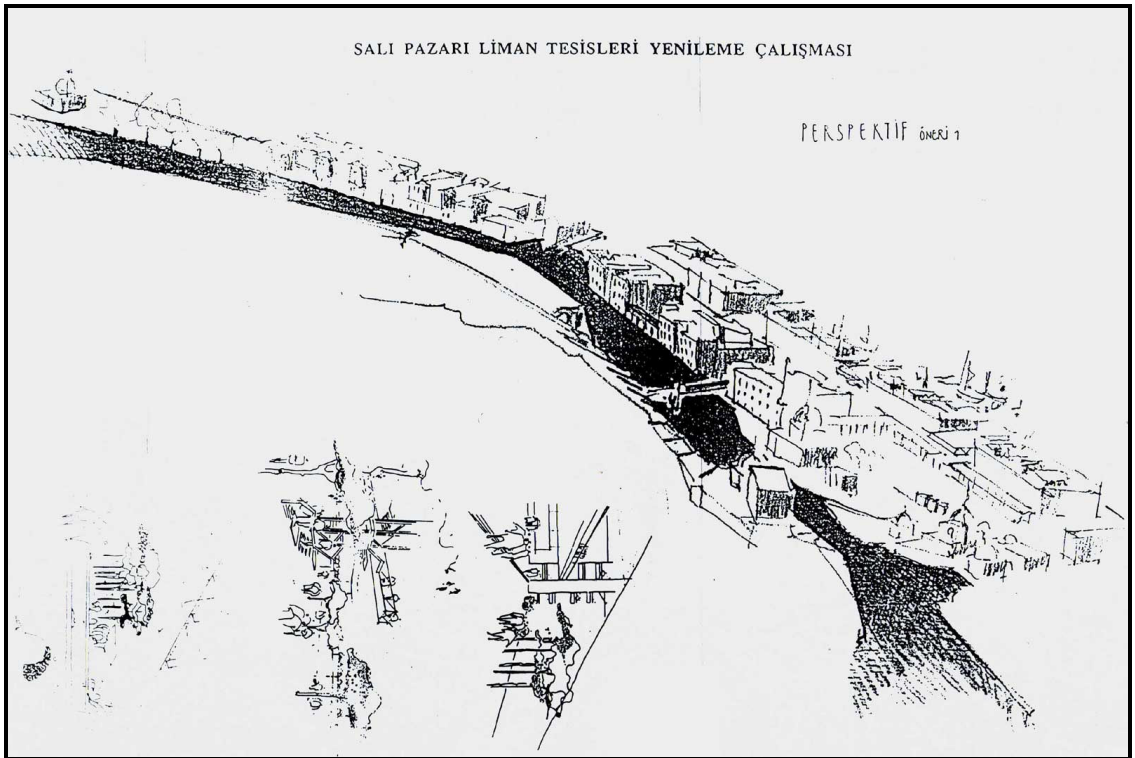
Projenin içerdiği ana fonksiyonlar olarak; ticari fonksiyonlar (otel, dükkanlar, kafeler, bar vs.), rekreasyon alanları olarak açık alanlar ve sergi ve konferans salonları ve bölgenin komşularına uyum gösterecek şekilde ofis binaları gösterilebilir. Projenin zemin kat seviyesinde bölgenin mevcut durumuna saygı gösterilerek dükkân anlayışı devam ettirilmiş ve arkadlı dükkânlar projede yerini almıştır. Alışveriş fonksiyonu bölge halkının buraya akışını güçlendirip bölgede tasarlanmış olan açık alanlardan, avlulardan ve sosyal tesislerden daha fazla yararlanılması hedeflenmiştir. Tasarlanmış iç avlular kafelerle desteklenip yaşanabilir mekânlar haline sokulmuştur. Tarihi bir dokuyu barındıran bölgedeki Nusretiye Camii ve Tophane Saat Kulesi Meydanı kamunun kolayca ulaşabileceği bir park olma özelliğine sokulmaya çalışılmıştır.

Bölgenin mevcut yapılarının tamamen kamuya açılarak sergi ve konferans salonları, lokanta

ve kahvehaneler, yarı açık sosyal tesisler, gazino ve gece kluplerinin yanı sıra büro fonksiyonları da bölgenin geri kalanıyla ilişki içinde olması amacıyla tasarımda yerini almıştır. Tophane halkının yanı sıra bu bölgeden sıkça yararlanacağı düşünülen M.S.Ü.öğrencilerinin yeme-içme, dinlenme faaliyetlerinin dışında bir güzel sanatlar akademisi olma özelliği ile sergi salonlarının ve konferans salonlarının rantabl bir şekilde kullanılmasına katkıda bulunacağı düşünülmektedir.

Projenin bel kemiğini oluşturan ana unsur ise mevcut binalara dokunulmadan çatı üst kotuna eklenen otel yapısı olmuştur. Mevcut binaların çatısı ise üst kotlarda yer alan Tophane tarafından bakıldığında yeşil bir bant yakalamak amacıyla bahçe teras şeklinde değerlendirilmiştir. Bu durumun deniz tarafındaki silüete de olumlu bir durum yaratacağı düşünülmüştür. Otel yapısı ise 50'şer odadan oluşan 4 adet birbirine bağlanan bir otel yapısıdır. Bu yapı aynı anda denize, bölge içinde yaratılmış yeşil alanlara ve Tophane tarafında bulunan tarihi dokuya hâkim olduğundan dolayı turistlere de hitap edecek bir bölge olması planlanmıştır.

Proje genel olarak kente ve kentliye saygılı, ticari açıdan bölgeye uyan, turizmi canlandırabilecek ve kentlinin bu bölgeye akışını arttırarak denize ulaşımını salayabilecek şekilde az maliyetli bir yaklaşım sergilemektedir.

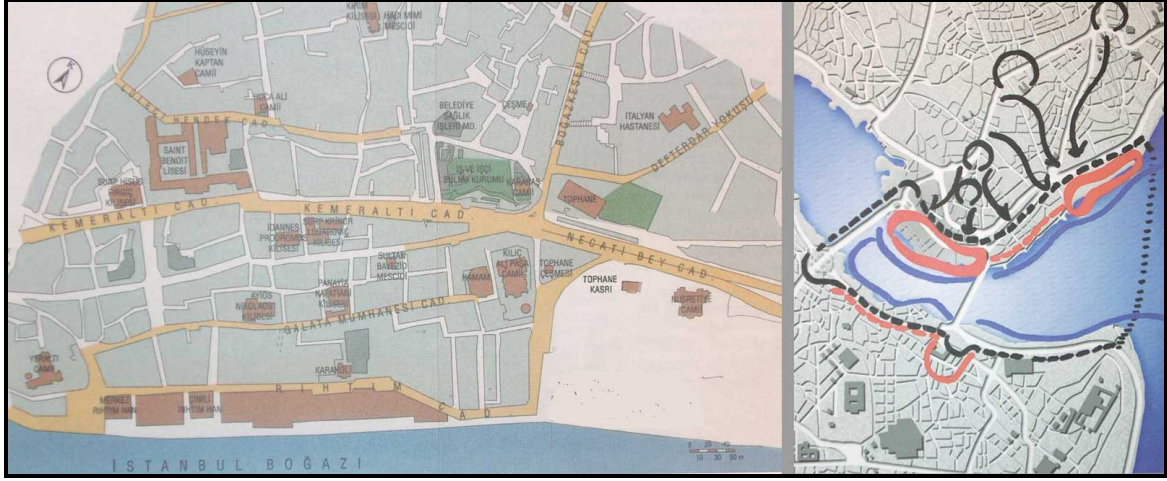


Şekil 5.16 Onat tasarım grubunun bölge ile ilgili hazırladıkları tasarım eskizleri, (Onat,1994)



## 2- Mimar Ersen Gürsel ve EPA Mimarlık Grubu Fikir Çalışmaları;

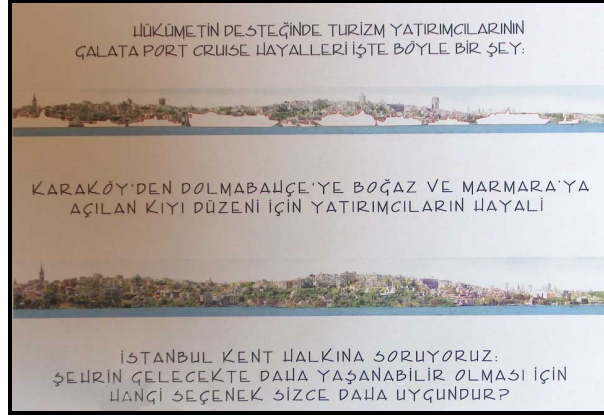
Bu bölümde bölge ile ilgili geniş çapta analiz çalışmaları yapmış olan EPA grubunun bölge üzerine geliştirdiği fikir çalışmalarına değinilmektedir. Ersen Gürsel yönetiminde çalışmış olan EPA Mimarlık Grubunun bölge üzerine aldığı kararlar genel olarak şu şekildedir;



Şekil 5.18 Solda tarihi doku analizi, sağda ise bölge üzerindeki ulaşım aksları analizini bulunmaktadır. (Gürsel,2005)

Bölge üzerine alınan en önemli karar olarak bölgenin liman faaliyetlerinden tamamen arındırılmış bir bölge olması üzerinedir. Kent içinde böylesi bir konumda yer alan bir bölgenin hiçbir liman faaliyetinin ihtiyaçlarını karşılayabilecek durumda olmadığı tezi savunulmaktadır. Bölgede mevcut olan liman faaliyetlerinin zaten zarar görmüş olduğu, modern liman faaliyetlerine uygun olmadığı için rantabl kullanılmadığı üzerinde sıkça durulmaktadır. Bunların yanı sıra yüksek miktarlarda harcama yapılarak buranın modern bir liman bölgesi haline getirilmesi halinde ise yine bu liman bölgesinin rantabl kullanılmayacağı dile getirilmektedir. Bunun sebeplerinden birisi olarak bölgenin yolcuların ulaşım sorununa karşılık verebilecek bir yapıya sahip olmadığı fikri savunulmaktadır. Mevcut durumda dahi bir trafik analizi yapıldığında bölgenin zaten sıkışık bir trafiğe maruz kaldığı (tramvay projesinin de bu trafik sorununu arttırdığı) buna getirilecek bir başka trafik yoğunluğunu hiçbir şekilde kaldıramayacağı düşünülmektedir.

Liman faaliyetlerinin devam ettirilmesinin silüet açıdan da olumsuz etkileri olduğu düşünülmektedir. Bunları, bölgeye gelmesi planlanan yolcu gemilerinin deniz kenarında bir duvar etkisi yaratarak deniz tarafından ve tarihi yarımadadan bakıldığında kent silüetini olumsuz etkileyecek bir görüntü oluşturacağı düşünülmektedir. (Şekil 5.19, 5.22) (Ek1,2)



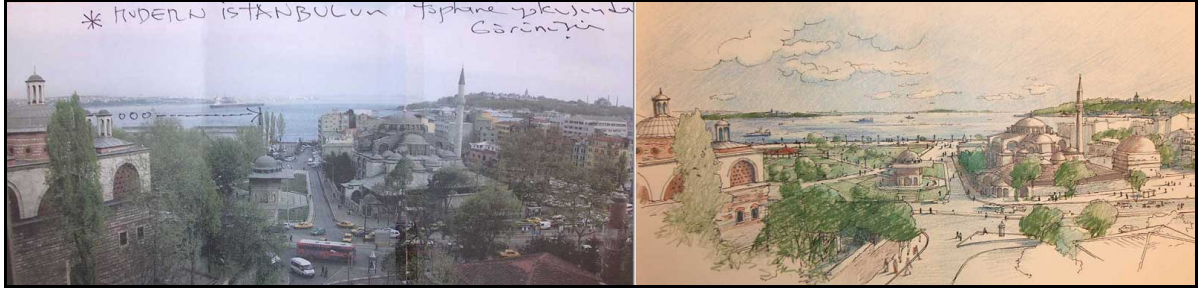
Şekil 5.19 Gürsel'in bölge üzerindeki eleştirilerini dile getirdiği bir çalışma, (Gürsel,2005)

Bölge üzerinde alınmış bir diğer önemli düşünce de kamunun günün her saatinde denize ulaşabileceği bir şekilde bölgeden faydalanması gerektiği düşüncesidir. Yöre halkının denize ulaşımının duvarlarla ve duvar etkisi yapan binalarla engellenin ortadan kaldırılmasının zorunlu olduğu düşünülmektedir. Bu fikirlerini destekleyecek şekilde bölgeyle ilgili olarak karikatür çalışmaları yapılmıştır. (Şekil 5.20)



Şekil 5.20 Bölgenin denize ulaşım sorununu anlatan karikatürler, (Gürsel,2005)

Gürsel bölgenin Tophane tarafından bakıldığında manzarayı kesen ve tarihi dokunun binalar arasında kaybolup gittiği düşüncesinden yola çıkarak bir çalışma yapmıştır. Bu çalışmada tarihi yapıların dışında kalan ve deniz kenarında bulunan Tophane Meydanına komşu binaların tamamen ortadan kaldırılması ve bu bölgenin kamunun her an kullanabileceği bir park alanına dönüştürülmesi fikri benimsenmiştir. Böyle bir çalışma yapıldığı takdirde bölgenin Tophane'den görünüşüne ilişkin bir eskiz çalışması yapmıştır. (Şekil 5.21)



Şekil 5.21 Gürsel'in Salıpazarı bölgesi ile ilgili düşüncelerini dile getiren fotoğraf ve hayalindeki Salıpazarı eskizi (Gürsel,2005)



Şekil 5.22 Gürsel'in mevcut durum hakkındaki görüşlerini belirten fotoğraflar (Gürsel,2005)

Bölgenin önemli bir noktada olduğunun farkına varılarak bağlantılı olduğu diğer bölgelerle birlikte ele alınması gereken, bir kentsel tasarım projesi niteliğinde yürütülmesi gereken bir proje olduğu görüşü benimsenmiştir. Ayrıca da önemli bir komşu bölgesi olan Taksim-Beyoğlu bölgesinden bağımsız hareket edilmemelidir. Bu bölgeden proje alanına dik inen yolların deniz manzarasını yakalayarak deniz kenarına akışı arttırmak gerektiği fikri ortaya atılmaktadır. Deniz kenarında oluşturulması planlanan kamuya açık faaliyet alanlarının bu bölgelerden karayolu trafiğine bir ek yük getirmeksizin yaya ulaşımıyla desteklenebileceği düşünülmektedir. (Şekil 5.24) Böylelikle liman bölgesi faaliyetlerinin devam ettirilmesiyle ortaya çıkması planlanan turist akışının, turistin yoğun olduğu Beyoğlu bölgesinden daha kolay bir yolla, çevreye, bölgeye ve kent silüetine daha saygılı ve kullanışlı bir bölge oluşturarak sağlanabileceği düşünülmektedir. (Şekil 5.23)



Şekil 5.23 Karaköy- Salıpazarı bölgesinin deniz tarafından görünüşü, (GÜRSEL,2005)



Şekil 5.24 Mevcut antrepo yapılarının önündeki yoğun trafik akışı ve TDİ binalarının silüetteki yeri , (Tabanlıoğlu,2002)

### 3- Tabanlıoğlu Mimarlık Grubu Projesi;

Karaköy ve Salıpazarı liman bölgelerinin yeniden düzenlenmesi ve kente ve kentliye katılması için Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından açılan ‘Karaköy ve Salıpazarı İstanbul Limanı Projesi- Galataport’ yarışması sonucunda Tabanlıoğlu Mimarlık Grubu tarafından hazırlanan proje birinci olmuştur. Proje ekibi, Tabanlıoğlu Mimarlık firmasında çalışan mimarların, mühendislerin yanı sıra Denizcilik İşletmelerinde çalışan bir teknik ekiple beraber yürütülmüştür.

Tasarıma başlamadan önce bölge ile ilgili analizler yapılmıştır. Ulaşım akslarının (kara, deniz ve havayolu ulaşım aksları) yanı sıra, bölgenin Beyoğlu, Tünel ve Galatasaray’la olan bağlantısı incelenmiştir. (Şekil 5.25) (Tabanlıoğlu,2002)



Şekil 5.25 Ulaşım aksları ile birlikte Karaköy- Salıpazarı liman bölgesi ve çevresi planı ve hava fotoğrafı (Tabanlıoğlu,2002)

Yapılan bu analiz çalışmalarının sonucunda ortaya şöyle veriler çıkarmışlardır;

- 1- Ulaşım aksları açısından bakıldığında, bölgenin kara, deniz ve hava ulaşımını sağlayabildiği bir noktada olduğu görülmüştür.
- 2- Yapılan araştırmalar sonucunda mevcut durumda Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin bu şeritte yılda 126 adet yolcu gemisine ve 110.902 yolcuya hizmet verdiğini görülmüştür. Gümrük işletmelerinin ilkel bir şekilde gerçekleştirildiği ve gemi ve yolcu sayısının, mevcut yapının ve hizmet birimlerinin tursilere hizmet verebilecek kapasitede olmadığı sonucuna varılmıştır.
- 3- Bölgenin en göze çarpan olumsuz durumlarından biri de İstanbulluların kıyı kullanım olanaklarından tamamen yoksun bırakılmış olmasıdır.

Bu analizler sonucunda proje grubu bölge ile ilgili olarak ulaşılması gereken temel hedefler belirlemişlerdir. Bunları Tabanlıoğlu şu şekilde özetlemektedir;

- 1- Mimari ve kentsel kalite yönünden olumlu bir çevre yaratılmasına yönelik hedefler;

-Gümrüklü saha uygulamasının ortadan kaldırıldığı, tarihi doku ve yerleşim alanlarıyla bütünleşen projeler yaratmak gerektiği,

- İşlevini yitirmiş ve strüktürel açıdan onarım gerektiren yapıların yeniden işlevlendirilmesi, diğer yapıların (anıtsal yapıların ve sivil mimarlık örneklerinin) yıpranmasının önlenmesi ve bu yapıların bölgede ortaya çıkarılmasını sağlayacak şekilde ayrıca da Tarihi yarımadaının karşısında yer alan bölgedeki çalışmaların İstanbul silüetini olumlu yönde etkilemesine

yönelik bir tasarım projesi ortaya çıkarmak gerektiği,

## 2- Sosyal ve kültürel bütünleşmeyi sağlamaya yönelik hedefler

- İstanbul kent merkezindeki bu bölgenin İstanbul'lulara 24 saat hizmet verecek bir bölge haline sokulması ve kıyı kenti imgesini yeniden kazandırılması amacıyla bölgenin yeniden işlevlendirilmesinin ve yapılandırılmasının gerektiği, bunlara bağlı olarak da turistlerin bölgeye çekilmesinin tüm bunların sonucunda bölgede yeni istihdamların sağlanması ve yöre halkına bu sayede katkıda bulunulması,

-Yeni işlevler sayesinde İstanbul'un yeni bir kültür, sanat, iş ve alışveriş merkezine kavuşması, Beyoğlu'ndaki mevcut yaya aksının Boğazkesen yolu ile sürekliliğinin sağlanarak Tophane meydanına kolay ulaşımın sağlanması,

-Olumsuz fonksiyonların bölgeden uzaklaştırılarak yeni işlevler için mekansal organizasyonların yapılması ve bu işlevler içinde kamunun açık alan ve rekreasyon ihtiyaçlarına cevap verebilecek ortamların yaratılması gerektiğine,

- Planlama sürecinde halkın katılımının olabildiğince sağlanması, öneri ve isteklerin dikkate alınmasının gerektiği,

## 3- Ekonomik hedefler;

- Projenin kağıt üzerinde kalmaması, uygulanabilirliğin sağlanması amacıyla, tasarımın somut ve gerçekçi bir şekilde ortaya konmasının gerektiği,

-Yapılacak tasarımda, gelecekte ortaya çıkabilecek koşulların tekrardan bir tasarım ve uygulama çalışmalarına gereksinim duyurmayacak şekilde esnek çözümler getirmesinin zorunlu olduğunun ortaya konulması,

4- Turistlere hitap edebilecek kapasitede modern bir Yolcu Limanı ve Turizm Kompleksi'nin planlanması ve mevcut yük limanı işlevlerinin kaldırılmasıyla gemiyle gelen yolcuların, yük taşımacılığında doğan keşmekeşten kurtarılmasını sağlamak gerektiği,

5- Bölgeye gelmesi planlanan turist yoğunluğunu karşılayabilecek bir otel kompleksinin tasarlanması, bu komplekse de denizden ulaşımın sağlanması gerektiği, (Şekil 5.27)

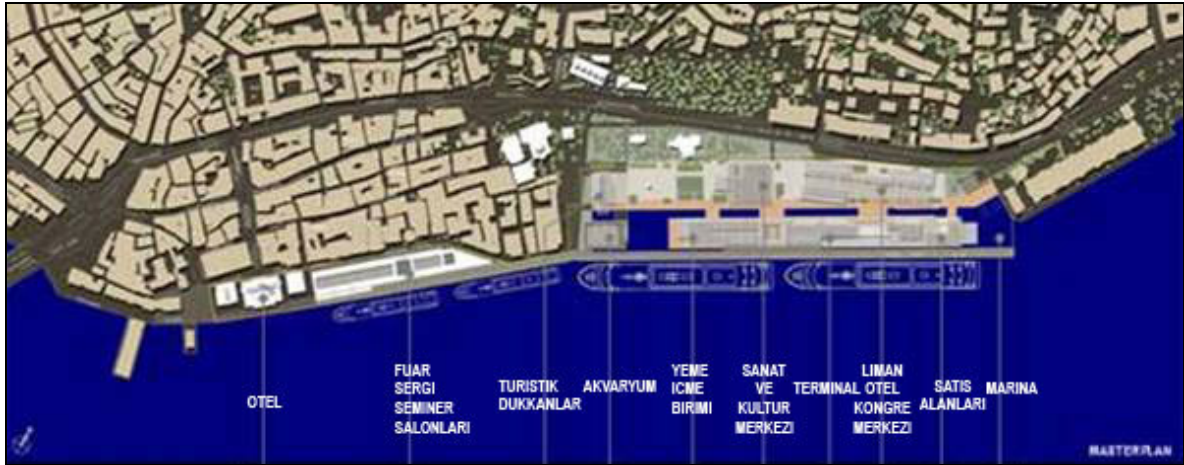
6- Deniz trafiğine önem verilmesi, yeni bir marina tasarımının yapılarak bu marinaya özel tekne ve gezi tekneleriyle ulaşımın sağlanması gerektiği,

7- Bölgenin bir başka önemli sorunu olan otopark sorununa projede bir çözüm getirilmesinin

bölge halkını böyle bir konfora kavuşturmak gerektiği gibi hedeflerdir.



Şekil 5.26 Karaköy- Salıpazarı liman bölgesi mevcut durum planı



Şekil 5.27 Karaköy- Salıpazarı liman bölgesi Tabanlıoğlu mastır planı (Tabanlıoğlu,2002)

Tabanlıoğlu Mimarlık grubu projesi incelendiği zaman ortaya şöyle sonuçlar çıkmaktadır; 100.000 m<sup>2</sup> bir açık alana ve 151.665 m<sup>2</sup> inşaat alanına sahip olan 1.2 km'lik Galata rıhtımı projesi kapsamında mevcut tarihi binalar aslına uygun olarak yeniden düzenlenmekte ve bu binalara yeni işlevler verilmektedir. Modern limanlara uyum gösterebilecek yeni yolcu gemisi limanı tasarlanmıştır. Bir, iki ve üç numaralı antrepo binaları ana terminal binası olarak düzenlenmiştir. Bölgede marina yapısı oluşturulmuş böylece denizden ulaşım sağlanmıştır. (Şekil 5.28) Terminale ulaşan yolcular, iki katlı hacim içerisinde bulunan “duty-free shop”lara ulaşmakta ve bagaj kontrol işlemlerini gerçekleştirmektedir. Üst katta ise bürolar, satış alanları, teknoloji merkezi ve restoran bulunmaktadır. Marinaya açılan teraslarda açık oturma alanları düzenlenmiştir.

Tarihi dokuyu içinde barındıran bölgede, Tophane Meydanı ve tarihi saat kulesi çevresi yeniden düzenlenerek kent içinde bir odak merkezi yaratılmaya çalışılmıştır. Bu bölgeye Beyoğlu bağlantısının güçlendirilmesi planlanılmıştır.

Projede sunulan bir diğer öneri de tarihi Tophane Meydanı altına 2 katlı araç otoparkı oluşturulmasıdır. Altı ve yedi numaralı antrepo binaları, mevcut yapı aksları korunarak kısmen yıkılmıştır. Beş numaralı antrepo dış sınırları korunarak yeniden düzenlenmiştir. Açık satış alanları yaratılarak meydan ile bütünleştirilmiştir.

TDİ genel müdürlüğü binası ise, otel kompleksi olarak yeni işlev kazandırılmıştır ve terasına bar-restoran birimleri düzenlenmiştir. 20 numaralı antrepo ve “Paket Postanesi” binaları yeni işlevler kazandırılarak; fuar, sergi, seminer salonları olarak düzenlenmişlerdir. Akvaryum önünde restorana ait açık oturma mekânları bulunmaktadır. Akvaryumun arkasında kalan alan, meydan ile bütünleşen satış modülleri olma özelliği devam ettirilecek şekilde tasarlanmıştır. Otelin yer aldığı binanın alt katlarında da satış alanları yer almaktadır. Beş numaralı antrepo binası, dış hatları korunarak yeniden inşa edilmiştir. Sergi salonları bulunan bu binanın içinde yer alan galeri, bodrum katına açılımı sağlamaktadır.

Sonuç olarak Tabanlıoğlu projesinde diğer projelerden farklı olarak bölgenin yolcu limanı olma özelliğinin devam ettirilmesi sağlanmıştır. Turistlerin denizyolu ulaşımıyla bölgeyi sıkça ve kalabalık bir grup halinde ziyaret edecekleri hedeflenmiştir. Gelecek turistlerin bölgede konaklamasını sağlayacak bir otel ve alışveriş ihtiyaçlarını karşılayabilecek dükkânlar ve satış alanları da projede yer almaktadır. Kentlinin deniz kenarı nefes alma noktaları kafelerle desteklenerek bölgede istihdamın artırılması hedeflenmiştir. Aynı bölge içinde konferans ve sergi alanlarının da yer alması kültürel anlamda da bölgenin desteklenmesi amacını gütmektedir.

Proje, 2001 yılında Bayındırlık Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanmış, 1 nolu Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından projeye izin verilmiştir. (Ek 4) Tabanlıoğlu projesi 2005 yılında ihale yolu ile uygulaması yoluna gidilmiştir. İhale sonuçlanmıştır ancak halen proje ile ilgili olarak akademik ortamlardan, medyadan, mimarlar odasından ve sivil örgütlerden eleştiriler yükselmektedir. Projenin aslında söylenildiği kadar bölge halkına ve kent silüetine hitap edebilecek bir proje olmadığı vurgulanmaktadır. Bu projenin uygulanmasının durdurulması gerektiği ve bölge üzerinde daha fazla çalışmanın yapılması gerektiği gibi düşünceler bulunmaktadır. Bu düşüncelerden bazılarını aşağıda değinilmektedir. Bölge ile ilgili olarak yazılan makalelere örnekler ‘Ekler’ bölümünde

bulunmaktadır.



Şekil 5.28 Karaköy-Salıpazarı hava fotoğrafı ve aynı açıdan alınmış tasarım önerisi (Tabanlıoğlu, 2002)

Bu projenin getireceği sonuçlara değinmek üzere Mimar Sinan Üniversitesinde yapılan toplantıda yapılan başlıca eleştiriler, projenin çok daha kapsamlı bir araştırmaya ve çok daha fazla karar mekanizmalarına danışılarak yürütülmesi gerektiğine ilişkindir. Bu bölgenin hangi amaçla kullanılması gerektiğine çok farklı grupların bir arada çalışıp karar vermesinin en doğrusu olacağı vurgulanmıştır. Bölge ile ilgili olarak söylenenin aksine kapsamlı bir çalışma yapılmadığı savunulmuştur. Bölge ile ilgili karar veren tek kurumun mülk sahibi olan Denizcilik İşletmeleri olduğu ve projenin bu işletmenin belirlediği kurallar doğrultusunda hazırlanan tek yönlü bir proje olduğuna yönelik olumsuz eleştiriler yapılmıştır. Bu bölgenin yolcu limanı olarak kullanılmasının, bölgede yoğun olan ofis kullanımına ve ticari açıdan çok önemli bir konumda olan bölgede doğru bir kullanım şekli olmadığına dair eleştiriler de

bulunmaktadır. (Yapı Dergisi)

Tüm bunlar üzerine, Mimarlar Odası bölgenin daha kapsamlı bir analiz ve tasarım çalışmalarına konu olması için ‘İstanbul’un Liman Bölgelerinin Dönüştürülmesi Sürecinde Alternatif Öneriler’ adı altında bir öğrenci yarışması açmıştır. Bu yarışmanın amacı ve koşulları aşağıda belirtilmiştir;

İncedayı, ‘Kentin bu en değerli bölgelerinden biri olan Karaköy-Salıpazarı bölgesinde tasarlanan yeniden düzenleme- dönüştürme çalışmalarının hangi yönde olacağına daha çok siyasetçiler ve yatırımcılar karar vermektedir.’demektedir. Bu süreçler içinde yer alması gereken ancak proje kapsamına alınmayan aktörler, kent halkı, meslek kuruluşları, sivil toplum örgütleri gibi, ise bu projelere tepkilerini dile getirmekten çekinmemektedirler. Bu nedenle İstanbul Serbest Mimarlar Derneği (İSMD) toplumun karşısına daha çok kent ve kentliye hitap edecek projeler yaratmaya çalışmaktadır. Bu projelerin genç mimarlar tarafından ‘Fikir Proje Yarışması’ yoluyla gerçekleştirebilecekleri amaçlanmıştır. ( İncedayı, 2005)

Kentin bu bölgesinin, ulaşım sorununun ortadan kaldırılması ve eklenecek yeni işlevlerin ulaşım problemini körüklemeyecek işlevler olarak değerlendirilmesi, Sirkeci Garının ve Kruvaziyer Limanlarının mevcut konumlarının irdelenmesi, çevreye, tarihi dokuya saygılı, çağdaş kentli kimliğine uyan, kamusal alan kavramını destekleyecek toplumsal işlevlerle ilişkilendirilmiş fonksiyonların önerilmesi, uygulanabilirliği yüksek ve gelecekteki değişimlere ayak uydurabilecek esnek projelerin ortaya çıkarılması amaçlanmıştır.

Projenin, İBB liderliğinde işleyecek üçlü aktör sistemiyle kurgulanması önerilmiştir. Bu aktörler, yerel yönetim kurumları, yatırımcı gruplar ve kamusal alan ve kamusal ilişki üretiminde insiyatif sahibi olan sivil toplum örgütleri çevresinde örgütlenmiş kentliler olması planlanmaktadır. Belediye yetkililerinin görevi, kentlinin isteklerini dile getirebileceği ve uzlaşma sağlanabilecek ortamların hazırlanması ve yönetilmesi olarak belirlenmiştir. Projede olması beklenen iki ana fonksiyon vardır. Bunlar, ofis, konaklama, alışveriş gibi yatırımcıları ekonomik motivasyonunu karşılayabilecek fonksiyonlar ve kentlilerin kullanımına açılmış olan parklar, kültür merkezleri, sergi, seyir alanları, gibi kültür ve rekreasyon faaliyetlerini içerecek olan fonksiyonlardır. ( İncedayı, 2005)

Görüldüğü üzere bölge ile ilgili olarak farklı kesimlerde fikir ve tasarım bazında projeler yürütülmektedir. Yine bölge ile ilgili olarak ulusal ve yerel basın örgütlerinin bölgeye gösterdikleri ilgi de bölgenin değerini vurgulamaya yetmektedir. Tüm bu çalışmalardan ve bu

tez kapsamı içinde ele alınmış olan ve her biri bir birinci nesil liman ait olup farklı süreçler izlemiş olan kentlerin liman bölgelerinde yaptıkları uygulamalardan da faydalanarak bölge ile ilgili olarak ve de diğer liman bölge tasarımlarına kaynak olabileceğini düşündüğüm değerlendirmeler ve karşılaştırmalar altıncı ve yedinci bölümlerde bulunmaktadır.

## 6. DÜNYA ÖRNEKLERİ İLE TÜRKİYE ÖRNEĞİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Tezin dördüncü ve beşinci bölümlerinde New York, Amsterdam, Hamburg ve İstanbul (Karaköy- Salıpazarı bölgesi) kentleri incelenmiştir. Bu kentler bölgenin seçilme nedenleri, coğrafi konumu, ekonomik karakteri, sosyo-demografik yapısı, yerel yönetimin rolü ve tasarım önerileri olmak üzere altı başlıkta incelenmiştir.

Kentsel mekân bağlamında işlevini yitirmiş liman bölgelerinin yeniden düzenlenmesine ilişkin çalışmaların, yukarıda bahsi geçen başlıklar altında incelenmesinin sonucunda karşılaştırılması gerekli görülen konular toplam sekiz adet çizelgede ele alınmıştır. Bu çizelgelerde ele alınan konular sırasıyla şöyledir; birinci çizelgede; limanların genel özellikleri başlığı altında liman nesilleri, liman bölgesinin gelişimini etkileyen faktörler ve taşımacılık ürünleri, ikinci çizelgede limanların hangi çeşit limanlara ait olduğu, üçüncü çizelgede limanların faaliyetlerinin gerileme nedenleri, dördüncü, beşinci ve altıncı çizelgelerde sosyo-demografik özellikleri (ekonomik gücü, nüfus verileri ve ulaşım ağı ) incelenmiştir. Bölgelerin düzenleme çalışmalarında etkisi olan aktörler ve yapılan tasarımların sonucunda ortaya çıkmış olan mekânsal öneriler yedinci ve sekizinci çizelgelerde ele alınmıştır.

Çizelge 6.1 incelendiğinde kentlerin neilerine ilişkin şunlar söylenebilmektedir;

—New York – Manhattan limanı, 1800 yılında ortaya çıkmıştır. Bu durum birinci nesil birinci dönem liman karakterine uygundur. 1850 yılında dünya taşımacılık sektöründe bu dönemin lideri konumuna gelmiştir. Ancak New York bölgesi özelleşmiş durumunu birinci nesil üçüncü dönem olan 1918–39 yılları arası dönemde göstermektedir. Petrol taşımacılığının önderi olmasıyla tüm liman faaliyetlerine petrol kargosu hâkim olmuştur. Yeniden düzenlenmesi tasarlanmış New York limanını 3. döneme aittir 2. nesilde gelişmiş ancak 3. nesil liman karakterine ayak uyduramamış bir liman olarak görmek gerekmektedir.

— Amsterdam limanı ilk olarak 16.-17. yüzyıllarda yani modern liman döneminin öncesine dayanmaktadır. Bundan sonraki 2 yüzyıl ekonomisi kötüye gitmiştir. Ekonomik gücünü tekrar kazanmasıyla birinci nesil ikinci döneme denk gelen 1874 yılında liman bölgesinde sanayi bölgeleri ile ülkenin sanayi merkezi olmuştur. Liman bu özelliğini sürdürmüştür. Ancak tekrar uzun bir dönem teknolojik yetersizlik gibi nedenlerle ekonomisi kötüye gitmeye başlamıştır. Bu durumdan 1990 yılında tekrar ekonomisini geliştirmeye çalışarak kurtulabilmiştir. Yeniden düzenleme çalışmaları birinci nesil 2. döneme ait geleneksel liman faaliyetlerini içeren ve günümüzün üçüncü nesil liman faaliyetlerini sürdüremeyen liman bölgesinde

yapılmıştır.

—Hamburg- Hafencity liman bölgesi, ilk olarak 15. yüzyıllara yani modern liman döneminin öncesine dayanmaktadır. Birinci nesil birinci döneminde Avrupa kentleri içinde liman faaliyetleri açısından kendini göstermiştir. Kent 1888 yılında Hanseatik gümrük birliğine girdikten sonra liman faaliyetlerinin devamlılığı açısından gümrüksüz bölge haline getirilen liman bölgesiyle kent arasında Speicherstadt bölgesi antrepo bölgesi olarak inşa edilmiştir. Bununla beraber liman bölgesi 2. nesil limanlar niteliğinde işler hale getirilmiştir. İkinci nesil limanları temsil eden limanın gelişimi 1. nesil limanların sonlarında (1860'larda) meydana gelen değişimlere paralel olarak değişmiştir. İkinci nesil temsil eden bu liman Avrupa'nın 2. dünyanın 9. büyük limanı halini almıştır. Ancak 3. nesil limanların gerektirdiği altyapıya sahip olamadığı, teknik gelişimlere ve bunların getirdiği mekânsal ihtiyaçlara ayak uyduramaması sonucunda liman bölgesi işlevini yitirmeye başlamıştır. Bu nedenle bölgenin kentsel değişimin içinde karma fonksiyonlu bir projenin içinde ele alınmasına karar verilmiştir.

—İstanbul- Haliç limanı 19. yüzyılın ortalarında kargo boşaltma kapasitesi ile oldukça yüksek bir kapasiteye ulaşmıştır. Bu dönem birinci nesil ikinci döneme denk düşmektedir. Yine bu dönemde dünya taşımacılık tonajında ikinci sıraya yükselmiştir. Birinci nesil birinci dönemde kurulan ancak ikinci dönemde aşırı bir yükseliş gösteren bu liman üçüncü dönemde yeterli bir gelişim gösterememiştir. Geç sanayileşmenin yaşandığı İstanbul limanlarının modern limanların gereksinimlerini karşılayamaması sonucu ikinci nesil liman özelliğini yeterli boyutta sağlayamamıştır. Bu nedenle bu liman bölgesinde düzenleme çalışmaları yapılmaya başlanmıştır. (Çizelge 6.1)

Çizelge 6.1 New York (Manhattan), Amsterdam, Hamburg, İstanbul (Haliç) limanlarıyla ilgili genel bilgiler.

	LİMANLARIN GENEL ÖZELLİKLERİ		
	Nesil-Dönem	Gelişimini Etkileyen Faktörler	Taşımacılık Ürünleri
New York- Manhattan	-Birinci nesil* öncesi dönemde kurulmuştur. Birinci neslin birinci döneminde etkisini sürdürüp üçüncü döneminde etkisini göstermiştir. Ancak üçüncü nesil liman fonksiyonlarına ayak uyduramamıştır.	- Sanayi faaliyetleri - Denizyolu Taşımacılığı - Gemi inşa atölyeleri - Ticari balıkçılık - İş merkezleri - Ofis merkezleri	-Petrol -Petrol ürünleri -Gıda ürünleri
Amsterdam	- Birinci nesil öncesi dönemde kurulmuş, birinci nesil birinci döneminde kendini göstermeye başlamıştır. İkinci nesil limanını temsil etmektedir. Üçüncü nesil limanlar döneminde varlığını sürdürememiştir.	-Ticaret - Denizyolu Taşımacılığı -Gemicilik faaliyetleri - İmalat Sektörü - Sanayi faaliyetleri	-Tropik mallar -Petrol -Gıda ürünleri
Hamburg	- Birinci nesil öncesi dönemde kurulmuş, birinci neslin birinci döneminde kendini göstermeye başlamıştır. İkinci nesil liman olarak modernize edilerek ikinci nesil limanını temsil etmiştir. Üçüncü nesil limanlar döneminde varlığını sürdürememiştir	-Ticaret -Denizyolu Taşımacılığı - Sanayi faaliyetleri - İmalat Sektörü	-Kahve, kakao, kauçuk,çay, halı -İmalat ürünleri
İstanbul- Haliç	- Birinci nesil öncesi dönemde kurulmuş, birinci nesil birinci döneminde kendini göstermeye başlamıştır. Birinci nesil ikinci döneminde etkisini göstermiştir. Üçüncü nesil dönemde varlığını sürdürememiştir.	-Ticaret, - Denizyolu Taşımacılığı - Gemi inşa atölyeleri - Sanayi	-Gıda maddeleri, -Kereste, kâğıt, kömür, ham metaller, kalay, demir-çelik, çimento -Dokuma -Kimya, ecza maddeleri -Yün, ipek, pamuk, tütün, afyon, gül yağı, lüle taşı , tarım ürünleri

\* Birinci Nesil Limanlar (1815–1869, 1870–1914, 1918–1939), İkinci Nesil Limanlar (1945- 1967), Üçüncü Nesil Limanlar (1967–Günümüze kadar olan dönem)

Çizelge 6.2’de görüldüğü üzere tüm limanlara bakıldığında hepsinin bir veya birkaç nehir üzerinde yer aldığını görülmektedir. Bölgelerin hepsi bir iç liman özelliği taşımaktadır. Çevrili oldukları nehirlerle denizlere ve okyanuslara bağlantı sağlamaktadırlar.

Çizelge 6.2 New York (Manhattan), Amsterdam, Hamburg, İstanbul (Haliç) limanlarının hangi tür limanlara ait olduğu gösterilmektedir.

	LİMAN ÇEŞİTLERİ
New York- Manhattan	- Doğal bir nehir kıyısı limanıdır. Haliç özelliğindeki batıda Hudson nehri ve doğuda East nehri ile Atlantik Okyanusuna bağlanmaktadır. Böylece iç liman özelliğine sahiptir. Bu nehirlerden de ulusal kanal sistemine bağlanabilmektedir. Bölgenin özelliği tüm ada kıyısının liman bölgesi olarak kullanılmasıdır. Tüm ada boyunca suya dik uzanan parmak iskeleler liman bölgesini oluşturmaktadır.
Amsterdam	- Doğal bir nehir kıyısı limanıdır. Denize bağlanmaktadır. Birçok sayıda kanaldan oluşmaktadır. Bir iç liman özelliğine sahiptir. İskeleler dar ada iskeleler halindedir.
Hamburg	-Doğal bir nehir kıyısı limanıdır. Kanallara sahiptir. Üç nehir sisteminin karıştığı bölgede konumlanmıştır.
İstanbul- Haliç (Karaköy- Salıpazarı)	- Haliç, doğal bir iç limandır. Denizin karaya bir uzantısı olan haliç üzerindeki liman bölgesidir. Tüm kıyı boyunca birçok adet iskele bulunmaktadır ve liman bölgesi kıyı boyunca özelliğini farklı kullanımlarla göstermiştir. Karaköy- Salıpazarı liman ise Haliç’in kuzeyinde ve İstanbul Boğazı’nın güneybatısında yer alan bir orta liman özelliğindedir. Marmara Denizi üzerinde yer almaktadır.

Çizelge 6.3'te ele alınmış bölgelerin genel olarak gerileme sebeplerine bakacak olursak bunların başında teknolojik gelişimlere ayak uyduramadıklarından bahsedilebilir. Seçilmiş bölgeler birinci nesil birinci dönemlerine ait limanlar oldukları için çok eski zamanlarda daha kentin ortaya çıkış ve gelişme dönemlerinde kent dokusunun şekillenmesinde oldukça fazla etkileri olmuştur. Yani tarihi kent bölgeleri bu noktalarda kendilerini göstermektedirler. Kentin sıkışık bölgelerini temsil eden tarihi doku alanları günümüzde ekonomik gelişimle beraber gelen liman ve kent gelişimine yetebilecek yeterli fiziksel genişlemelere alan yetersizliğinden dolayı uyum sağlayamamaktadırlar. Kent içinden farklı noktalara taşınmış olan sanayi yapılarının bölgede bıraktığı boş alanlar da sorunlar yaratmaktadır. Bu nedenle kent yöneticileri ve akademisyenler bu sıkışık bölgedeki liman faaliyetlerinin artık kentin dışında kalan yeni liman faaliyetlerine yeterince uyum sağlayabilecek bir başka noktada konumlanmasını uygun bulmuşlardır. Bu durum sonucunda kent içinde değerli bir alanda boşalmış bölgeler ortaya çıkmıştır. Bölge daha fazla ekonomik ve sosyal yıpranmaya maruz kalmadan yeniden düzenleme çalışmalarının yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur. (Çizelge 6.3)

Çizelge 6.3 NY (Manhattan), Amsterdam, Hamburg, İstanbul (Haliç) limanlarının faaliyetlerinin azalma ve bölgenin geçerliliğini yitirme sebepleri gösterilmektedir.

	BÖLGENİN LİMAN FAALİYETLERİNİN GERİLEME NEDENLERİ
New York- Manhattan	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Yeni teknolojiye ayak uyduramamak</li> <li>-Konteynerle taşımacılık ve Buharlı motor kullanımı için yeterli alan bulunmaması. Kent içi sıkışıklığın ortaya çıkması</li> <li>-Sanayinin bölge dışına çıkmasıyla boşalmış bir bölge halini alması</li> <li>-Gemi boyutlarındaki değişim sonucu yeterli derinlikte liman olanağı sunulmaması sonucu yeni liman faaliyetlerinin New Jersey'e taşınmış olması ile boşalmış bir bölge halini alması</li> <li>-Mevcut iskelelerin tadilatının çok masraflı olması</li> <li>-Bölgenin ofis bölgesi olarak kullanımının tercih edilmesi.</li> </ul>
Amsterdam	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Ekonomik gelişimle beraber gelen liman ve kent gelişimine yetebilecek yeterli fiziksel genişlemenin alan yetersizliğinden dolayı sağlanamamış olması</li> <li>-Liman bölgesi eski liman bölgesi olan doğu bölgesinden yeni liman faaliyetlerine daha uygun olan batı bölgesine kaydırılmıştır.</li> <li>-Liman- kent arasındaki ilişkinin kesilmiş olması</li> <li>- Erken gelişmiş bir bölge olmasıyla yeni teknolojiye ayak uyduramaması sonucu liman bölgelerinin boşalmış olması</li> <li>-Kent içinde aşırı kalabalıktan doğan bir ikametgah sorunun ortaya çıkışı</li> </ul>
Hamburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Yeni teknolojiye ayak uyduramaması sonucu liman bölgelerinin boşalmış olması</li> <li>-Liman su derinliğinin büyük gemilerin demirlemesine yetebilecek derinliğe sahip olmaması</li> <li>- Liman bölgesi eski liman bölgesi olan Ebe nehrinin kuzey bölgesinden yeni liman faaliyetlerine daha uygun olan güney bölümüne kaydırılması</li> <li>-Bölgede liman faaliyetlerinin yerine yeni servis alanlarının yerleşmesinin daha uygun olması</li> </ul>
İstanbul- Haliç	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Teknolojiyi takip edememesi,</li> <li>-Ulaşım sorunu yüzünden sanayinin gerilemesi ve başka bölgelere aktarılmasının sağlanması</li> <li>-Eskimiş sanayi bölgesinin yenilenmesi yer değiştirmesine oranla daha masraflı bir çözüm olacaktır. (1974)</li> <li>-1950 yılından sonra sanayi ve depo alanları çok geniş alanlara yayılmış ve plansız gelişen bölge, kent içinde sıkışmış bir bölge halini almıştır.</li> <li>-Liman trafiği artmasına rağmen limanların modernize olamaması sonucunda denizyolu trafiği aşırı sorun yaratmaya devam etmiştir. Yük indirip boşaltma çalışmaları kara bölgesinde de bir çok trafik sorununa neden olmaktadır.</li> <li>-19. yüzyıl sonlarında buharlı gemilere uygun palamar yerlerinin olmaması, gelecek için elverişsiz bir durum yaratmıştır.</li> </ul>

Çizelge 6.4'te incelenmiş olan bölgelerin ortak bir özelliği hepsi belli dönemlerde ulusal ve/veya dünya çapında ekonomik liderler olmuşlardır. Ekonomik açıdan güçlü konumlara gelmiş olan bu kentlerin ekonomisinin temelini denizcilik faaliyetlerindeki ve deniz taşımacılığındaki başarıları oluşturmuştur. Denizyoluyla kargo taşımacılığında (farklı dönemlerde farklı nitelikteki kargoların taşımacılığında), coğrafik konumlarının bölgelere getirmiş olduğu avantajlarla ve bu avantajların diğer ulaşım ağları ile desteklenmesi ile ekonomilerini sanayi ile destekleyerek geliştirmişlerdir. Ancak belli bir ekonomik güce gelindiğinde bunun getirdiği gerektirdiği nüfus yoğunluğuna hizmet vermekte zorluklar ortaya çıkmıştır. Ayrıca ilerleyen teknolojiye eski sistemlerle donanmış olan bu kent limanları ayak uyduramamış ve her biri teknolojik açıdan gerilemeye başlamıştır. Bir başka gerileme unsuru olarak da modernleşmiş ve bununla beraber boyutları gittikçe artmış olan gemilere hizmet verebilecek yeterli alana sahip olmayan bu kent içi liman bölgeleri daha fazla büyüyememiş ve ekonomik açıdan bir çöküş yaşamaya başlamıştır. Tüm bu bölgelerin ortak bir kaderi de; bölgelerin kent içinde genişleyememelerinin yanı sıra kargo yükeleme- boşaltma işlemlerinin aşırı trafik sorunlarına neden olması ve kent merkezlerinde konumlanmış olan sanayi yapılarının sağlık, trafik ve ekonomik sorunlar nedeniyle kent dışında yer alan yeni gelişen bölgelerine kaydırılmaları sonucunda ekonomik güçlerini iyice yitirmiş olmalarıdır. Bu bölgelerde sanayi faaliyetlerinin yerini artık bürolar, ticaret alanları ve liman faaliyetlerinden bağımsız yeni faaliyetler almıştır. Kısacası bölgelerin ekonomik yapısı değişime uğramıştır.

Çizelge 6.4 New York (Manhattan), Amsterdam, Hamburg, İstanbul (Haliç) liman bölgelerinin ekonomik gelişimleri gösterilmektedir.

	EKONOMİK GÜÇ
New York	<ul style="list-style-type: none"> <li>-1800 yılında Erie Kanalı'nın açılışı ile güç kazanmıştır</li> <li>-1840-60 yılları arasında imalat sektöründe yatırımlar %550 artmıştır.</li> <li>-1850 yılında dünyada ekonomik lider olmuştur</li> <li>-1850-57 yılları arasında ulusal servet %90 artmıştır.</li> <li>- 1850-57 yılları arasında endüstriyel üretim %60 artmıştır.</li> <li>- 1870 yılından sonra dünya taşıma tonajında lider konuma gelmiştir.</li> <li>-1920 yılında petrolün en büyük üreticisi olmuştur.</li> <li>-1950 yılında çöküşe uğramıştır.</li> </ul>
Amsterdam	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 16. yüzyılda dünya ekonomisine hakim olmuştur.</li> <li>- 1700-1850 yılları arasında ekonomisi zayıflamıştır.</li> <li>- 1874 NZK ile ülkenin sanayi merkezi halini almıştır.</li> <li>- 1990 Ekonomik gelişim görülmüştür, ofis alanları artarken sanayi faaliyetleri azalmıştır.</li> </ul>
Hamburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>-14. ve 15. yüzyılda Kuzey Avrupa'nın büyük kısmının ticari hayatını kontrol etmiştir. Ancak bundan sonraki 5 yüzyıl boyunca düşük bir profil izleyerek büyümüştür.</li> <li>-1888 yılında serbest liman bölgesi olmuştur. Speicherstadt bölgesi Grasbrook limanı ile kent iş merkezi arasında gümrüksüz bölge halini almıştır.</li> <li>-19. yüzyılda ticari kapasite tekrar artmıştır. 20. yüzyılda doğal ürünler modern teknik olanaklarla ticari ürünlere dönüştürülmüştür. Gümrüksüz bölgenin etkisi ile 20. yüzyılda antrepo kompleksi zamanın standartlarına uygun teknik olanaklarla Avrupa'nın 2. büyük limanı halini almıştır.</li> </ul>
İstanbul	<ul style="list-style-type: none"> <li>-19 yüzyıl sonunda Akdeniz'i etkisi altına almış ve dünyanın 1. sınıf limanlarından biri olmuştur.</li> <li>- Ortaçağda ticarete Akdeniz'in ve yakın Doğunun en önemli ticaret merkezi olmuştur.</li> <li>-Tersanenin açılmasıyla gemi yapım süreci başlamıştır.</li> <li>- 19. yüzyılın ortalarında limanlar kargo yükleme boşaltma kapasitesi bakımından büyük Orta Avrupa limanlarının kapasitesine yaklaşmıştır.</li> <li>- 1889 yılında İstanbul tonaj bakımından Londra'dan sonra ikinci konuma gelmiştir.</li> <li>- 1910 yılından sonra turistik amaçlı kullanılan vapurlar hizmete girmiştir. 1914 yılına kadar İstanbul Türk ticaret ve iş hayatının merkezi haline gelmiştir.</li> <li>-Sanayi, 19.yüzyıldan sonra gelişmeye başlamış, etkisini Cumhuriyet döneminden sonra ancak ortaya koyabilmiştir. Yani geç sanayileşmiştir.</li> <li>-Liman faaliyetleri Cumhuriyet döneminde sanayi faaliyetlerinin gerisinde yer almaya başlamıştır. Sanayinin yeniden düzenleme çalışmaları sonucunda bölge dışına çıkartılması ile bölge bir ekonomik çöküş yaşamıştır.</li> </ul>

Çizelge 6.5'te açıkça görüldüğü üzere New York kentinin gelişim sürecine baktığımızda kent 1800 yılından 2000 yılına kadar sürekli olarak katlanarak büyümüştür. 19. ve 20. yüzyıllar arasındaki nüfus oranı yaklaşık olarak 37.5 katı kadardır. Kentin 20. yüzyıl ve 21. yüzyıl nüfus oranı ise yaklaşık olarak 2.6 katı civarlarındadır. Kentin 19. yüzyıl ve 21. yüzyıl nüfus oranına bakıldığı zaman bu oranın yaklaşık olarak 100 katı kadar olduğu açıkça görülmektedir. Tüm bu oranlardan da görüleceği gibi kent 2 yüzyıl içerisinde inanılmaz oranda kalabalıklaşmış ve bunun doğal sonucu olarak da genişlemiştir. Kentin patlama yaşadığı dönem olarak 19. yüzyıl başlarından 20. yüzyılın ortasına kadar olan dönem gösterilebilmektedir. Bu dönemler de ekonomik dönemlerle karşılaştırıldığı zaman büyüme oranı açısından aynı dönemlere denk geldiği görülebilmektedir.

Amsterdam kentinin gelişim sürecine baktığımızda kent 19. yüzyıl ve 20. yüzyıl arasındaki nüfus oranı yaklaşık olarak 2.55 katı kadardır. Kentin 20. yüzyıl ve 21. yüzyıl nüfus oranı ise yaklaşık olarak 1.43 katı civarlarındadır. Kentin 19. yüzyıl ve 21. yüzyıl nüfus oranına bakıldığı zaman bu oranın yaklaşık olarak 3.65 katı kadar olduğu açıkça görülmektedir. Kentin önemli sayılabilecek bir durumu, kent 20. yüzyıl ortasından 21. yüzyıla kadar kentten göç yaşamıştır ve nüfus sayısı 1.18 oranında düşmüştür. Kent 1850–1900 yılları arasında en fazla nüfus artış oranını yaşamıştır ve bu dönem kent ekonomisinin yeniden canlandığı döneme denk gelmektedir.

Hamburg kentinin gelişim sürecine baktığımızda kent 19. yüzyıl ve 20. yüzyıl arasındaki nüfus oranı yaklaşık olarak 3.07 katı kadardır. Kentin 20. yüzyıl ve 21. yüzyıl nüfus oranı ise yaklaşık olarak 2.24 katı civarlarındadır. Kentin 19. yüzyıl ve 21. yüzyıl nüfus oranına bakıldığı zaman bu oranın yaklaşık olarak 6.90 katı kadar olduğu açıkça görülmektedir. Kentin dönemler arasında çok büyük farklarla nüfus almadığı belli bir artış eğrisinde gittiği görülmektedir. Kentin önemli sayılabilecek bir durumu, kent 20. yüzyıl ortasından 21. yüzyıla kadar kentten göç yaşamıştır ve nüfus sayısı 1.07 oranında düşmüştür.

İstanbul kentinin gelişim sürecine baktığımızda kent 19. yüzyıl ve 20. yüzyıl arasındaki nüfus oranı belirlenememiştir. Kentin 20. yüzyıl ve 21. yüzyıl nüfus oranı ise yaklaşık olarak 11.46 katı civarlarındadır. Kentin 19. yüzyıl ve 21. yüzyıl nüfus oranına bakıldığı zaman bu oranın yaklaşık olarak 100 katı kadar olduğu açıkça görülmektedir. Kentin önemli sayılabilecek bir durumu, kent 20. yüzyıldan 20. yüzyıl ortalarına kadar yaklaşık olarak 2.13 oranında artarken 20. yüzyıl ortasından 21. yüzyıla kadar aşırı bir göç olarak nüfus sayısı 5.38 oranında artmıştır. Kentte sanayileşme savaş sonrası dönem olan cumhuriyet dönemiyle birlikte gelmiştir. Bununla birlikte kent aşırı göç almaya devam etmiştir. (Çizelge 6.5)

Çizelge 6.5 New York, Amsterdam, Hamburg, İstanbul kentlerinin 1800–2004 yılları arasındaki nüfus verileri gösterilmektedir.

	NÜFUS VERİLERİ					
	1800	1850	1900	1950	2000	2004
New York	79.216	312.710	3.000.000	7.891.957	8.008.278	8.104.079
Amsterdam	200.000	250.000	510.853	868.000	731.289	738.763
Hamburg	250.000	399.000	768.000	1.855.000	1.726.000	1.800.000
İstanbul	----	----	873.565	1.862.092	10.018.735	----

Çizelge 6.6’da ele alınmış olan kentlerin ulaşım ağı incelendiğinde; New York kenti; ulaşım ağı açısından karayolu ulaşımının yoğun kullanıldığı bir bölge halindedir. Erken dönemde kurulmuş olan demiryolu ağı ise tez kapsamında incelenmiş olan Manhattan bölgesinde ilk dönemlerden beri kargo taşımacılığında yetersiz kalan bir taşımacılık ağı olarak kalmıştır. Bölge, taşımacılık unsurlarının devamlılığını sağlamada önemli olan bu ağın eksikliğini her dönem hissetmiştir. Ancak bu durumun karayolu ulaşımı ile (otoyollar ve köprü ve tünel bağlantıları) giderilmesi sağlanmıştır. Bu durumu ise kentin aşırı kalabalık bir kent halini almasıyla ve yüksek oranda otomobil kullanımının olduğu bir kent olmasıyla trafik sorunlarının artması ve bu yükü kaldıramayacak boyutlara ulaşmasına kadar sürdürebilmiştir. Ancak yolcu taşımacılığında bölge denizyolunun ve karayolunun kullanılmıştır. Bölgenin gelişmiş bir metro hattıyla bölge içi bağlantılarını, tünellerle ve köprülerle de komşu bölgelere olan bağlantılarını kolaylıkla sağlayabildiği görülmektedir.

Amsterdam kenti; Amsterdam’ın batısı Schipol havalimanına hizmet vermektedir. Bunu Amsterdam ‘dan Haarlem’e 1839 yılında demiryolu hattı ve Cologne ve Rotterdam’a bağlanan demiryolu izlemiştir. 1850 yılı civarı, kentin tüm alanları iyi kalitede yollarla bağlanmıştır. 1898 yılında Amsterdam merkez demiryolu istasyonunun liman bölgesinin ortasında inşa edilmesi kent sıklığı yaratmaktadır. Günümüzde tramvaylar, istasyon merkezinin karşısında işlemektedir. Yeni metro istasyonu ve köprü konstrüksiyonu 1994 yılı sonunda tamamlanmıştır

Hamburg kenti; çözülmesi gereken en önemli trafik sorunu, Elbe nehrine ve limana yakın bölgedeki eski kentin güney kenar bölgesi boyunca uzanan doğu-batı trafiğini taşıyabilecek

bir ana arterin bulunmamasıdır. Demiryolu ağına olan ulaşım olanağı oldukça iyi kurulmuştur. Hafencity alanı kent içi ile Niederbaumbrücke, Brooksbrücke köprüsü, gibi köprüler yoluyla direkt bir bağlantıya sahiptir. Buradan da Zweibrücken ve Freiafenellbrücke köprüleri ile bölgesel ve ulusal yol ağına bağlanmaktadır. Hafencity’i etkileyen ana yollar, Am Sandtorkai, Brooktorkai gibi ana yollardır.

İstanbul kenti (Karaköy-Salıpazarı bölgesi); bir ulaşım odağı niteliğindeki Karaköy-Salıpazarı bölgesinde, kara ve deniz ulaşımı güçlüdür. Karaköy Caddesiyle Meclis-i Mebusan Caddesi boyunca giden bir tramvay hattı bulunmaktadır. Bölgeyi Beyoğlu’na oradan Taksim- Şişli hattına bağlayan dik yaya ve araç yolları bölgenin kent merkezlerine kolay ulaşımını sağlayan yollardır. Bölgenin havaalanına ulaşımı köprülerle tarihi yarımada’ya bağlanarak oradan da otoyol ağı ile sağlanabilmektedir. (Çizelge 6.6)

Çizelge 6.6 New York (Manhattan), Amsterdam, Hamburg, İstanbul (Karaköy-Salıpazarı) liman bölgelerindeki ulaşım ağlarından bahsedilmektedir.

	ULAŞIM AĞI
New York	<p>- Kanallar özellikle Erie Kanalı,1825-1850'ye kadar çok yoğun kullanılmıştır. Buharlı gemiler yolcu taşımacılığında da kullanılmıştır (1830-60). 1950 yılına kadar da Hudson boyunca kargo taşımacılık ağında kullanılmaya devam etmiştir. 1990 yılında ise sadece rekreasyon amaçlı kullanılmaya başlamıştır.</p> <p>-Demiryolu 1830 yılında kendini göstermiş, 1850 yılında kanalın avantajlarını elinden almıştır. Ancak 1910 yılına kadar Manhattan bölgesinde hala demiryolu hattında sadece 2 rota bulunmaktadır ve hiçbir dönem kargo taşımacılığında yeterli olmamıştır.</p> <p>-Karayolu ulaşımı ön plana çıkmıştır. Otoyollar, köprüler ve tüneller çok önemlidir (1920). New York otoyol kullanımı 1950 yılından sonra kanalın tüm kargo taşımacılığının bitmesine neden olmuştur.</p>
Amsterdam	<p>-Kanallar ön plandadır. Ancak 17. yüzyılın büyük gemilerine geçişine olanak verememektedir.</p> <p>-Demiryolu ağı 1839 yılında komşu kentlere ulaşmıştır ve bu ağ ulaşım ve taşımacılık açısından iyi kurulmuştur. 20. yüzyılda bölgede tramvay hattı da kurulmuştur. 21. yüzyılda demiryolu istasyonu yanlış konumlanması nedeniyle kent içinde sıkışmıştır.</p> <p>- 1850 yılında karayolu ulaşım ağı da yeterli bir şekilde kurulmuştur.</p> <p>- 20. yüzyılda yeni metro ve köprü inşaa çalışmaları tamamlanmıştır.</p> <p>-Havaalanının Kuzey Denizi Kanalıyla bağlantısı ile liman bölgesine kolay ulaşım avantajı sağlaması bölge için çok önemli bir unsur olmaktadır.</p>
Hamburg	<p>-Demiryoluna doğrudan ulaşım olanağı bulunmaktadır. Ancak ek demiryolu hattı kurulmalıdır.</p> <p>-Doğu-batı trafiğini taşıyabilecek ana arter bulunmamaktadır.</p> <p>-Köprülerle kente doğrudan ulaşım olanağı vardır. Köprüler kent içi trafiğinin yükünü almaktadır. Köprüleri ile bölgesel ve ulusal yol ağına bağlanmaktadırlar</p> <p>- Bölgeye uzanan ana caddeler, Am Sandtorkai, Brooktorkai caddeleridir.</p>
İstanbul	<p>-Bir ulaşım odağı niteliğindeki Karaköy-Salıpazarı bölgesinde, kara ve deniz ulaşımı güçlüdür.</p> <p>-Kemeraltı Caddesi, Eminönü-Beşiktaş arasındaki ana trafik aksıdır. Kemeraltı caddesine paralel uzanan Necatibey Caddesi ciddi bir trafik yükünü kaldırmaktadır.</p> <p>-Bölgeyi Beyoğlu'na oradan Taksim- Şişli hattına bağlayan dik yaya ve araç yolları bölgenin kent merkezlerine kolay ulaşımını sağlayan yollardır.</p> <p>-Bölge Eminönü'ne 1.25 km., Taksim'e 1.75 km., Fatih'e 2.5km., Şişli'ye 4km. ve Eyüp'e 4.25 km. uzaklıktadır.</p> <p>- Vapur iskelesi ve deniz otobüsü iskelesi Karaköy'de ulaşım yoğunluğunu arttıran öğelerdendir.</p> <p>-Galata Köprüsü, Atatürk Köprüsü ve Haliç Köprüsü Haliç'i dikine kesen üç karayolu ulaşım aksıdır.</p> <p>-Karaköy Caddesiyle Meclis-i Mebusan Caddesi boyunca giden bir tramvay hattı bulunmaktadır.</p>

Çizelge 6.7'de tasarıma katkısı olan aktörler incelenmiştir. Genel olarak bakıldığında; liman bölgeleri üzerine karar alan mekanizmaların başında yerel yönetimler, siyasetçiler, sanayi ve ticaret odaları gibi kurumlar ve yatırımcılar bulunmaktadır. Bölgenin canlanmasından maddi açıdan çıkar sağlayacak olan bu gruplar tek başlarına karar alamamaktadır. Bu kararlar da görev alan mimarlar, mühendisler, kent plancıları kamuya ve yatırımcılara aynı anda hizmet verebilecek şekilde projelendirme yoluna gitmektedirler. Bunun içinde sivil toplum örgütlerinden, kamudan, sanatçılardan destek almaktadırlar.

Çizelge 6.7 New York (Manhattan), Amsterdam, Hamburg, İstanbul (Karaköy-Salıpazarı) liman bölgelerindeki düzenleme çalışmalarında etkili olan aktörler

	TASARIMDA KATKISI OLAN AKTÖRLER
New York- Manhattan	-Belediye, yerel yönetim - Federal yönetim - İş çevresi, yatırımcılar, kurumlar, firmalar - Sivil toplum örgütleri
Amsterdam	-Belediye, yerel yönetim -Siyasi partiler, politik- profesyonel ortamlar - Genel kamusal kurumlar -Ticaret Odası -Sanayi Yönetimi -Gelişim ortakları, yatırımcılar -Sanatçılar -Sivil toplum örgütleri
Hamburg	- Belediye, yerel yönetim -Kent parlamentosu -Sanayi Yönetimi -Gelişim ortakları, yatırımcılar -Kent planlamacıları, kent memurları -Hamburg kenti firması -Tarihi anıtlar ofisi
İstanbul- Haliç	- Büyükşehir Belediyesi, yerel yönetim -Arsa sahibi (TDİ) -Yatırımcılar -Mimarlar ve mühendisler

Çizelge 6.8’te ele alınmış olan seçilmiş bölgelerde ortaya çıkmış olan tasarım önerileri incelendiğinde (Karaköy-Salıpazarı dışındaki bölgelerde projeler uygulanmıştır. Karaköy-Salıpazarı liman bölgesi projesinin uygulanmasına henüz başlanmamıştır.) kargo taşımacılığı liman faaliyetlerinin tamamen ortadan kaldırıldığı görülmektedir. Bölgelerin yeni işlevlerle desteklenmesi yönünde çalışılmıştır. Bölgelerin altyapı çalışmaları yapılmış ve eklenilecek yeni fonksiyonların bölge üzerinde trafik problemi yaratmasının önüne geçilebilecek toplu taşımacılık olanakları üzerinde durulmuştur.

Bölgelerde yeni işlevler olarak, ticari fonksiyonlara, yönetim merkezleri olan ofis yapılarına ve rekreasyon faaliyetlerine ağırlık verilmiştir. Bölgelerde konaklama birimlerine de yer verildiği bu fonksiyonu destekleyecek satış alanlarını ve yeme-içme tesislerini de tasarımlarında yer vermişlerdir.

Bölgelerdeki ana yaklaşım kararları bölgenin geri kalan kısımları ile uyum içinde olması ve kamunun bölgelerden yeterince yararlanabilmesini sağlayacak çözümlere gidilmesi şeklinde olmuştur. Kıyıların rekreasyon faaliyetlerine, açık alan sosyal aktivitelere, dinlenme ve boş zamanlarını değerlendirme alanları haline sokularak kentlinin doğal hakkı olan denize ulaşım olanağının sunulması sağlanmıştır.

Çizelge 6.8 New York (Manhattan), Amsterdam, Hamburg, İstanbul (Karaköy-Salıpazarı) liman bölgeleri düzenleme çalışmalarının sonucunda ortaya atılan mekânsal çözümler

	TASARIM SONUCU ORTAYA ÇIKAN MEKÂNSAL ÖNERİLER
New York- Manhattan	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Ticari birimler, iş merkezleri, dükkanlar, ofis blokları</li> <li>-Konutlar</li> <li>- Yeni feribot terminali, bot dokları</li> <li>- Oteller, okul, müze</li> <li>- Otoyol, metro inşası</li> <li>-Rekreasyon faaliyetleri, botçuluk faaliyet alanları, çocuk oyun alanları, voleybol kortları, mini golf parkı, park düzenlemeleri, su kenarı parkları, kordon boyu yürüyüş yolları</li> <li>- Yeme-içme birimleri ( restoranlar, kafeler)</li> </ul>
Amsterdam	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Konut blokları inşası, çatı katları düzenlemeleri</li> <li>-Yeni liman sanayi geliştirme bölgesi</li> <li>-Cadde ağı, havaalanı-liman arasında çevre yolu, hızlı tren bağlantısı, suyolları ağlarının oluşturulması, güçlendirilmesi</li> <li>-Yeni yolcu terminali</li> <li>-Spor- eğlence merkezi, kültürel- sosyal faaliyet alanları, tiyatro, yaşlılar evi,</li> <li>-Ticaret, alışveriş merkezleri, ofis birimleri</li> <li>-Okul, otel inşası</li> </ul>
Hamburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Konut alanları ve servisleri</li> <li>-Kültür, ticaret ve turizm merkezleri</li> <li>- Demiryolu hattı inşası, tren istasyonu, yolcu terminali, köprü</li> <li>-Marina inşası</li> <li>-Spor kompleksi inşası</li> <li>-Açık alan düzenlemeleri</li> <li>-Servis sektörleri</li> </ul>
İstanbul- Karaköy- Salıpazarı	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanat ve kültür merkezi, fuar, sergi alanları, seminer ve kongre salonları,</li> <li>- Otel binası ve servisleri</li> <li>-Yolcu limanı, terminal binası, raylı sistem projesi</li> <li>-Turistik dükkanlar, satış alanları, yeme-içme birimleri, ofisler</li> <li>- Açık alan düzenlemeleri, parklar, dinlenme birimleri</li> </ul>

## 7. SONUÇLAR

Tezin bu bölümüne kadar ki bölümlerde açıkça üzerinde durulduğu üzere 19. yüzyıldan itibaren liman kavramı yeni fonksiyonlar kazanarak değişime uğramıştır. Liman faaliyetlerini etkileyen ana faktörler; gemicilik ve kargo taşımacılığındaki teknolojik gelişmeler, kargo hacminin ve türünün değişime uğraması, ticari rotaların değişime uğraması gibi nedenler ve bunların ortaya çıkardığı mekânsal değişimler olmuştur. Denizcilik teknolojisindeki gelişmeler, sanayi gelişimi ile modern, sanayileşmiş liman kentlerinde geniş alanlara ihtiyaç duyan demir-çelik ve petrol rafinerileri gibi limana bağlı sanayilerin kurulması sonucunda büyük ve modern limanlara ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Deniz taşımacılığında bu koşullara uyum sağlayabilen limanlar hızla gelişimlerini sürdürmeye devam etmiştir. Ancak 'modern' limanların ihtiyaç duyduğu mekân ve altyapı koşullarına çoğu 19. yüzyıl limanlarının sahip olamaması ve bu koşullara adapte olamamaları sonucunda bu bölgelerde kent ve liman; coğrafi ve ekonomik açıdan giderek birbirinden ayrılmış ve de boşalmış liman alanları ortaya çıkmıştır.

Bu kısmen boşalmış liman alanları, kent içinde önemli konumlara sahip olan ve kent içi sıkışıklığın giderilmesi için potansiyel bölgeler olarak görünen bölgeler halini almışlardır. Bu bölgeler üzerinde 20. ve 21. yüzyılda yapılan birtakım benzer çalışmalar görülmektedir. Bu çalışmaları birkaç grupta toplayabilmekteyiz. Bunlardan ilki limanların kendi faaliyetlerine geri kazanmasıyla ilgili çalışmalar olmuştur. Liman bölgesinin tekrar taşımacılık üzerine liman kullanımları için modernize edilmesi veya farklı liman faaliyetleri ile işlevlendirilmesi bu gruba giren çalışmalardır. Bir başka grup olarak bu bölgelerin liman fonksiyonlarından koparılmadan ancak azaltılarak ve dönüştürülerek, yeni fonksiyonlar eklenerek karışık kullanımların sergilendiği bir bölge haline getirme çalışmalarıdır. Bunlar, bölgenin kentle bütünleştirme yönteminin uygulandığı çalışmalar olarak gösterilebilir. Bunlar örneğin, tarihi potansiyele sahip liman alanlarının ticari, turistik, kültürel ve rekreasyonel amaçlı olarak işlevlendirilmelerinin yanı sıra bölgede turistlere yönelik yolcu gemilerine hizmet verecek limanların kurulmasına yönelik çalışmalardır. Son olarak da, bölgenin kentle bütünleştirme yöntemi doğrultusunda baştan yapılandırıldığı ve liman faaliyetlerinin tamamen bölgeden uzaklaştırıldığı çalışmalardır. Örneğin, tarihi değeri olan yapılar dışındaki tüm yapıların yeni yapılarla yer değiştirilmesi bölgenin tamamen başka bir karaktere bürünmesi sağlanmıştır.

Üç grupta incelenmiş olan yeniden düzenleme çalışmalarının yürütülmesinde görev alan kişi ve kurumlar incelendiğinde şöyle bir tablo ortaya çıkmaktadır;

- Merkezi ve yerel yönetimlerin yanı sıra ulusal yönetimler
- Siyasi partiler ve siyasetçiler
- Sanayi ve ticaret odaları ve kurumları,
- Gelişim ortakları, yatırımcılar ve meslek grupları,
- Akademisyenler, kent planlamacıları, mimarlar ve mühendisler ve sanatçılar,
- Tarihi değerleri koruma kurulları ve benzeri kuruluşlar
- Kamu kurum ve kuruluşları ve sivil toplum örgütleri olarak sınıflandırılabilir.

Bölge ile ilgili çalışmalarda bulunan bu aktörler bölgenin geliştirilmesi ve yenilenmesi için uzun süreli bir çalışma yürütüp fikir alışverişinde bulunup, birlikte çalışarak başarılı sonuçlara ulaşabilmektedirler. Ancak bu grupların tasarım önerileri getirmeden önce yapmaları gereken analiz çalışmaları bulunmaktadır. Bu çalışmalara aşağıda değinilmektedir.

1-Veri analizi; projelendirme aşamasından önce gerekli ve zorunlu olan bu analiz çalışmaları bölgenin yeniden düzenlenmesinde ve yeniden işlevlendirilmesinde çok faydalı ön bilgiler vermektedir. Liman bölgelerinin düzenleme çalışmalarında yapılması gereken olan analizler şunlardır; mevcut doku analizi; bunlar liman binalarını ve iskelelerini, sanayi yapılarını, iş bölgelerini, ikametgâh alanlarını, tarihi eserler gibi yapı analizlerini içermektedir. Bölgenin ticari ve sosyal yapı analizi; bölge ekonomik durumunun, pazar olanaklarının, istihdam kaynaklarının yanı sıra nüfus sayısını ve yapısını içeren sosyo-demografik özelliklerinin incelenmesi; altyapı analizlerinin, trafik akış ağının ve yoğunluğunun, yeşil alanların ve çevresel verilerin (gürültü gibi) durumlarının da incelenmesi oldukça önemlidir.

2- Verilerden yola çıkarak potansiyelin belirlenmesi; bölgenin gelişebilme kapasitesini saptamak, her türlü ulaşım ağının değerlendirilip yeni ulaşım potansiyellerinin belirlenmesi, mevcut binaların ekonomik unsurlar göze alınarak yeniden kullanılabilme durumlarının incelenmesi, açık alan rekreasyon faaliyetleri ve kentin ihtiyaç duyduğu kültürel aktivitelere uygunluğunun incelenmesi gibi faktörlerin incelenip potansiyel içerip içermediğine karar verilmesi gerekmektedir.

3-Tüm analizler incelenip potansiyeller çıkarıldıktan sonra yöre halkı, sivil toplum örgütleri, çevre kuruluşları gibi aktörlerin projenin içinde bulunmalarını teşvik ederek bu gruplarla birlikte atölye çalışmaları yapmak önemlidir. Kamuya gerek medyayla gerekse internet yoluyla bilgi verilmesi, genelge yayınlaması yoluyla sürekli olarak kamunun desteğinin

sağlanması gerekmektedir. Her aşamada kamu otoriterleri, özel organizasyonlar ve topluluk grupları ile ortaklaşa çalışılması zorunlu bir durumdur. Böylelikle bölge ile ilgili master planının tasarım aşamasında sivil halkın erken dönemde proje katılımlarının sağlanmış olacaktır. Bunun projeye faydası olarak bölgede yaşayanların, maddi çıkar gözetmeyenlerin bölgeye daha verimli çözümler getirebileceği düşünülmektedir.

4-Su kenarı yeniden düzenlenmesi ve yeni işlevler kazandırılması için uygun ekonomik ve fiziksel ortamın yaratılması bunun sonucunda projenin her aşamasında mali kazançlar elde edilebilecek çözümler getirmek gerekmektedir. Gelişim projesinde ortaya çıkacak masrafların önceden belirlenip bu masrafların proje tarafından kamuya yansıtılmadan kendi kendini döner sermaye olarak karşılayabilecek hale getirilmesi projenin devamlılığı açısından önemlidir. Tasarım çalışmalarının ekonomik açıdan uygulanabilir çalışmalar olmasına da dikkat edilmelidir.

5-Dünya çapında liman bölgeleri yeniden düzenleme çalışmalarına ilişkin projelerin incelenmesi ve bölgenin kendi koşulları doğrultusunda bu örneklerden faydalar çıkartılması gerekmektedir.

Hatta daha farklı önerilere kapılarını açmak üzere, dünya veya ülke çapında yarışmaların düzenlenmesi buradan çıkacak fikirler doğrultusunda değerlendirilmelerin yapılması daha olumlu sonuçlar ortaya çıkaracaktır. Böylece sınırlı bir grubun elinde projenin sınırlı fikirler doğrultusunda ilerlemesi önlenmiş olacaktır.

Liman bölgeleri yeniden düzenleme çalışmalarında ele alınmış tasarım hedefleri şu şekilde özetlenebilir;

— Kent ile kent liman bölgesinin kopmuş olan ilişkisinin yeniden sağlanmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Bu projeler hazırlanırken teknolojinin olanaklarından yararlanarak olabildiğince gelişmiş bir kent bölgesi inşa etmek gerekmektedir.

— Ticaret; pazar araştırması yapıldıktan sonra bölge için gelişim sağlayacağına inanılan iş alanlarına karar verilip bu iş alanlarının yerleşmesi gereken bölgelerde zonlama çalışmalarının yapılması ve bu çalışmalara göre tasarımın gerçekleşmesi gerekmektedir.

— Sanayi binalarının kullanılmaması durumunda bu binaların niteliklerinin incelenmesi ve buna göre geleceği ile ilgili kararlar verilmesi gerekmektedir. Araştırma sonucunda sanayi proje alanı içinde hala işler durumda olduğu görülür ise o sanayinin bir başka bölgeye kaydırılması için olanaklar sunulabilir veya liman faaliyetlerinin, bölge koşullarına göre,

modernize edilip yine bu bölgede yapılandırılması sağlanabilir. Aynı şekilde gerektiği durumlarda bölgede yeni limanlar oluşturarak veya mevcut limanların, iskelelerin onarımı yapılarak limanların yeniden değer kazanıp ilgi odağı olma durumuna gelmesi sağlanabilir.

— Tarihi değeri olan yapıları koruyarak, restore edip yeniden işlevlendirilmesi sağlanmalıdır. Bu yeni işlevler kâr getirecek işlevler olabileceği gibi müzeler gibi kâr getirmesi düşünülmeyen işlevler de olabilmektedir. Yine de müze fonksiyonuyla bölgeye turist çekerek bölgenin farklı bir faaliyetten dolayı kâra geçmesi sağlanabileceği unutulmamalıdır.

— Yeni yapılar inşa etmek; hiçbir şekilde restore edilemeyecek durumda olan veya niteliksiz olan binaların gereksiz yer kaplamalarındansa yok edilmeleri tercih edilmektedir. Bunların onarımı daha külfetli olacağı için yerlerine yeni iş olanaklarına veya konutlara olanak verecek binalar inşa etmek kent için daha faydalı olacaktır. Kent fonksiyonlarının bu bölgeye doğru genişletilmesi ve bu bölgede de yer almaları sağlanmalıdır. Bunlar yapılırken yöre sakinlerinin yaşam alanlarına zarar verilmemesine dikkat etmek gerekmektedir.

— Bölge alt yapısının ve çevre şartlarının incelenmesi sonucunda projelendirilmesi istenilen yapıların gerektirdiği altyapı koşullarının proje başlangıcında iyi belirlenip uygulanması gerekmektedir. Örneğin ulaşım konusunda; kıyı şeridine uzanması gereken yaya ve araç yollarının kurulmasını sağlamak ve otoyol- demiryolu- metro bağlantılarının kent bölgesinden proje alanına bağlanmasını sağlamak gerekmektedir.

— Silueti korumak; kent içinden sahile bakıldığında sahile dik inen yollardan da manzara almanın önemini kavrayarak birçok noktadan bunu sağlayabilecek durumları yaratmalıdır. Kentte inşa edilecek binaların kent siluetini bozmayacak şekilde oluşturulmasını sağlanmalıdır.

— Rekreasyon; kıyı şeridinde kamunun faydalanabileceği biçimde açık alan düzenlemeleri yapmak böylece kentlinin bu bölgeyi kullanmasını teşvik etmek gerekmektedir. Bu durum, açık alanda rekreasyon alanları oluşturarak yerel halka ve turistlere gezebilecekleri, boş zamanlarını değerlendirebilecek olanaklar tanımaktadır.

— Kentin hedefi istihdamı oluşturmak ve ekonomik aktiviteyi geliştirmek ise, kent bölgesi esnek planlanmalı ve gelişimin gereklerini yerine getirecek ortamı oluşturmalıdır.

— Halkın kent kıyısına ulaşması ve bu bölgelerde sağlıklı koşullarda bulunabilmesi için gerekli önlemlerin alınması, çevre kirliliğine sebep olan faktörlerin ortadan kaldırılması gibi durumlara çözümler getirmek gerekmektedir.

Tüm bu hedefler doğrultusunda, yapılan analiz çalışmaları sonucunda her kent kendi potansiyelini belirlemiş ve bölgelerinde ortaya çıkacak yeni işlevlerini belirlemişlerdir. Bu işlevlerin gerektirdiği yapı ve altyapı çalışmaları şu şekilde olmuştur;

- Yeni liman sanayi bölgeleri,
- Ticari birimler, iş merkezleri, dükkânlar, ofis blokları, alışveriş merkezleri
- Konutlar (özel ve sosyal konut),
- Konaklama birimleri, (otel, apart otel vs.)
- Sosyal Tesisler, (okul, müze, hastane gibi)
- Ulaşım ağını güçlendirmeye yönelik birimler, (otoyollar, havaalanı-bölge arasında çevre yolu, hızlı tren bağlantısı- tren istasyonu, metro, cadde ağı, suyuolları, köprü, raylı sistem projesi, feribot terminali, bot dokları, yolcu terminali, marina gibi)
- Rekreasyon faaliyetleri; parklar, açık alanlar, gezinti alanları, yeme-içme tesisleri (restoranlar, kafeler gibi), spor ve aktivite alanları (botçuluk faaliyet alanları, çocuk oyun alanları, voleybol kortları, mini golf parkı gibi )
- Kültürel- sosyal faaliyet alanları, tiyatro, seminer salonları, kongre merkezleri gibi çok çeşitli kullanıma olanak veren yapılarıdır.

Sonuç olarak; yukarıda belirtilen sonuçlar tez kapsamında incelenmiş olan New York, Amsterdam, Hamburg kentlerinde görülen liman bölgesi yeniden düzenleme çalışmalarının bölgeye getirdikleri mekânsal sonuçlardır. Bu sonuçlar liman bölgesinin ve içinde bulunduğu kentin coğrafyasına ve sosyo-demografik ve ekonomik yapısına göre şekillenmiştir.

Tez kapsamında incelenmiş son liman bölgesi olan, Karaköy- Salıpaazarı liman bölgesi, bu örneklerden farklı olarak henüz uygulama aşamasına geçilmemiş, tasarım safhasında olan bir bölgedir. Bu nedenle bölge ile ilgili olarak aşağıda birtakım fikirler önerilmiştir. Bu tez kapsamında değerlendirildiği üzere bölgede, ele alınması gerekli olan konular kısaca şöyledir;

1-Açık ve boş alanların kullanımına ilişkin kararlar; (Karaköy Meydanı, Tophane Meydanı, Salıpaazarı Parkı, Deniz Otobüsü önündeki alanlar) Salıpaazarı Liman tesisleri içindeki alanlar kargo taşımacılığının başka noktalara kaydırılması sonucunda fazla büyük ve işlevsiz kalmıştır.

2- Sosyal tesislere ilişkin kararlar; bölgede yeterli sayıda sağlık hizmeti bulunmaktadır (TDİ'

ne bağılı hastaneler ve klinikler). Bunun yanı sıra bölge civarında 5 adet cami 3 adet kilise ve 1 adet patrikhane bulunmaktadır. Ancak bölgede yetersiz sayıda olan sosyal mekânlar, gümrüklü sahanın getirdiği bir dezavantaj olarak denizle bütünleşmiş dinlenme mekânlarıdır. Bir başka sorun da kentlinin ihtiyaç duyduğu otopark sorununa bu bölgede hitap eden sadece bir tek otopark yapısının varlığıdır. Katlı otopark binası niteliğindeki yapının yanı sıra çok daha küçük birkaç açık otopark bulunmaktadır. Ancak bunlar bölge trafiğini karşılayabilecek nitelikte olmadığı görülmektedir. Sosyal alanlar ve otoparklara duyulan ihtiyaçlara bir çözüm bulunması gerekmektedir.

3- Tarihi değerleri korumaya ve turizmi desteklemeye yönelik kararlar; bölgedeki liman tesislerinin bölgeye çektiği turistler bu bölgeye ancak geçiş bölgesi olarak kullanabilmektedir. Bölgede bulunan tek otel ise yeterli niteliğe sahip değildir. Gümrüklü sahadaki 'free-shop'lar bölgede turistlere hitap eden tek alışveriş alanlarıdır. Bölgedeki tarihi yapılar yeteri derecede iyi sergilenmemekte, bölge içindeki karmaşada kaybolmaktadırlar. Bunlar göz önüne alınarak bölgede turistleri çekebilecek şekilde anıtların sergilenmesinin yanı sıra bölgeye gelecek olan turistlerin konaklamasına ve alışveriş etmelerine olanak verecek birimlerin turistlere hitap edebilecek şekilde tasarlanması gerekmektedir.

4- İşlevlendirilmeye yönelik kararlar ve içinde yer alacakları yapıların niteliğine ilişkin kararlar; bölgede; tasarlanacak yapıların tarihi doku ile uyumlu, 'Koruma Kurulu' kararından geçebilecek nitelikte yapılar olması gerekmektedir. Gümrüklü sahanın bölgeden uzaklaştırılarak bölgenin denizle bağlantısını kesecek bir engelin ortadan kaldırılması gerekmektedir. Kentin kıyı kenti olgusuna uygun bir şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Kentin tarihi yapılarının yıpranmasına karşı önlemler alınmalı sivil mimarlık örnekleri bölgenin niteliğine uygun olacak şekilde üst katları ofis, zemin katları ise ticari fonksiyonlarla değerlendirilmelidir. Yine mevcut yapılar içinde, milli servete saygı göstererek, uygun olan yapıların gerekli değişiklikler ve onarımlar yapılarak bunların otel, ofis binaları, sosyal ve kültürel amaçlı kullanımlara göre düzenlenmesini sağlamak gerekmektedir. Halen bölgede konumlanmış olan küçük sanayi faaliyetlerinin toptan satış, depolama ve imalat faaliyetlerinin bölgeden uzaklaştırılıp bölgenin bu faaliyetlerden tamamen temizlenmesini sağlanmalıdır.

5- Projenin yürütülmesine ilişkin kararlar; bölgenin yeniden canlandırılması ve düzenlemesi çalışmalarında merkez ve yerel yönetimler destek vermeli, öncü olabilecek çalışmaları yönetmelidirler. Örneğin tarihi yapıların restore edilmesi gibi dikkatli ve titiz çalışılması gereken konularda ve bölge yapılarının temizlenmesi, onarılması gibi geniş kapsamlı çalışma gerektiren konularda kentliye destek ve lider olmalıdır. Bölgeye yatırım yapabilecek

durumdaki yatırımcı kurum ve kuruluşlar yönlendirilmeli ve teşvik edilmelidir.

6- Geleceğe yönelik çalışmalara ilişkin kararlar, tasarımın gelecek dönem koşullarına da uyum sağlayabilmesi için esnek çözümlere gidilmesi düşünülmelidir. Bunun yanı sıra projenin maliyet ve uygulanabilirlik açısından ülke ve kent koşullarına uygun çözümler getirmesi gerekmektedir.

Tüm bu çalışmalardan ve diğer dünya örneklerinden yola çıkarak ortaya şöyle bir sonuç çıkarılabilir;

Bölgenin kesinlikle kamuya yönelik hizmet vermesi gerekmektedir. Halkın denize ulaşma olanağı elinden alınamaz. Bu sorunu çözmeye sıkça kullanılan yöntem, bölgenin sosyal bütünleşmeyi sağlayabilecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Bölgeye hitap edebilecek boyutlarda park ve gezi alanlarının, bunları destekleyebilecek ve bunlardan desteklenebilecek şekilde kafe ve dinlenme mekânlarının oluşturulmasının yanı sıra gençlerin spor faaliyetlerine olanak verebilecek birimlerin de proje içerisinde ele alınması gerekmektedir.

Bölgenin, bir güzel sanatlar üniversitesi olan M.S. Ü'ne komşu olduğu düşünülecek olursa bu bölgede kentlinin ve üniversitenin birleşebileceği ve kentlinin üniversiteden faydalanabilmesini sağlayacak sergi ve konferans mekânlarına ve atölyelere de yer verilmesi gerektiği ve bu kültürel faaliyet alanlarının bölgeye gelmesi planlanan turistlerin bölgede daha fazla vakit geçirmesini sağlayacağı düşünülmektedir.

Tarihi değerler açısından yoğun bir dokuya sahip olan bölgenin tarihi yapıları daha iyi değerlendirilebilecek şekilde bölgenin bir parçası haline getirilebilecek düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Böylelikle bölgeye çekilecek olan turistlerin tarihi ve kültürü bir arada yaşayabilecekleri bir bölge yaratılmış olacaktır. Ayrıca günün yorgunluğunu deniz ve yeşil alanla iç içe yaşayarak dinlenme mekânlarında kentli ile iç içe geçerek kenti daha kolay yaşar hale gelecekleri düşünülmektedir.

Tüm bu kültürel ve açık alan faaliyetlerinin yanında üzerinde durulması gereken bir başka unsur da ekonomik beklentilerin karşılanması gerçeğidir. Bölge halkının ekonomik gücünü arttıracak olan, alışveriş mekânlarının, yeme-içme birimlerinin, bölgeye uygun olan büro mekânlarıyla beraber yerleşim içine girmesi gereklidir.

Tüm bu ticaret fonksiyonlarının yanı sıra bölgede eksikliği hissedilen mekânların başında konaklama fonksiyonları gelmektedir. Mevcut durumda bile yetersiz kalan konaklama birimlerinin düzenleme sonucunda sayılarının artacağı düşünülen turistlerin konaklama

ihtiyacını hiçbir şekilde kaldıramayacağı çok açıktır. Bölgede otel yapısına hitap edebilecek tarihi binalar mevcuttur. Bu yapılar yeniden işlevlendirilip konaklama birimlerine dönüştürülebilir veya yeni otel yapıları tasarlanabilir. Bölgenin bir diğer sorunu olan otopark sorununa da düzenlenecek bölgenin toprak altı kotunda çözümler üretilebilir. Ancak bölgede otopark sorununu karşılayacak şekilde açık otopark ve katlı otopark çözümlerine gidilmesinin doğru olmadığı düşünülmektedir.

Bölgede yoğun bir trafik akışı olduğunu daha önce belirtmiştim. Bun soruna çözüm olarak komşu bölgede yer alan deniz otobüsleri taşımacılığının sefer sayısı artırılabilir. Ancak bölge içinde yolcu limanı tasarımına gidilmesinin bölge için bir çözüm değil başka bir sorun getireceğini düşünmekteyim. Yabancı yolculara hitap etmesi planlanan bu yolcu limanının kentin bir başka noktasında; belki de Gürsel'in önerdiği gibi Yenikapı bölgesinde yer alması sağlanmalıdır. Bunun yanı sıra trafiğe yük olmadan, yaya trafiğini arttırmak adına Onat grubunun önerdiği gibi Tophane bölgesi ile proje arsasını birbirini üstten bağlayan köprü önerisinin de dikkate alınması gerektiğini düşünmekteyim.

Sonuç olarak bölgenin liman faaliyetlerinden tamamen arındırılması ve yerel halkı ve turistleri bölgeye çekebilecek fonksiyonlarla dolu, denize ulaşmanın engellenmediği ve yaya trafiğini arttıracak avantajlar yaratıp, toplu taşımacılığın arttırılmasına yönelik çözümlere gidilmelidir. Tüm bunların yanında tarihi dokuya uygun mevcut gabariyi aşmayacak yapıların bölgede açık alanlar yaratacak şekilde konumlanmasını sağlamak gerekmektedir.

**KAYNAKLAR**

- Agriantoni, C., (1997), "Maritime Technologies: Mining Landscapes", The International Committee For The Conservation of The Industrial Heritage (TICCIH) 10th International Conference, Atina
- Alexander, E.R., (1997), Planning for independence linking Amsterdam its Metropolitan Region and Europe, Amsterdam
- Alkan, G., (1997), Deniz Ticareti Dergisi, Haziran, 45
- Andrist, R. K. , (1964), "The Erie Canal ", The Columbia Electronic Encyclopedia, 6th ed., Columbia University Press, Columbia
- Ardaman, E., (1996), Tarihi çevre içinde binların yeniden kullanımı: Galata Örneği: Kente Yeniden Katılım, Doktora Tezi, M.S.Ü., İstanbul
- Ashworth, G., (1995), "The Chancing world 1935- 1995 Seeing the future", Geographical, vol.67, issue 5
- Ayan, M. (1991), "Sanayinin Kentleşmeye Etkisi", Ege Üni. Güzel Sanatlar Fak. Yayınları No.13, İzmir
- Barış, G., (1994), "Tophane-Dolmabahçe Kıyı Bandı Örneğinde Kent İnsanı- Deniz İlişkilerini Düzenleme Açısından Bir Deneme", Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Berberoğlu, U., (2004), "Haliç Kıyılarındaki Yeni Düzenlemeler ve Kıyı Parklarının Kullanıcılar Tarafından Değerlendirmesi", Y.L., Tezi, İ.T.Ü Mimarlık Fakültesi, İstanbul
- Bertolini,L., Salet, W., (2003), "Planning Concepts for cities in transition: regionalization of urbanity in the Amsterdam Structure Plan", Planning Theory &Practice, Vol. 4, No2, 131-146
- Bertolini, L., (1999), "Spatial Development Patterns and public transport: the application of an Analytic Model in the Netherlands", Planning Theory &Practice, Vol. 14, No2, 199-210
- Bijl,A.W., (2004), "Case Study 1- Almere- Netherlands", WaterFrontExpo 2004, Amsterdam
- Bilgin,İ., (1998), İstanbul
- Bloomberg, M., R., (2003), New York, New York Belediyesi Yayınları
- Bone, K., (1997), "The New York Waterfront: Evolution and Building Culture of the Port and Harbor", The Monacelli Press, N.Y
- Borret, K. (2001), "Amsterdam: Borneo and Sporenburg", Abitare, n.402, s.48-[71].
- Breen, A., Rigby, D., (1994), "Waterfronts: Cities reclaim their edges. Part 2", NY: McGraw-Hill, New York, 278-279.
- Bruttomesso, R., (1993), "*Waterfronts: A New Frontier For Cities On Water*, Venice: International Centre Cities on Water", Venedik
- Buttenwieser, A., L., (1999), "Manhattan Water-Bound From the17th century to the present", Syracuse Uni. Press, Syracuse, NY
- Buttenwieser, A. L., (2002), "Fore and Aft : The Waterfront and Downtown's Future", Princeton Architectural Press, New York

- Canatar, N., (1989), "Metropolitan Alan Planlama Çalışmalarının, Sosyo-Ekonomik Yapıya Etkisini Belirlemede Bir Örnek Çalışma 'Haliç-Fener', M.S.Ü. YL. Tezi, M.S.Ü., İstanbul
- Chaline, C., (1995), "Change & Restructring Restructring Neglected Port Areas Redevelopment ", City and Port, Paris.
- Charlier, J., (1992), "The Regeneration of Old Port Areas for new uses", B.S. Hoyle ve D.A. Pinder (ed.), "European Port Cities in Transition", s.137-154, Londra.
- Cristiaanse, K., (2003), "New urbanism in former harbours", Topos, Vol.44, Amsterdam
- Da Sacco, M.G., (1998), "Water to Garden", Aquapolis, No:3
- Dalhuisen, J. M., Rodenburg, C., De Groot, H.L.F., (2003), "Sustainable water management policy: lessons from Amsterdam", European Planning Studies, Vol.11, No 3
- Dangschat, J.S., (1994), "The Construction of Poverty in the Landscapes of 'Bowtown Hamburg': the creation of a new urban underclass?", Urban Studies, Vol. 31, No. 7, Carfax Publishing, Hamburg
- Deniz Ticaret Odası, (1986), İstanbul Limanı, Yayın No:7
- Diefendorf, J.M., (2001), "Symposium: Continuity nad Change in Germany after 1945 Konstanty Gutschow and the Reconstruction of Hamburg", German Studies Association
- D.T.O, (1992), Marmara Bölgesi Limanlar, İskeleleri ve Barınaklar, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz Bölgeleri, Yayın No:28, İstanbul
- Erkök, F., (2002), "Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kenti Kimliği Bağlamında İstanbul'un Öznel ve Nesnel Değerlendirmesi", Doktora Tezi, İ.T.Ü, İstanbul
- Eşkar, F., (1997), "Liman Kentlerinin Yenilenmesi- Amsterdam-Hollanda", YL. Tezi, İTÜ, İstanbul
- Frahm, K., Friedel, M., (2002), "Hafencity in the core of Hamburg", GHS Hamburg Port Area Development Co., Hamburg
- Girouard, M., (1987), "Cities and People : A Social and Architectural History", Yale University Press
- Gürsel, E., (2005), EPA Mimarlık Arşivi, İstanbul
- Gran, W., (1981), "The Urban Waterfront and The Low Income Community", New York.
- Hamburg Port Area Development Corporation (HPADC), (2000), Hafencity Hamburg der Masterplan, Hamburg Belediyesi Yayınları, Hamburg
- Hamdi, A., (1929), İstanbul Limanı, Akşam Matbaası, İstanbul.
- Haspel, J., (1989), "Industrial Culture And Industrial Work in Coastal Areas", International Hamburg Symposium on Port Preservation, Christians Verlag, Hamburg
- Hayuth, Y., Hilling, D., (1992), "Technological change and seaport development", B.S. Hoyle and D.A. Pinder (eds.), "European Port Cities in Transition", London.
- Hilling, D., ve Browne, M., (1992), "Kitle freight transport", Modern Transport Geography, s.179-198, London: Belhaven.

- Hobsbawm E. J., (1998), “Sanayi ve İmparatorluk”, Dost Yayınları, Ankara.
- Hoffman, D., (1979), “The revitalization of fulton ferry”, New York Uni. Press, NY ,1-50
- Hoyle, B., Pinder, D., (1993), “Cities and the sea : change and development in contemporary Europe, Oxford: Pergamon”, England.
- İncedayı, D., ( 2005), “Yeniden İstanbul, Eşsiz Tarihi Kenti Yaşama Sunabilmek”, İstanbul
- Jasper, K., (2003), “Sustainable Water Management Policy”, European Planning Studies, Vol.11, No.5
- Johnson, D., A., (1996), “Planning the great metropolis, London”, New York E. & FN Spon ,13-25.
- Kahn, D., Van der Plas, G., (1999), “City Profile – Amsterdam”, Cities, Vol.15, No.5, s. 371-381, Amsterdam.
- Kahraman, A. Z., (1987), “İstanbul Kentsel Gelişiminin Haliç’e Etkileri”, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Knaap, B., Pinder, D. A., (1992), “Revitalising the European Waterfront: policy evolution and planning issues”, B.S. Hoyle and D.A. Pinder (eds.), “European Port Cities in Transition”, s.155-175, Londra.
- Lambrechts, B., Zonneveld, W., (2004), “From Ranstad to deltametropolis”, European Planning Studies, Vol.12, No.3
- Malone, P., (1996), City Capital and Water , Routhledge, NY.
- Mantran, R., (1990), 17. Yy’ın ikinci yarısında İstanbul, Cilt 1 ve Cilt 2, Türk Tarih Kurumu, Ankara
- Ministry of Urban Development (STEB) , (2000), Hafencity, Hamburg Belediyesi Yayınları, Hamburg
- Moss, M. L., (1980), “New Prospects For The N.Y.C Waterfronts”, New York Unipress, NY, 3-12
- Müller-Wiener, W., (1998), “Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı (Die Hafen von Byzantion, Konstantinupolis)”, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul
- Onat, M., (1994), MSÜ,MF, MB, Bina Bilgisi Bilim Dalı Arşivi, (Yanar, H. , Gülmez, G. , Özer,O., Türkantoz,K., Balkan,Y., Okay,D., Özcan,O. tasarım grubu), İstanbul
- Öğüt D., (1989), “Haliç ve Çevresi”, MSÜ lisans Bitirme Tezi, M.S.Ü., İstanbul
- Özbaydar, N., (2000), “İşlevini Yitiren Liman Kentlerinde Yeniden Canlandırma Çalışmaları ve Karaköy – Salıpazarı Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Öztarhan, A., (1997), “Yeniden Düzenleme Sürecinde Bir Fabrikanın Yeniden yapılandırılması”, Y.L Tezi, İ.T.Ü., İstanbul
- Ramin, T., (1999), “The Ensemble of port development factors in the mediterranean region: 1815-1999”, Hamburg Design School Press, Cambridge, Massachusetts.
- Rowland, J., (2003), “Amsterdam Docklands”, Sundial, Special Issue:Waterfront, Amsterdam

- Runde, O., (2004), "Masterplankonzeption- (2) ReineArbeitsheftezurhafencity", 6-80, Hamburg Belediyesi Yayınları, Hamburg
- Russell, J. S., (2001), "A new urbanism renews dutch docklands", Architectural Record, Vol. 189, Issue 4
- Spann, E.K., (1981), "The New Metropolis New York City 1840-1857", New York: Columbia Uni Press, 138-203, 400-427, New York
- Stein, R., (2003), "Economic Specialisation in Metropolitan Areas Revisited: Transactional Occupations in Hamburg", Urban Studies, vol. 40, no. 11, 2187-2205, Carfax Publishing, Hamburg
- Şengül, E., (1995), "Mimari- Su İlişkisi üzerine bir inceleme", Y.L Tezi, İ.T.Ü., İstanbul
- Taşkın, B., (1993), "Kıyı Düzenlemelerine İlişkin Kararlar, K.P.U.S.İ.:İzmit Örneği", M.S.Ü. Lisans Bitirme Ödevi, 1-62
- Tabanlıoğlu, M., (2002), "Galataport", Tabanlıoğlu Mimarlık Ofisi Arşivi  
TC Kültür Bakanlığı, 1993
- Tezcan, S., (1976), "İstanbul ve Marmara Limanları Mastır Raporu- Cilt 1", Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul
- Tütel, E., (1993), Rıhtımlar, İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 6, s. 332-333
- Uffen, F., (2004), "Implementing waterfront redevelopment in Amsterdam and Havana", Land Lines, Volume 16, No.2.
- U.S. Census Bureau, (2004), Population Estimates
- Van Straalen, M., (1998/99), "Emprical urban analysis", Daidalos 69/70
- Wang, C., (2003), "Watefront Regeneration - Lessons of European Waterfront Practices", Bangkok. (<http://www.planningsummerschool.org/papers/year2003/>)
- Willis, C., (2002), "The Lower Manhattan Plan: The 1966 Vision for Downtown New York", Princeton Architectural Press, New York.
- Williams, R., (1992), "European Spatial Planning and the Cityport System", B.S. Hoyle ve D.A. Pinder (eds.), "European Port Cities in Transition", Londra.
- Yücetürk, E., (2001), "Haliç Silüetinin Oluşum- Değişim Süreci ve Kentsel İmge Yönünden Ele Alınması", Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul

### **İnternet Kaynakları**

[www.amsterdamport.com](http://www.amsterdamport.com)

[www.nidi.knaw.nl](http://www.nidi.knaw.nl)

[www.hafencity.com](http://www.hafencity.com)

[www.nyc.gov](http://www.nyc.gov)

[www.aquapolis.com](http://www.aquapolis.com)

[www.census.gov](http://www.census.gov)





max projemizin temel amacı bu süreçte alanın 2 km kıyı boyunca insanları sığınak ve yapıldıkları kentin bu coğrafyası ve kültürü ile her an bu bahçelerine olanak tanıyan bu alanı bir sosyal ve kültürel alanla dönüştürmektir. Bu nedenle insanla deniz arasındaki ilişkiyi kesen duvarları aşıyor, yıkıyor, kıyı boyunca dikey binalar insanların denizle, kıyıyla buluşmasına olanak verecek şekilde işlevlerle sosyalleştirilmesini düşünmekteyiz. **Kıyılarımızın kullanım için sizin öneriniz nedir?**

Bu düşüncemizin amacı insanların tanımladığı bu eski merkez alanlarının yeniden dönüştürülmesi için öncelikle kent halinin ve kamuoyunun sesini de kent yöneticilerinin dikkatini bu bölgeye çekmek



Su ve kamusal alan ilişkisini yok edecek projelerden biri de yapılmaması gündeme gelen Haydarpaşa ve Galata Limanı projeleri. Bunların arasında nasıl bir benzerlik görüyorsunuz?

Yatırım amacı bu tür projeler ne yazık ki merkezi hükümet tarafından yerel otoriteyi dışlayarak belirleniyor. Bu dışlama sonucunda yerel otorite ve kent halkı arasında güven ilişkisi ortama oluşturmuyor. Bugünün yöneticileri İstanbul'a yeni sular bulmaya ve bir yerleşme benzetmeye çalışıyorlar ama hiç kimsenin aklına İstanbul gibi olmak gelmiyor. İstanbul kenti sahip olduğu coğrafya, tarih ve kültür değerleri ile başlı başına bir kimlik, başka bir düşünceyi taşıyan alanlarına benzemek gibi bir soruna olmamıştır.

Bugün transit kullanımın ağırlıklı olduğu veya yanlış

işlevlerin yaratıldığı duvarların gerisinde kalan bu alanları, sosyal, kültürel ve eğlence amaçlı kullanımlara açmak, kentin yaşam kalitesine önemli katkılar sağlayacaktır. Daha çok sayıda insan tarafından algılanması, yaşanması, sahiplenilmesi, aynı zamanda kent tarihine ve kentin geleceğine sahip çıkmak anlamına taşınmaktadır. Kent tarihi açısından çok önemli bu merkez İstanbul'un geleceğinin planlanması boyutunda ele alınması, bu bağlamda bu alanların kentin coğrafi ve kültürel verileri içinde değerlendirilip planlanması gerekir. Başka bir deyişle kenti geleceğe nasıl taşıyabileceğimize sosyal bir tema olarak işlenmesini sağlamamız gerekir. **İstanbul Modern'in kafeteryası hakkında ne düşünüyorsunuz?**

İstanbul Modern'i geçenler sergilerden ne şekilde etkileniyorlar bilemiyorum ama hemen hemen hepsinin İstanbul Modern'de etkilendiği ortak mekânın kafeteryası olduğunda birleşiyorlar. Nede-

olacaktır. Örneğin kıyılarımızın gerisindeki tarihi, kültürel odakları mevcut yerleşik merkezleri kıyılara taşıyarak. Tarihsel ve kültürel odakları kıyılara taşıyan yapı akıllarını geliştirmek, kentin Boğaz'ın bu

**"Duvarların gerisinde kalan alanları, sosyo-kültürel kullanımlara açmak, kentin yaşam kalitesine katkı sağlayacaktır"**

ni sorduğumuzda kafeteryadan hikâyelerde müthiş bir peyzajla karşılaştıklarını söylüyorlar. Boğaz ve Haliç'in Marmara Denizi ile buluştuğu, bir yanda Üsküdar, diğer yanda Topkapı Sarayı'nın siltisinin bu noktadan çok farklı bir şekilde izlenebileceği, bu pencereden bakan bütün insanları çok etkilenmiş, hatta bütün ortaya koyduğu-

başlangıç noktası ile Haliç'in Marmara'ya açıldığı Dünya'da bir eşi daha olmayan suların kıyısında farklı sosyo-kültürel yapıları birini olarak aslında gelişmiş dokuların etkilendiğini ve bütünlüğünü sağlamak olacaktır. **Siz neden özellikle Tophane'nin bir sosyal merkez haline getirilmesini öneriyorsunuz?**

Tarihi boyunca Tophane önemli bir merkez liman alanıdır. Üzerindeki farklı dönemlerde inşa edilmiş tarihi yapıları ile nitelikli mimari yapıdır. Beyoğlu kara kıtası ile İstanbul yarımadası ilişkisini koruyan bir ulgün limandır. Sosyal ve siyasi olaylara tanık olmuş bir buluşma mekânıdır. Yeni kentin kültür, siyasi, sosyal ve ayrıca zekâsi tarihi için çok önemli bir konumdadır. Bu özelliklerini kullanarak çağdaş bir yorumlama ile kentiye toplum hizmetine bu mekânı yeniden kazandırmak, İstanbul kentinin fiziki yapısına ve kültürüne çok yerler katacağını düşünüyorum. Tarihte Beyoğlu'nun bir limanı iken şimdi hiç kimsenin buharında değildi. Bugün Beyoğlu'nun gelişen eğlence, sosyal faaliyetlerinin denizle buluşmasına imkan verecek yapıları akılları var iken burayı yeniden İstanbul'a kazandırmak, burası için düşünülen yapıy peşelerden daha çağdaş ve uygulanabilir bir proje olabilir.

**Bu düşüncelerinizi kentiyle buluşturmak istediğiniz için şimdi böyle bir çalışmaya başladınız. Peki şimdiye kadar ki sonuçlar nedir ve bu sonuçları nereye taşıyabildiniz?**

Akıllarda bu çıkarımlarımızı UİA sürecinde bir tebliğ ile sunacağız. Tebliğ hem metin hem de görsel malzeme şeklinde olacak. Başlangıçta kentin üzerinde çalıştığımız bu mekânları üzerinde doğrudan kentiye görsel malzemelerle aktarmayı düşündük. Ancak

madde nedenlerle bu projenin vazgeçtik. Bu düşüncemizin UİA sürecinde ilgi çekmesi durumunda devam ettirmeyi düşünebiliriz. **Yerel yönetimle bu çalışmayı hiç paylaştınız mı?**

Kent halkını bilgilendirmeyi ve yaşadığı kent ile ilgili belli bir alanda kentin coğrafyası ve kültürü ile ilgili alanlar üzerine dikkatlerini çekmeye, üzerinden geçtikleri mekânları fark etmelerini amaçlayan bu projemiz düşüncemizi anlamada bir çalıştı. Dünya'da bir eşi daha olmayan suların kıyısında farklı sosyo-kültürel yapıları birini olarak aslında gelişmiş dokuların etkilendiğini ve bütünlüğünü sağlamak olacaktır. **Siz neden özellikle Tophane'nin bir sosyal merkez haline getirilmesini öneriyorsunuz?**

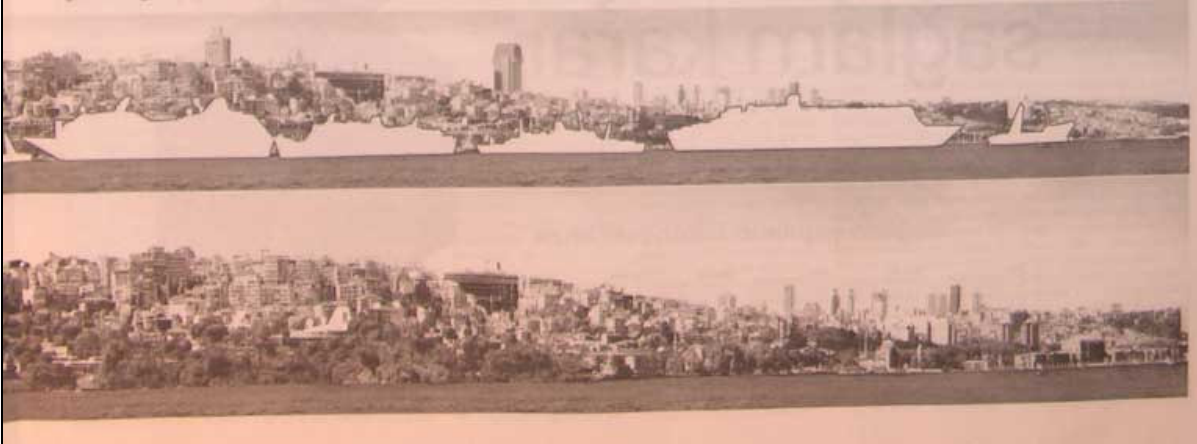
geri dönmüş olmalarını da geçerken çok yadırgayıcı buluyorum. Çağdaşlıkta yeni anlamları kimsenin da ayrıca bu sorunu konuşması.

Çok insan ve sığınak kumaları üzerinde sınıyormuş bulduğumuz. Örneğin, 50 yıldır neler kaybettirilmişin farkında mıyız, var olan kentsel değerleri tek edip yeni yapılarla girmenin sonuçlarını, kullandıklarını ve geri dönmüş kuyularını tartışabiliyoruz mu? İstanbul halkının bu duvarları neler kaybettirilmişin farkında olduklarını bilelikle anlatılabiliyor mu? Bu duvarların ötesinde acaba ne saklı düşünebiliyor musunuz? Biz şimdi sitede bu duvarları insanlarımız denizle ilişkiyi kesiyor, gelin 2005 yılında hep birlikte bu duvarları metropolün merkezinde depoların, antropoların, ticari limanların, otoparkların işi ne? Bu alan herhangi bir merkez değildi. Dünyanın en etkileyici siltalarına sahip, günü ve gecenin her saatine farklı imajlere ve algılamalara fırsat yaratan tarafsız bir merkez. Burayı kentin en canlı kültürel ve sosyal merkezine dönüştürmek bizim elimizde. Burayı bu şekli ile yeniden kent hayatına döndürümlerini sağlamak, İstanbul'un 21. yüzyıla taşıyan bir projeye olarak neden olmasın ki?

**UİA sürecinden sonra her türlü teklife açığa diyor musunuz?**

Biz bunu vatandaş olarak ortama sunduk, tasarımcı mimar kimliklerimizle bu projenin içerisinde yer almak gibi bir düşüncemiz olmadı. Zaten düşündüğümüz zaman bizim yapacağımız bir kamuoyu yaratma projesidir. İstanbul'da yaşayanların ve ilgili meslek üyelerinin bu konularda dikkatli olduklarını, İstanbul kenti üzerindeki yatırım kararlarının geliştiği ilişkilerle kurulmaması gerektiğine, dış odaklı yatırımlarla planlanmaması gerektiği konusunda dikkat çekmek istiyoruz. İstanbul kenti halkı yaşadığı kentin değerlerini nasıl fark edebilir, bunu sorguluyorlar. Çünkü toplumun siyasi iradesi yönetimleri yönlendirmelidir.

Zeynep Günel, Serhat Mimar - Kent Planlama (EPA Mimarlık) Kuruluşları Tarafından





Mumcu'nun yakın çevresine anlattığına göre, Erdoğan 2003'te talimat verdi:

# Galataport seçime yetişsin

Erkan Mumcu'nun yakın çevresine aktardığına göre, Başbakan Erdoğan 2003 sonbaharında yapılan Galataport toplantısında, projenin temel atma töreninin 2004 yerel seçimlerine yetiştirilmesini istedi



Ahmet Erhan Çelik

**A**NAP lideri Erkan Mumcu'nun Galataport dosyasının AKP hükümetindeki Turizm Bakanlığı dönemindeki seyrine ilişkin olarak yakın çevresine ilginç bir olayın tanıklığını anlattığı ortaya çıktı.

Mumcu'nun yakın çevresine aktardığına göre, Başbakan Tayyip Erdoğan Ofer Grubu'na bağlı Royal Carribean'in profesyonelleriyle 2003 sonbaharında Başbakanlık'ta yaptığı görüşmede Galataport projesinin temel atma töreninin 2004 yerel seçimlerine yetiştirilmesini istedi ve ilgili bakanlara "Üç ay içinde gerekli izinleri temin edin, prosedürleri tamamlayın" talimatı verdi.

Mumcu'nun yakın çevresine olayı şöyle anlattığı öğrenildi: "Birileri nedense bu projede çok ısrarlıydı. Başbakan'ın projenin yerel seçimlere yetiştirilmesini istediği

doğrudur. Bugün edindiğimiz bilgiler ışığında baktığımızda Başbakan'ın bizim katıldığımız toplantı öncesinde makamında özel olarak görüştüğü kişilerden Ofer ailesinden olabileceğini düşünüyorum."

## Bakanlara talimat

Erdoğan'ın Başbakanlık'taki toplantıda her bakan için görev dağılımı yaptığı ve paylaşımını şöyle dilettirildiği öğrenildi: Turizm Bakanı Erkan Mumcu: "SIT alanı ve koruma sahasıyla ilgili gerekli izinlerin çıkartılması."

Maliye Bakanı Kemal Unakatan: "İhale prosedürünün hazırlanması."

Devlet Bakanı Kürşad Tüzmen: "Gümrük işleriyle ilgili mevzuatın düzenlenmesi."

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım: "Denizcilik İşletmeleri ve tasımacılık için gerekli düzenlemelerin yapılması."

Bu arada Erkan Mumcu Milliyet'e yaptığı açıklamada da 3,5 milyar euro ile Galataport ihalesine en yüksek teklifte

bulunan Ofer Grubu ile Başbakanlık'ta yapılan toplantıyı doğruladı.

## Başbakanlık'taki toplantı

"(Ofer Grubu şirketi) Royal Carribean'in projesi İstanbul'a ihanet anlamına geliyordu. Karşı çıktım, İstanbul'a ihanet etmedim. Başbakan Ofer'le görüştiğimi bastan inkâr ederek halka yalan söyledi. Acaba neden inkâr etti?" diye soran Mumcu şöyle konuştu:

"Başbakanlıkta Galataport'la ilgili bir toplantı yapıldı. İhalede Royal Carribean'in profesyonelleri, (Global Menkul Değerler'in sahibi) Mehmet Kutman, (Akfen Yönetim Kurulu Başkanı) Hamdi Akın ve bakanlardan Kürşad Tüzmen, Kemal Unakatan, ben ve Ulaştırma Bakanı vardı. Ben ve Kürşad İğreti duruyorduk. O zaman Tuğraş işi yoktu. Ofer ailesiyle ilgili bugünkü bilgiler de yoktu. Biz Carribean şirketini biliyorduk. Projeyi Kutman, Akın ve Carribean olarak üçlü biçimde yapmışlardı."

## Mumcu'nun ağzından toplantı tutanakları

Mumcu, 2003'te Başbakanlık'ta yapılan Galataport'la ilgili toplantıda geçen konuşmaları şöyle aktardı:

"Toplantı Başbakan'ın makam odasının karşısındaki salonda yapıldı. Biz ve profesyonelleri salonda 20 dakika kadar beklettiler. Bu arada Başbakan kendi makam odasında Galataport'la ilgili olarak Carribean'in profesyonelleri dışında birileriyle özel görüşme yaptı. Bu görüşmeye yalnızca Unakatan katıldı. Çeviriyi ise Başbakan'ın danışmanı Egemen Bağış yaptı.

## İtiraz ettim, telkin geldi

Toplantıya geçildiğinde Rolay Carribean'in profesyonelleri sunuşa şuna benzer bir cümleyle başladı: 'Sizin bize Davos'ta talimat buyurduğumuz üzere projeyi yeniden yaptık.' Ben de ilk görüşmeden Davos'ta olduğuma böyle öğrendim. Proje Koruma Kurulu'nun onayladığı projeden farklıydı. Onayladığı projede İstanbul için çok önemli olan bir meydan düzenlemesi vardı. Carribean'in projesinde ise her şeyi yıkıyorlardı."

"Ben yeni projenin uygun olmadığını savunarak itiraz ettim. Bana hem yazılı hem de sözlü olarak hem Başbakan'dan hem de Maliye Bakanı'ndan çok sayıda telkin geldi. Projenin değiştirilmesine karşı çıktım çünkü bu İstanbul'a ihanet olurdu. Ben İstanbul'a ihanet etmedim." Galataport fikrinin aslında kendisine ait olduğuna belirten Mumcu, şöyle konuştu:

"İlk Turizm Bakanlığı dönemimden yani 2000 yılından söz ediyorum. Proje Koruma Kurulu'ndan onay aldı, somutlaştı, maket haline geldi ve ben görevden alındım. Sonradan projenin yarımması bile yapıldı. Carribean'in projesi ise işte bu onaylanmış projeyi ortada kaldırıyor. İhalenin de sabit kira bedeli üzerinden ve Atatürk Havalimanı ihalesi gibi yapılmaması doğrudur."



Erkan Mumcu

1 EKİM 2005 CUMHURİYETİ

CUMHURİYET  
KÜLTÜR kultur@cumhuriyet.com.tr

## ESINTİLER

## Galata Limanı'nın geleceği

ZEYNEP ORAL

Önce, her şeyden önce, adı beni rahatsız etti. "Galata Limanı"nın neyi eksikti, neyi vardı ki "Galataport" oldu? (Sakın smif atladı, demeyin! Sakin, sokakları istila eden onca İngilizce laf arasında bu na mi takıldın demeyin! Ben hepisine takılıyorum!) Derken, güllerdir tüm basın yayın organlarında zirdüğümüz Ofer-Karuman ikilisine odaklanılmı ihale... İhale öncesi "görüşüm / görüşmedim", ortaklar... Bir gecede değişen Kiya Karuman... Benzer bir ihale, daha önce hükümet dışıdırken, eski başbakan Mesut Yılmaz'ı Yüce Divan'a yollarken bu kez her şeyi satmamı, her şeyi özelleştiririmi boyralıdı... Ve ardından gelen tüm tartışmalar.

Yalnız bu arada emtialarla armutların birbirine karşı; ormana bakarken ağaçları, ağaçları bakarken ormanı gözden kaçırmıyorduz duygusuna kapılıyordum.

İhalelerin nasil, hangi koşullarla, kaçta, kimce, kaç yollığına vb. ayrıntılarına, işadamları-şirketler-politikacılar pazarlıklarına benim aklım ermez. Ama yaşadığım kenti, yeryüzündeki en müthiş, en olağanüstü kenti, eş benzeri olmayan şu İstanbul'u, çocuklarımıza, torunlarımıza nasil, ne durumda bırakacağız, hiç aklımdan çıkmıyor.

## Dört yıllık süreç

Anımsarsanız, bir süre önce (23 Temmuz) yine bu köşede "Denize çok uzak..." başlıklı yazımda Mimar Erven Gürsel'in, insanlarda deniz arasında dev gemilerden bir duvar örüleceği, gerekçesiyle "Galataport" projesine karşı çıkışımı dile getirmiştim. Henüz aklım satım, Ofer adı ihale pazarlıkları, daha doğrusu para ortada yoktu. Bu, mimarı bir karşı çıkışı.

Oysa mimar tartışma için de çok geçti. Çünkü Denizcilik İşletmeleri 2001 yılında gazetelede açık ilaile mimarı proje ihalesini duyurmuş, gelen on kadar başvurusu incelemiş ve yeterlilik göz önüne alınarak proje için, daha önce benzer çalışmalara imza atanmış Tabanlıoğlu Mimarlık'a vermişti. Tartışılacaksa, asıl o zaman tartışılmaydı Galata Rıhtımı'nın geleceği... Yine geç kaldık!

2001'den bu yana Tabanlıoğlu Mimarlık'ın projesini Bayındırlık Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı onayladı. 1 No'lu Anıtlar Yüksek Kurulu izin verdi.

## İstanbul Modern

Elbet İstanbul Modern'i de sordum... Türkiye komik bir ülke. Geçen yıl Başbakan'dan, İstanbul Kültür ve Sanat Vakfı'na, "Aman bir an önce, 11 Aralık'tan önce açın yetiştirin şu müzeyi" emri geldiği günlerde, zamanın Kültür ve Turizm Bakanı'nın da Tabanlıoğlu Mimarlık'a "Yüksek Kurul'un 4 numaralı antrepoyu müzeye dönüştürmen de aynı mimarlık bürosu!!"

## İstanbul Modern

Murat Tabanlıoğlu açıklıyor: "Antrepolar 60'lı yıllarda yapılmış. Mimarı, Sedat Hakkı Eldem. Onun çizimlerinde, planların orijinalinde 4 numaralı antrepo yok. Antlaşıyor ki, sonra, libryayın eklenmiş... Ancak önce burası yıkılmamalı, Hele bunca ligi gördükten sonra, yıkılmayıp, çevresine adapte edilmiş."

## Galataport

Gördüğüm planlarda komutlar da var. Onları söyleyemem. İskikül Caddesi'ni örnek verip "Oturulmayan bir yer sahip çıkılmıyor" diyor Murat Tabanlıoğlu. "Henüz gördüğümüz hem gece yapıları hem yaz hem kay aylarında popüler olacak bir semt tasarladık" diyor. Amaçlanın, İstanbul'un en iyi böyü günde 24 saat faydalanacakları bir alan... "Galataport" ihalesini, kimin, nasil, hangi şartlarla aldığından bahinmez olarak, projeyi sonuna dek savımmada kararlı Tabanlıoğlu Mimarlık...

## Cokkdelen yok

Tabanlıoğlu Mimarlık'ın daha önceki işlerine sonuz sayıyı diyen biri olarak, (İstanbul Modern'de çok kısa sürede yaratıkları o mucizeyi düşünün!) yükseklik değışmeyecektir."

## Gökdelenler...

Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

## Melkan ve Murat Tabanlıoğlu'yla konuşuyorum.

Denizcilik İşletmeleri'nin ilk koşulu, oranın libman olarak kullanılması. Bu, şimdilik değıştirilemeyen gerçek. Yüzyıllardır İstanbul'un deniz kapısı olarak kullanılmış, şimdi de öyle olacak. Ancak tarihi dokuyu, kültürel birikimi muhafaza edecek, buraya yeni işlevler kazandırarak, kültür, turizm ve ticaret merkezi, onların deyişiyile burayı "yaşayan bir alana" dönüştürmeye planlıyoruz.

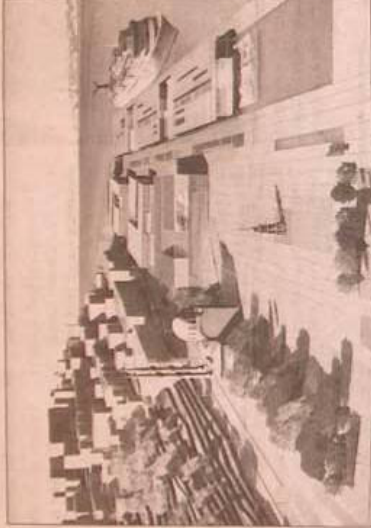
## "Kamuya kapatılacak..." diyorun.

"Tam tersine, kamuya açılacak" diyorlar. "100 bin metrekarelin 30 bin metrekare bina, 70 bin metrekareden kamusal alan olacak."

## "Dev gemilerden duvar çökilecek" diyorun...

"1,2 kilometrelik sahil serdinin tümüne gemiler yanaşabilir. Biz bunun 600 metresine gemiler yanaşmasını dıye direkt, yarısını arındırdık gemilerden... İleride gemiler dışarı alırsanız, Karadeniz'den Tophane Meydanı'na yürüterek saklı hiden gidebileceksiniz..." diyorun...

## Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."



Bugün oraya dikilecek gökdelenlerden, Büyükşehir Belediyesi'nin es geçtiğinden, bütün o alanın halka kapatılacağından, Mimarılar Oksisi'nin karşı çıkışlarından söz ediliyor...

## Beyoğlu Belediyesi ya da Büyükşehir Belediyesi

"İnün bu projedeki nasil haberi olmaz!! Anıtlar Kurulu'nun doğal üyeleri değil mi onlar? Dört yıldır nasil bilmezler izin verdikleri bu projeyi!"

## Ayrıca, o gün bugün Murat Tabanlıoğlu

konuştu. "1,2 kilometrelik sahil serdinin tümüne gemiler yanaşabilir. Biz bunun 600 metresine gemiler yanaşmasını dıye direkt, yarısını arındırdık gemilerden... İleride gemiler dışarı alırsanız, Karadeniz'den Tophane Meydanı'na yürüterek saklı hiden gidebileceksiniz..." diyorun...

## Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

## Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

## Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

## Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

## Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

O sahil serdindeki tarihi yapıları dokumlamıyor, olduktan gibi korumak, çevreleri düzenleniyor. O geride kalın iki up buna var. Fera öteki gibi 100 yıllık, İtalyan, Rum, Ermeni mimarı ve ustaların elinden çıkmış olanlar ve antrepolar. Birincilerin de cepheleri temizlenip aynı kalacak, antrepoların beton struktürleri muhafaza edilip, cam, ahşap ve çelik panellerle yeni işlevler kazanacak. Anıtlar Kurulu'nun onayladığı ana planda da antrepoların korunması belirtiliyor.

## İstanbul Modern

Elbet İstanbul Modern'i de sordum... Türkiye komik bir ülke. Geçen yıl Başbakan'dan, İstanbul Kültür ve Sanat Vakfı'na, "Aman bir an önce, 11 Aralık'tan önce açın yetiştirin şu müzeyi" emri geldiği günlerde, zamanın Kültür ve Turizm Bakanı'nın da Tabanlıoğlu Mimarlık'a "Yüksek Kurul'un 4 numaralı antrepoyu müzeye dönüştürmen de aynı mimarlık bürosu!!"

## Galataport

Gördüğüm planlarda komutlar da var. Onları söyleyemem. İskikül Caddesi'ni örnek verip "Oturulmayan bir yer sahip çıkılmıyor" diyor Murat Tabanlıoğlu. "Henüz gördüğümüz hem gece yapıları hem yaz hem kay aylarında popüler olacak bir semt tasarladık" diyor. Amaçlanın, İstanbul'un en iyi böyü günde 24 saat faydalanacakları bir alan... "Galataport" ihalesini, kimin, nasil, hangi şartlarla aldığından bahinmez olarak, projeyi sonuna dek savımmada kararlı Tabanlıoğlu Mimarlık...

## Cokkdelen yok

Tabanlıoğlu Mimarlık'ın daha önceki işlerine sonuz sayıyı diyen biri olarak, (İstanbul Modern'de çok kısa sürede yaratıkları o mucizeyi düşünün!) yükseklik değışmeyecektir."

## Gökyörler...

Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

## Melkan ve Murat Tabanlıoğlu'yla konuşuyorum.

Denizcilik İşletmeleri'nin ilk koşulu, oranın libman olarak kullanılması. Bu, şimdilik değıştirilemeyen gerçek. Yüzyıllardır İstanbul'un deniz kapısı olarak kullanılmış, şimdi de öyle olacak. Ancak tarihi dokuyu, kültürel birikimi muhafaza edecek, buraya yeni işlevler kazandırarak, kültür, turizm ve ticaret merkezi, onların deyişiyile burayı "yaşayan bir alana" dönüştürmeye planlıyoruz.

## "Kamuya kapatılacak..." diyorun.

"Tam tersine, kamuya açılacak" diyorlar. "100 bin metrekarelin 30 bin metrekare bina, 70 bin metrekareden kamusal alan olacak."

## "Dev gemilerden duvar çökilecek" diyorun...

"1,2 kilometrelik sahil serdinin tümüne gemiler yanaşabilir. Biz bunun 600 metresine gemiler yanaşmasını dıye direkt, yarısını arındırdık gemilerden... İleride gemiler dışarı alırsanız, Karadeniz'den Tophane Meydanı'na yürüterek saklı hiden gidebileceksiniz..." diyorun...

## Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

## Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

## Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

## Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

## Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

Gökyörler: "Gökdelen yok. Şu anki yükseklikten daha yüksek hiçbir şey olmayacak. Ana yükseklik değışmeyecektir."

www.zeynep@zeyneporal.com  
faks: 0 212 16 10





Ek 7 "Salıpazarı Cinayeti", (Bayer, Y., Hürriyet Gazetesi, 2005)

# Metin Erksan, Atatürk'ün "Geldikleri gibi giderler" sözünün Haydarpaşa veya Salıpazarı'na konulmasını öneriyor 'Salıpazarı cinayeti'

**M**ETİN Erksan, Galata-port tartışmalarına Cumhuriyet Gazetesi'nde 15.3.1998 tarihinde, yarı yedi yıl önce kaleme aldığı bir yazıyla katılıyor.

1948'de İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi sanat tarihi bölümünü bitiren ve üniversite öğrenimi sırasında hocalarının dünyanın en büyük ve en ünlü Alman, Fransız, İngiliz sanat tarihi bilimcileri ve arkeologları olduğunu söyleyen Metin Erksan, bu süreçte Halide Edip Adıvar'ın İngiliz Dili ve Edebiyatı, Ahmet Hamdi Tanpınar'ın 'Yeni Türk Edebiyatı', Hilmi Ziya Ülken'in 'Felsefe/Toplumbilim', Zeki Velidi Togan'ın 'Türk Tarihi', Mükremin Halil Yunanç'ın 'Ortazaman Türk Tarihi' gibi derslerini de izlemiştir. Çeşitli gazete ve dergilerde 'film eleştirileri' ve 'sinema/kültür' yazıları yazmıştır.

Bunu hâlâ da sürdürüyor. 1952'de Aşık Veysel'in Hayatı adlı ilk konulu filmi çekmiştir.

Hüseyin Cahit Yalçın'dan Ahmet Emin Yalman'a, Sedat Simavi'den Ali Naci Karacan gibi birçok gazete sahibi ve yazarının rahle-i tedrisinde açık öğrenim yaptığını söyleyen Metin Erksan, Salıpazarı'nı şöyle tanımlıyor:

## İSTANBUL'UN UFUK ÇİZGİSİ

"İstanbul'a Salıpazarı'ndan bakılır. İstanbul, Salıpazarı'ndan bakılarak seyredilir. İstanbul, Salıpazarı'ndan bakılarak görülür. Minarelerin ve kursal kubbelerin oluşturduğu İstanbul görünümü, Salıpazarı deniz kıyısından İstanbul'a baktığınız an tüm anlamıyla karşınıza çıkar.

İstanbul, Salıpazarı'ndan başka hiçbir yerden görünmez. İstanbul'a Salıpazarı'ndan bakarsanız; Roma, Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet



**YETER SÖZ MİLLETİN**

**YALÇIN BAYER**

Fax:(212) 677 03 20-677 03 27  
ybayer@hurriyet.com.tr

dönemlerinde oluşan tarihsel yapıların ufuk çizgisinde şu görüntüler vardır:

**Topkapı Sarayı**, sarayın eklerinden olan **Sivri Kule**, **Aya İrini**, dört minareli **Ayasofya**, altı minareli **Sultanahmet Camii**, **Çemberlitaş**, tek minareli **Çemberlitaş Camii**, iki minareli **Nuruosmaniye Camii**, iki minareli **Beyazıt Camii**, **Beyazıt Yangın Kulesi**, dört minareli **Süleymaniye Camii**...

Salıpazarı'ndan İstanbul'a bakıldığında İstanbul'un ufuk çizgisinde minareler ve kursal kubbeler vardır. Minareler ve kursal kubbeler şehri İstanbul, Salıpazarı'ndan görüntür. İşte bu görüntü İstanbul'dur. Bu görüntü İstanbul'un hiçbir yerinden görülmez. Bu görüntü ancak Salıpazarı'ndan görünür.

1950'li yılların başında İstanbul'da Salıpazarı'nda bir cinayet işlenmiş, dönemin siyasal yetkisi ve siyasal yetkenin dalkavuşu şehir plancılar, bir toplumun faciası yaparak Salıpazarı'nı öldürmüşlerdir.

İstanbul'un en güzel yeri olan **Topkapı'den Fındıklı** ya kadar uzanan, **Salıpazarı** sahil şeridinde, devasa çirkin beton yapılarından oluşan gümrük depo ve antredepolan yapılar bu cinayet gerçekleştirilmiştir. Türkiye'de ve dün-

## Konstantin, İzmir'e neden geldi

ATATÜRK'ün yaşamına ilişkin şöyle bir söylenti (efsane) vardır:

Atatürk 10 Eylül 1922 günü İzmir'de deniz kıyısında bulunan Kramer Otel/Lokantası'na gider. Rum garson, korkulu bir şaşkınlık içinde kim olduğunu bilmediği bu Türk paşasının yemek ve içki isteklerini büyük bir saygıyla yerine getirir.

Atatürk garsona sorar: "Yunanistan Kralı Konstantin 12 Haziran 1921'de İzmir'e geldi. Fakat buraya gelip bu denize karşı bir bardak içti mi?"

Rum garsonun şaşkınlık içindeki "Hayır paşam" cevabı üzerine, Atatürk'ün saptaması şu olur:

"O halde, Kral Konstantin İzmir'e neden geldi?"

Peki, bizim devletliler Salıpazarı sahiline gelip buradan İstanbul'a baktılar mı?

yada bu cinayetin eşi benzeri yoktur.

"Salıpazarı cinayeti", dünya uygarlık tarihinin en büyük katliamıdır."

Tüm siyasal partilerin bu cinayetin lekesini algılayıp silemediklerini anlatan Erksan, (o yıllarda) buranın insanların yararlanması olanaksız yabancı (acıyıp) 'lüks' bir yerleşim alanına dönüştürülmesini isterken, bu işleri teşvik edenleri, "tanrısal ve kutsal Babil ve Asur kralları Hammurabi ve Nabukadnezar yönetimlerine taş çıkartacak akıl, bilim, kültür, uygarlık dışı zorba yönetimlerle 'erk'lerini (iktidarlarını) sürdürmekle" eleştiriyor.

Erksan yazısını özetle şöyle bitiriyor:

"Tophane'den Fındıklı ya kadar uzanan Salıpazarı sahil şeridinde alanlar ve parklar yapmak, yaşamsal bir zorunluluktur. Bu alanlara ve parklara konacak heykeller, anıtlar çağdaş Türk uygarlığının göstergesi olacaktır. Örneğin, bu alanlardan birine konacak görkemli (monumental) anıt/yazıtlardan biri Atatürk'ün şu sözü olmalıdır:

"Geldikleri gibi giderler."  
Atatürk bu sözü, savaş alanından İstanbul'a geldiği 13 Kasım 1918 günü, Haydarpaşa'dan Sirkeci'ye gitmek için bindiği geminin güvertesinde

söylemiştir. Atatürk'e bu sözü söyletiren görüntü şudur: İstanbul Limanı'nda ve Dolmabahçe önünde demirlemek için Sarayburnu önünden ağır ağır geçen 65 İngiliz, Fransız, İtalyan, Yunan ve diğer başlıca (müttefik) devletlerin savaş gemileri...

Türkiye Cumhuriyeti'ni kuracak olan akıldan, düşüncenin, bilginin, cesaretin, istencin (iradenin), önderliğin, ulusal bilincin, tarih bilincinin sesidir bu.

80 yıl önce söylenmiş bu büyük söz, bugüne değin taşınmaz bir anıt-yazıt olarak İstanbul'un hiçbir yerine konmadı. Örneğin; eski Haydarpaşa mendireği üstüne bu devasa anıt/yazıt konulabilir.

Roma İmparatoru Sezar'ın kazandığı bir savaş sonrası söylediği ünlü "Geldim, gördüm, yendim" (Veni, vidi, vici) sözünü tarih okuyan çok kişi hatırlar da, Atatürk'ün bu sözünü kaç kişi bilir?

"Karaaydın'lara soruyorum: İstanbul'un orta yeri Salıpazarı sahil şeridinde işlenmiş bir cinayetin çesetleri görüntüsünde duran gümrük depo ve antredepolanını yok etmeden, bu gümrük depo ve antredepolanını işlevi değişik yeni bir yerleşim yeri olarak kullanmak, ikinci bir "Salıpazarı Cinayeti" işlemektir."

## 6 AVRUPA BİRLİĞİ



**MERAL TAMER**

Meral Tamer, DMC 34204 Bağcılar - İstanbul  
Faks: 0212 505 63 39 mtamer@milliyet.com.tr

### Ofer'i bırak, kruvaziyer turizmine bak!

**3** yıldır Kanlıca tepelerinde deniz gören bir evde oturuyoruz. Geçen hafta ilk kez heyula gibi çok katlı dev bir turist gemisinin geçtiğini gördük. Hani şu Galataport projesiyle Salı Pazarı - Karaköy arasındaki sahil şeridini istila edecek olan, enine - boyuna devasal çirkinlik abidelerinden biri... 3 - 4 gün sonra bir başkası daha! Şimdi bu kruvaziyer heyulası da nereden çıktı? Yoksa Galataport'a hazırlık mı yapıyor?

Dün İstanbul Liman Başkanlığı'na telefon açıp sordum; kruvaziyerlerin Boğaz'dan geçme izinleri yokmuş. Sadece içlerinden birinin güzergahında Trabzon'a gidiş varmış. Biz onu görmüştük... Bu zamana kadar neden görmediğimizi izah etmese de, bundan böyle sık sık göreceğimizi teyid ediyor!

#### Demode bir turizm

Bu yaz Kuşadası'nın en kıdemli oteli Kısmet'in yeşillikler içindeki doğal ortamında geçirdiğimiz enfes birkaç günün göz bozan tek manzarası, bu heyula kruvaziyer gemilerin limana giriş - çıkışlarıydı. Kumarhaneleri,

Rus revü kızlarıyla aslında ne kadar demode bir turizm türü. Bu tarz turizmin devam edip etmeyeceği de belli değil. Çünkü artık turistler, gittikleri kentin kimliğiyle bütünleşmek istiyorlar. Hele İstanbul gibi her yanından tarih ve kültür fıskıran bir kentse... Yolcularını gittikleri kentin hayatına katmayan, bilakis dışlayan bir turizm anlayışının İstanbul'a ne yararı olabilir ki?

Kruvaziyerler yine İstanbul'a gelebilir, ama Karaköy'de değil de Zeytinburnu'ndaki limana yanaşır. Böylelikle hem tarihi doku ve silüet, yüzen gökdelenlerle bozulmamış olur, hem de Salı Pazarı - Karaköy arasındaki sahil şeridi halkımıza ve bütün turistlere açılmış olur.

#### Çok yönlü kirlilik

Kruvaziyer turizminin sıkıntılarının yaşandığı Kuşadası'ndan e - posta gönderen Mustafa Saraç'ın dikkat çektiği noktalar önemli:

"Ofer ve hükümetteki destekçileri, 'kruvaziyer iyidir' temasını pek seviyor. Söylenmek istenen, 'size zengin turist getireceğiz, sevildiğinizi bilin!'

Evet zengin turist, ama kimin için? Kruvaziyer vapurlar, kıyı kentlerindeki bir avuç esnaf için pek değerli olabilir, ama İstanbul'un zaten yüksek binalarla kuşatılmış deniz manzarası, Karaköy'e dev gemilerin yanaşmasıyla tam anlamıyla bloke olacak. Esnaf ideolojisinin hakimiyetindeki kentimizde bu konu henüz tartışılmıyor; tartışılmalıdır. Kruvaziyer sahiplerine 'komisyon avansı' denen rüşveti ödeyebilen liman civarındaki bir avuç alışveriş merkezi ve kent dışındaki 'kooperatif/çiftlik' görüntüsü verilmiş halı-deri-kuyum 'fabrika'larının zenginleşmesi uğruna, denizimizin kirlenmesi önemsenmelidir.

[http://www.cascwild.org/old\\_alaska/RCCL.doc](http://www.cascwild.org/old_alaska/RCCL.doc) adresinde Ofer'in lüks gemilerinin, okyanusu bile bile defalarca zehirledikleri anlatılıyor. İlegal boşaltma nedeniyle Alaska'da pek çok kez ceza yedikleri, başedilemeyince de Haines-Alaska kasabasının tur listesinden çıkarıldığı yazıyor.

■ Soluduğumuz havaya, yüzen fabrika bacalarından yaz günlerinde karbonmonoksit püskürtülmesi önemsenmelidir.

■ Kruvaziyer günlerinde kent trafiğinin felç olacağı unutulmamalıdır.

■ İzmir'de, kruvaziyerden inen zengin turistleri taşıyan tur otobüslerinin trafiğe takılmaması için bir de VIP eskortu tahsis edilmiş olması, cruise turizminin tüm kenti esir alması değilse nedir?"

Bence İstanbul'un kruvaziyer kirliliğine hiç ihtiyacı yok. Ya sizce?



**ÖZGEÇMİŞ**

Doğum tarihi 16.08.1977

Doğum yeri Denizli

Lise 1988-1995 İstanbul Atatürk Fen Lisesi

Lisans 1996-2002 Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fak.  
Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans 2002-2005 Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü  
Yapı Bilgisi Anabilim Dalı,  
Yapı Üretimi Programı