

**T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KRUVAZİYER LİMANLARIN
KENTSEL KIYI MEKANLARINA ETKİLERİ:
İSTANBUL ZEYTİNBURNU KAZLIÇEŞME
ATAPORT KRUVAZİYER LİMANI PROJESİ ÖRNEĞİ**

BİLGEHAN AKYÜZ

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI
KENTSEL DÖNÜŞÜM VE PLANLAMA PROGRAMI**

**DANIŞMAN
YRD. DOÇ. DR. ALİ KILIÇ**

İSTANBUL, 2011

**T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KRUVAZİYER LİMANLARIN
KENTSEL KIYI MEKANLARINA ETKİLERİ:
İSTANBUL ZEYTİNBURNU KAZLIÇEŞME
ATAPORT KRUVAZİYER LİMANI PROJESİ ÖRNEĞİ**

BİLGEHAN AKYÜZ

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI
KENTSEL DÖNÜŞÜM VE PLANLAMA PROGRAMI**

**DANIŞMAN
YRD. DOÇ. DR. ALİ KILIÇ**

İSTANBUL, 2011

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KRUVAZİYER LİMANLARIN KENTSEL KIYI MEKANLARINA ETKİLERİ:
İSTANBUL ZEYTİNBURNU KAZLIÇEŞME ATAPORT KRUVAZİYER LİMANI
PROJESİ ÖRNEĞİ**

Bilgehan AKYÜZ tarafından hazırlanan tez çalışması 20.09.2011 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Yrd. Doç. Dr. Ali KILIÇ
Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Zekiye YENEN
Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Emre AYSU
Maltepe Üniversitesi

ÖNSÖZ

İstanbul Metropölitén Alanı'nda, Zeytinburnu İlçesi'nde yer alan Kazlıçeşme'de önerilen Ataport kruvaziyer liman projesinin planlama ve uygulama süreci halen devam etmekte olup, kruvaziyer limanların kentsel kıyı mekanlarına etkilerinin incelendiğı bu çalışmanın, gelecek yıllarda yaşanacak sürecin her aşamasında incelenen bir rehber olacağı düşünülmüştür.

Tez çalışması süresince değerlendirmeleri, yapıcı eleştirileri ve bilgi birikimi ile bu çalışmaya destek olan ve yön veren sayın danışmanım Yrd. Doç. Dr. Ali KILIÇ'a, jüri üyelerim Sn. Prof. Dr. Zekiye YENEN ve Sn. Prof. Dr. Emre AYSU'ya, İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürü Günseli AYBAY'a, desteklerini benden esirgemeyen ve her zaman yanımda olan, babam Sabri AKYÜZ'e, annem Nazlı AKYÜZ'e, abim Türker AKYÜZ'e ve kardeşim Alptekin AKYÜZ'e içtenlikle teşekkür ederim.

Eylül, 2011

Bilgehan AKYÜZ

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ	x
ŞEKİL LİSTESİ	xi
ÇİZELGE LİSTESİ	xv
GRAFİK LİSTESİ.....	xvi
FOTOĞRAF LİSTESİ	xvii
ÖZET	xix
ABSTRACT	xxi
BÖLÜM 1	
GİRİŞ	1
1.1 Literatür Özeti.....	1
1.2 Tezin Amacı.....	4
1.3 Orijinal Katkı	7
BÖLÜM 2	
KENTSEL KIYI ALANLARI	9
2.1 Kentin Bileşeni Olarak Kıyı Kavramı	9
2.2 Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesini Etkileyen Faktörler	11
BÖLÜM 3	
KRUVAZİYER TURİZM	15
3.1 Kruvaziyer Turizmin Tanımı ve Turizm Endüstrisi İçindeki Yeri	15
3.2 Kruvaziyer Turizmin Tarihsel Gelişimi	20
3.3 Dünyada Kruvaziyer Turizmin Durumu	21
3.3.1 Kruvaziyer Bölgeleri.....	22
3.3.2 Kruvaziyer Yolcularının Özellikleri	23
3.3.3 Kruvaziyer Gezisi Ürünü ve Kruvaziyer Hattı Ekonomileri	25

3.3.4	Kruvaziyer Turizmin Sosyal, Ekonomik ve Çevresel Etkileri.....	27
3.4	Türkiye’de Kruvaziyer Turizmin Durumu	30
3.4.1	Türkiye’de Kruvaziyer Turizmin Gelişimi	30
3.4.2	Türkiye’de Kruvaziyer Turizme Hizmet Sağlayan Limanlar.....	31
3.4.3	Türkiye Kruvaziyer Turizm Güzergahları.....	36
3.4.4	Türkiye’de Kruvaziyer Turizme İlişkin Üst Ölçekli Politikalar	41
3.4.5	Kruvaziyer Turizminin Yasal Dayanağı	43

BÖLÜM 4

KRUVAZİYER LİMANLAR.....	46
4.1 Liman Tanımı ve Liman Kentleri	46
4.2 Liman-Kent İlişkisinde Kentsel Etmenlerin Değişimi.....	50
4.3 Limanların Sınıflandırılmasında Kruvaziyer Limanların Yeri ve Kruvaziyer Limanın Tanımı	59
4.4 Kruvaziyer Limanların Yerleşimi Kriterleri ve Arazi Kullanış Gereksinimleri	62
4.4.1 Kruvaziyer Limanların Yerleşimi Kriterleri	62
4.4.2 Kruvaziyer Limanların Arazi Kullanış Gereksinimleri	79
4.4.2.1 Yolcu Hizmetleri	82
4.4.2.2 Kruvaziyer Gemi Hizmetleri	86
4.5 Dünyadaki Kruvaziyer Liman Örnekleri.....	87
4.5.1 Cenova Kruvaziyer Limanı.....	88
4.5.1.1 Uluslararası, Bölgesel ve Kent İçindeki Konumu	88
4.5.1.2 Kruvaziyer Limanın Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi	91
4.5.1.3 Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi	95
4.5.1.4 Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim	96
4.5.2 Marsilya Kruvaziyer Limanı.....	102
4.5.2.1 Uluslararası, Bölgesel ve Kent İçindeki Konumu	102
4.5.2.2 Kruvaziyer Limanın Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi	104
4.5.2.3 Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi	108
4.5.2.4 Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim	109
4.5.3 Barcelona Kruvaziyer Limanı.....	111
4.5.3.1 Uluslararası, Bölgesel ve Kent İçindeki Konumu	111
4.5.3.2 Kruvaziyer Limanın Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi	114
4.5.3.3 Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi	117
4.5.3.4 Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim	119
4.5.4 Helsinki Kruvaziyer Limanı	122
4.5.4.1 Uluslararası, Bölgesel ve Kent İçindeki Konumu	122
4.5.4.2 Kruvaziyer Limanın Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi	125
4.5.4.3 Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi	127
4.5.4.4 Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim	128
4.5.5 Yokohama Kruvaziyer Limanı.....	131

4.5.5.1	Uluslararası, Bölgesel ve Kent İçindeki Konumu	131
4.5.5.2	Kruvaziyer Limanın Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi	133
4.5.5.3	Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi	134
4.5.5.4	Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim	135
4.5.6	Alicante Kruvaziyer Limanı.....	135
4.5.6.1	Uluslararası, Bölgesel ve Kent İçindeki Konumu	135
4.5.6.2	Kruvaziyer Limanın Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi	137
4.5.6.3	Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi	138
4.5.6.4	Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim	139
BÖLÜM 5		
İSTANBUL LİMANLARI		144
5.1	İstanbul'da Liman İşlevinin Tarihsel Gelişimi	144
5.1.1	Byzantion Dönemi'nde Limanlar	144
5.1.2	Bizans Dönemi'nde Limanlar	145
5.1.3	Osmanlı Dönemi'nde Limanlar	148
5.1.4	Cumhuriyet Dönemi'nde Limanlar	152
5.1.4.1	1923-1950 Arası Dönemde Limanlar	153
5.1.4.2	1950-1980 Arası Dönemde Limanlar	154
5.1.4.3	1980 Sonrası Dönemde Limanlar	155
BÖLÜM 6		
İSTANBUL'DA ÖNERİLEN KRUVAZİYER LİMAN PROJELERİ		163
6.1	Galataport Projesi	163
6.1.1	Limanın Kent İçindeki Konumu	163
6.1.2	Limanın Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi	165
6.1.3	Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi	166
6.1.4	Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim	166
6.2	Haydarpaşa Dünya Ticaret Merkezi ve Kruvaziyer Liman Projesi	171
6.2.1	Limanın Kent İçindeki Konumu	171
6.2.2	Limanın Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi	173
6.2.3	Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi	174
6.2.4	Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim	175
BÖLÜM 7		
İSTANBUL ZEYTİNBURNU KAZLIÇEŞME ATAPORT KRUVAZİYER LİMAN PROJESİ		179
7.1	Problemin Tanımı ve Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Liman Projesinin Seçim Nedeni	179
7.2	Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Limanı Projesi Alanı ve Geri Alanı	180
7.2.1	Konumu, Çevre İlişkileri ve Sınırlar	180

7.2.2	Coğrafi(Doğal) Özellikleri	187
7.2.3	Kazlıçeşme'nin Tarihsel Gelişimi	190
7.2.4	Kazlıçeşme'nin Planlama Süreci	197
7.3	Proje Alanı Çevresindeki Proje ve Plan Kararları	203
7.4	Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Limanı Projesinde Mekansal Kullanım Kararlarının İncelenmesi	204
7.5	Dünyadaki Kruvaziyer Liman Örnekleri ve İstanbul Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Limanı Örneğinin Karşılaştırılması	207
BÖLÜM 8		
SONUÇLAR VE ÖNERİLER		214
8.1	İstanbul Metropoliten Alanı Bütününde Sonuçlar.....	214
8.2	Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Projesi Özelinde Sonuçlar	215
8.2.1	Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Limanı Projesinin Yerleşim Kriterlerine Göre İncelenmesi	215
8.2.2	Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Limanı Projesinde Mekansal Kullanım Kararlarının İncelenmesi	218
8.3	Öneriler	221
KAYNAKLAR		224
EK-A		
GENESİS KRUVAZİYER GEMİSİ [194]		237
EK-B		
KRUVAZİYER GEMİLERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ [15].....		238
EK-C		
TÜRKİYE TURİZM STRATEJİSİ KAVRAMSAL EYLEM PLANI [80].....		239
EK-D		
BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ NİTELİĞİNDE OLAN KRUVAZİYER ANA LİMANLARIN ÇEKİCİLİK KRİTELERİ (LEKAKOU VD. [12])		240
EK-E		
TARİHİ YARIMADA YÖNETİM PLANI SINIRLARI [193]		241
EK-F		
1998 TARİHLİ 1/5000 ÖLÇEKLİ ATAÖY TURİZM ALANI NAZIM İMAR PLANI(ZEYTİNBURNU KISMI) [193].....		242
EK-G		
2004 YILI ZEYTİNBURNU İLÇESİ KIYI VE DOLGU DÜZENLEME NAZIM İMAR PLANI VE UYGULAMA İMAR PLANI TEKLİFLERİ [193]		243

EK-H

İSTANBUL I NUMARALI KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA BÖLGE
KURULU’NUN 31.01.2005 GÜN VE 409 SAYILI KARARI [193]244

EK-I

İSTANBUL IV NUMARALI KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA BÖLGE
KURULU’NUN 11.05.2007 GÜN VE 1375 SAYILI KARARI [193]245

EK-I(DEVAMI)

İSTANBUL IV NUMARALI KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA BÖLGE
KURULU’NUN 11.05.2007 GÜN VE 1375 SAYILI KARARI [193]246

EK-İ

2009 TARİHLİ 1/5000 ÖLÇEKLİ KAZLIÇEŞME TURİZM ALANI KORUMA AMAÇLI NAZIM
İMAR PLANI [193]247

EK-J

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE MECLİSİ’NİN 15.10.2010 TARİH ve 2327 SAYILI
KARARI İLE ONANAN ve İSTANBUL IV NUMARALI KÜLTÜR ve TABİAT VARLIKLARINI
KORUMA BÖLGE KURULU’NA SUNULAN TARİHİ YARIMADA KORUMA AMAÇLI NAZIM
İMAR PLANI [193]248

EK-K

İSTANBUL IV NUMARALI KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA BÖLGE
KURULU’NUN 16.08.2006 TARİH VE 583 SAYILI KARARIYLA UYGUN BULUNAN 1/5000
ÖLÇEKLİ ZEYTİNBURNU SUR TECRİT ALANI KORUMA AMAÇLI NAZIM İMAR PLANI [193]
.....249

EK-L

AVRASYA KARAYOLU TÜP TÜNEL PROJESİ ve KAZLIÇEŞME KISMI [193]250

EK-M

GEBZE-HAYDARPAŞA, SİRKECİ-HALKALI BANLIYÖ HATLARININ İYİLEŞTİRİLMESİ VE
DEMİRYOLU BOĞAZ TÜP GEÇİŞİ (MARMARAY)PROJESİ BC1 GÜZERGAHI [193]251

EK-N

PROJE ALANI ÇEVRESİNDEKİ ULAŞIM PROJELERİ [193]252

EK-O

PROJE ALANI YAKIN ÇEVRESİNDEKİ ULAŞIM PROJELERİ [193]253

EK-P

ATAPORT KRUVAZİYER LİMAN PROJESİ [193].....	254
EK-R	
PROJE ALANI VE ÇEVRESİNDEN FOTOĞRAFLAR.....	255
EK-S	
PROJE ALANI VE ÇEVRESİNDEN FOTOĞRAFLAR.....	256
EK-Ş	
PROJE ALANI VE ÇEVRESİNDEN FOTOĞRAFLAR.....	257
ÖZGEÇMİŞ.....	2578

KISALTMA LİSTESİ

CLIA	Cruise Lines International Association
CTUR	Cruise Traffic and Urban Regeneration
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
WTO	World Tourism Organization
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 1.1	Metodolojik çerçeve.....8
Şekil 3.1	Deniz turizminde pazar yapılanması (Wild [45]) (Diakomihalis [41])17
Şekil 3.2	Deniz Turizm Türleri18
Şekil 3.3	Dünyadaki kruvaziyer turizmi bölgeleri (Fidanoğlu [49])22
Şekil 3.4	Türkiye’de kruvaziyer gemilerine hizmet eden başlıca limanlar [69]34
Şekil 3.5	Akdeniz kruvaziyer gemi güzergahı örneği [66].....58
Şekil 3.6	Ege kruvaziyer gemi güzergahı örneği [66]37
Şekil 3.7	Karadeniz kruvaziyer gemi güzergahı örneği [66].....37
Şekil 3.8	Akdeniz Bölgesi’ndeki(Türkiye Hariç) bazı kruvaziyer limanlar [66] [74]38
Şekil 3.9	Türkiye’de kruvaziyer turizmin geliştirileceği noktalar ve statüleri [81]43
Şekil 4.1	Liman alanının temel sınırlayıcıları [90]48
Şekil 4.2	Bir Limanın Oluşumu (Bird [94]), (Rodrigue [95])50
Şekil 4.3	Liman-kent gelişimi ile ilgili faktörler (Ashworth ve Tunbridge [39])58
Şekil 4.4	Limanların sınıflandırılmasında kruvaziyer limanların yeri.....59
Şekil 4.5	Yolcu limanlarının sınıflandırılması (Vaggelas ve Pallis [103])60
Şekil 4.6	Kruvaziyer liman türleri (Lekakou vd. [12])61
Şekil 4.7	Kruvaziyer limanların yerseçim kriterleri65
Şekil 4.8	Bangkok, Rotterdam, Le Havre, Liverpool, Antwerp, San Francisco, Genoa ve Honolulu kruvaziyer limanlarının coğrafik konumları [108]66
Şekil 4.9	Venedik ve Dubrovnik örneklerinde kruvaziyer limanlarının konumu [109].....70
Şekil 4.10	İstanbul ve Cenova örneklerinde kruvaziyer limanların yönelişi [109]70
Şekil 4.11	Akdeniz’deki limanların büyüklükleri [74], [109]71
Şekil 4.12	Havayolu ve demiryolu ile kruvaziyer limana gelişte kullanılan ulaşım araçları..74
Şekil 4.13	Kruvaziyer limanların havalimanına uzaklıkları [108]76
Şekil 4.14	Barcelona limanında yaya aksları [109].....77
Şekil 4.15	Valencia Limanı’nda yaya ve yeşil akslar [109]78
Şekil 4.16	Kruvaziyer limanların arazi kullanım gereksinimleri.....80
Şekil 4.17	2009 tarihli Deniz Turizmi Yönetmeliğinde B tipi kruvaziyer liman [83]81
Şekil 4.18	2009 tarihli Deniz Turizmi Yönetmeliğinde A tipi kruvaziyer liman [83]81
Şekil 4.19	Kruvaziyer limanındaki yolcu işlemleri83
Şekil 4.20	Limana yükleme işlemleri [17]84

Şekil 4.21	Limana gelen yolcu işlemleri [17]	84
Şekil 4.22	Liman giriş kanalı kesit örneği (Fogg [11])	86
Şekil 4.23	Parmak iskele konsepti [17]	87
Şekil 4.24	Cenova Kruvaziyer Limanı'nın Avrupa ve İtalya içindeki konumu [116]	88
Şekil 4.25	Liguria Bölgesindeki Limanlar [118]	89
Şekil 4.26	Cenova Limanı'nda limanların işlevleri [116]	90
Şekil 4.27	Cenova kruvaziyer limanının konumu ve kent görünümü [118]	90
Şekil 4.28	Cenova yolcu(kruvaziyer+feribot) limanı [120]	91
Şekil 4.29	Cenova Limanı'ndaki kruvaziyer ve feribot terminalleri [121]	92
Şekil 4.30	Cenova kruvaziyer limanından görünüm [120]	93
Şekil 4.31	Liguria Bölgesindeki limanlar ve ulaşım ağı [118]	96
Şekil 4.32	Cenova Limanı master planında yolcu limanının(feribot+kruvaziyer liman) konumu [116]	97
Şekil 4.33	Cenova kruvaziyer limanının çevresindeki kullanımlar ([124] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır)	99
Şekil 4.34	Cenova kruvaziyer limanının kent ile ilişkisi ([125] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır)	100
Şekil 4.35	Cenova Kruvaziyer Limanının Çevresindeki Porto Antico ve Çevresindeki Kullanımlar [119]	101
Şekil 4.36	Marsilya Limanı'nın uluslararası konumu [127]	124
Şekil 4.37	..Marsilya Limanı'nın Provence-Alpes-Côte d'Azur Bölgesi içindeki konumu [128]	103
Şekil 4.38	Marsilya-Fos Limanı ve kruvaziyer limanın konumu [127]	104
Şekil 4.39	Marsilya kruvaziyer limanının kent ile ilişkisi ([129] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.)	105
Şekil 4.40	Marsilya Kruvaziyer Limanı ([131] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.)	106
Şekil 4.41	The Léon Gourret İskelesi [130]	108
Şekil 4.42	Marsilya eski limanı yeniden canlandırma projesi [135]	110
Şekil 4.43	Marsilya eski limanı yeniden canlandırma projesinde yaya kullanımları [135].	111
Şekil 4.44	Barcelona kruvaziyer limanının konumu ([136] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır)	112
Şekil 4.45	Barcelona kruvaziyer limanı ([136] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır)	113
Şekil 4.46	Barcelona kruvaziyer terminalleri [137]	114
Şekil 4.47	Barcelona kruvaziyer limanı [139]	118
Şekil 4.48	Barcelona'da raylı sistem ağı ve kruvaziyer limanın konumu [140]	118
Şekil 4.49	Barcelona-Port Vell Limanı'ndaki kullanımlar [142]	120
Şekil 4.50	Helsinki'nin konumu [144]	123
Şekil 4.51	Helsinki kentindeki kruvaziyer limanların konumları [144]	123
Şekil 4.52	Helsinki'deki kruvaziyer limanların konumu ve kentle ilişkisi [144]	124
Şekil 4.53	Helsinki'nin kruvaziyer limanının konumu [144]	125
Şekil 4.54	Helsinki Hernesaari Limanı'nda mevcut arazi kullanım [144]	126
Şekil 4.55	Helsinki Batı limanı [144]	126
Şekil 4.56	Helsinki Hernesaari Liman Projesi [144]	127

Şekil 4.57	Helsinki kentindeki limanlar [144]	128
Şekil 4.58	Helsinki Hernesaari Liman Projesi [144].....	129
Şekil 4.59	Helsinki Hernesaari Liman Projesi [144].....	130
Şekil 4.60	Helsinki Hernesaari iiman projesinde kruvaziyerler için ayrılan alanlar [144]..	130
Şekil 4.61	Yokohama’nın Japonya içindeki konumu [146]	131
Şekil 4.62	Yokohama Osanbashi kruvaziyer terminali kat planları [146]	134
Şekil 4.63	Yokohama raylı sistem hatları [147]	134
Şekil 4.64	Alicante Limanı [149].....	136
Şekil 4.65	Alicante Limanı [149].....	137
Şekil 4.66	Alicante Ulaşım Güzergahları [150].....	139
Şekil 4.67	Alicante kruvaziyer limanının kent ile ilişkisi ([151] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır)	140
Şekil 4.68	Alicante kenti turistik gezi güzergahları [152]	142
Şekil 5.1	Byzantion antik şehrinin kentsel mekanını belirleyen temel elemanlar (Janin [156] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır).....	145
Şekil 5.2	Konstantinopolis Planı (450-1453) ve Limaların konumları (Janin [156]) ve (Kuban [153]) kaynaklarından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.).....	146
Şekil 5.3	Osmanlı Dönemi Kentsel Mekanı Biçimlendiren Temel Elemanlar (Kuban [24]) kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.)	151
Şekil 5.4	1900’lerde İstanbul Limanı (Koraltürk [161])	152
Şekil 5.5	1937 tarihli Prost Planı’nda Limanlar [163]	154
Şekil 5.6	1980 yılı İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planında Limanlar [165]	156
Şekil 5.7	1995 yılı İstanbul Metropolitan Alt Bölge Nazım Planı [166]	157
Şekil 5.8	İstanbul Limanı’nın bölümleri ([166] ve [167] kaynaklarından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.).....	159
Şekil 5.9	İstanbul Limanı’nın Bölümleri ([166], [168] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır).....	159
Şekil 5.10	2009 yılında onanan İstanbul İl Çevre Düzeni Planında Limanlar [169].....	161
Şekil 5.11	2009 yılında onanan 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı’nda kruvaziyer liman öngörüler [169].....	161
Şekil 6.1	Karaköy ve Salıpazarı Limanı’nın coğrafi konumu [38]	164
Şekil 6.2	Karaköy ve Salıpazarı limanının konumu [38].....	164
Şekil 6.3	Öneri Proje silüet- küçük ve orta boy gemiler [171]	166
Şekil 6.4	Öneri Proje silüet- orta ve büyük boy gemiler [171].....	166
Şekil 6.5	Karaköy- Salıpazarı Liman bölgesi mevcut durum planı [171]	169
Şekil 6.6	Karaköy- Salıpazarı liman bölgesi master planı [171]	169
Şekil 6.7	Galataport Projesi tasarım önerisi [171]	171
Şekil 6.8	Haydarpaşa Limanı’nın İstanbul içindeki konumu [173]	172
Şekil 6.9	Haydarpaşa Limanı’nın genel görünümü [174]	172
Şekil 6.10	Haydarpaşa Limanı ve ulaşım ilişkileri ([168] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır).....	175
Şekil 6.11	İstanbul’un simgesi olarak düşünülmüş 7 kuleli tasarım [177]	176
Şekil 6.12	Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası 1/3000 Ölçekli Yaklaşım Planı [178].....	177
Şekil 7.1	Kruvaziyer liman projesi alanının İstanbul Metropolitan Alan içerisindeki konumu [179].....	181

Şekil 7.2	Kruvaziyer liman projesi alanının Zeytinburnu İlçesindeki konumu ([179] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.).....	182
Şekil 7.3	Kruvaziyer liman projesi alanı [180].....	183
Şekil 7.4	Kruvaziyer liman projesi alanı ve çevresi ([181] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.).....	184
Şekil 7.5	Zeytinburnu Mekansal Gelişme Stratejileri(Balamir [183] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.)	186
Şekil 7.6	Proje alanının batımetrik haritası [185].....	209
Şekil 7.7	Proje alanının su derinliği haritası [185].....	188
Şekil 7.8	Rüzgar Gülü(ECMWF, 1970-2002) [184].....	209
Şekil 7.9	Kazlıçeşme İçin Dalga Yönleri [184].....	188
Şekil 7.10	Türk Boğazlar Sistemi batımetrisi (Beşiktepe vd. [186])	189
Şekil 7.11	Marmara Denizi Akıntı Durumu (Beşiktepe vd. [186]).....	190
Şekil 7.12	1807 tarihli Kauffer ve Lechevalier haritasında Kazlıçeşme [188]	191
Şekil 7.13	20. yy başlarında İstanbul’da satılan kartpostallarda yer alan Kazlıçeşme(Evren [189]).	193
Şekil 7.14	Kazlıçeşme Kıyı Bandının Gelişimi ([181] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.).....	195
Şekil 7.15	Kazlıçeşme’nin tarihsel gelişimi ([191] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.).....	196
Şekil 7.16	1980 yılı İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı [165]	197
Şekil 7.17	1995 yılı İstanbul Metropolitan Alt Bölge Nazım Planı [166]	198
Şekil 7.18	2006 yılı İstanbul İl Çevre Düzeni Planında Kazlıçeşme’nin Konumu [176].....	198
Şekil 7.19	2009 yılı İstanbul İl Çevre Düzeni Planında Kazlıçeşme’nin Konumu [169].....	199
Şekil 7.20	2007 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığınca Onaylanan İstanbul Ataköy Turizm Merkezi Kazlıçeşme Deniz Turizmi Tesisleri İmar Planı ([193] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır).....	201
Şekil 7.21	Koruma Kurulunca onaylanan Kazlıçeşme Deniz Turizm Tesisleri Nazım İmar Planı [193]	202
Şekil 7.22	Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Liman Projesi [193]	206
Şekil 7.23	Kazlıçeşme Deniz Turizmi Tesisleri [193]	206
Şekil 7.24	Proje alanına ilişkin görünüşler [193].....	207

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 3.1	2000-2008 yılları arasında bölge başına geceleme sayıları (CLIA [50]).....	24
Çizelge 3.2	Kruvaziyer turizmin olumlu etkileri(McCarthy [13], Millspaugh [58], Capocaccia [59], Bruttomesso [60] kaynaklarından yararlanılarak çizelgeleştirilmiştir).....	28
Çizelge 3.3	Kruvaziyer turizmin olumsuz etkileri(McCarthy [13]), (Figueira de Sousa [61]), (Shaw [62]), (Martini [63]), (Matvejevic [64]) kaynaklarından yararlanılarak çizelgeleştirilmiştir).....	29
Çizelge 3.4	Türkiye’deki başlıca limanlara gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları [67].....	32
Çizelge 3.5	Türkiye’de kruvaziyer gemilerine hizmet veren başlıca limanlar ve özellikleri[68].....	33
Çizelge 3.6	2007 yılında bazı Akdeniz Limanları’ndaki kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları [66] [74].....	39
Çizelge 4.1	Liman-Kent ilişkisinin Gelişim Aşamaları (Hoyle [97]).....	51
Çizelge 4.2	Kruvaziyer liman örneklerinde maksimum gemi boyutları [74], [109].....	69
Çizelge 4.3	Akdeniz’deki kruvaziyer limanların kapasiteleri [74], [109].....	71
Çizelge 4.4	Kruvaziyer limanların ana erişim noktasına uzaklıkları [74], [109].....	79
Çizelge 6.1	Galataport fonksiyon dağılım şeması [171].....	170
Çizelge 7.1	Kazlıçeşme Deniz Turizmi Tesislerine ilişkin hazırlanan imar planı raporunda belirtilen kapalı alan büyüklükleri [180].....	205
Çizelge 7.2	Dünyadaki kruvaziyer liman örnekleriyle Ataport kruvaziyer liman projesinin yerseçim kriterlerinin karşılaştırılması.....	209
Çizelge 7.3	Dünyadaki kruvaziyer liman örnekleriyle Ataport kruvaziyer liman projesinin yerseçim kriterlerinin karşılaştırılması.....	210
Çizelge 7.4	Dünyadaki kruvaziyer liman örnekleriyle Ataport kruvaziyer liman projesinin yerseçim kriterlerinin karşılaştırılması.....	211
Çizelge 7.5	Dünyadaki kruvaziyer liman örnekleriyle Ataport kruvaziyer liman projesinin yerseçim kriterlerinin karşılaştırılması.....	212
Çizelge 7.6	Dünyadaki kruvaziyer liman örnekleriyle Ataport Kruvaziyer Liman Projesinin Mekansal Kullanımlarının Karşılaştırılması.....	213

GRAFİK LİSTESİ

Sayfa

Grafik 3.1	2008 yılı bölge başına pazar payı [50].....	23
Grafik 3.2	Kruvaziyer gezilerin sürelerine göre dağılımı (BREA [52]).....	24
Grafik 3.3	2000-2007 arası kruvaziyer hizmetleri talebi(milyon yolcuda) [53] [12]....	25
Grafik 3.4	Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi sayıları(2002-2009) [67].....	54
Grafik 3.5	Türkiye'ye gelen kruvaziyer yolcu sayıları(2002-2009) [67].....	33
Grafik 3.6	2009 yılında gelen kruvaziyer yolcuların Türkiye içindeki dağılımı [67].....	34
Grafik 3.7	2009 yılında gelen kruvaziyer gemilerin Türkiye içindeki dağılımı [67].....	34

FOTOĞRAF LİSTESİ

Sayfa

Fotoğraf 3.1	Kuşadası kruvaziyer limanı [71].....	35
Fotoğraf 3.2	Marmaris ve Marmaris kruvaziyer limanı [72].....	35
Fotoğraf 4.1	Kruvaziyer liman örneği (Napoli kruvaziyer limanı) [104]	60
Fotoğraf 4.2	Barcelona Dünya Ticaret Merkezi [109]	71
Fotoğraf 4.3	Barcelona limanında yaya aksları [109].....	78
Fotoğraf 4.4	Vancouver kruvaziyer terminali [16].....	105
Fotoğraf 4.5	Vancouver kruvaziyer terminali üstten görünüş [16]	83
Fotoğraf 4.6	San Diego Terminali [16]	83
Fotoğraf 4.7	Yolcu nakliyesi için kullanılan körük sistemleri (Levis [15])	85
Fotoğraf 4.8	Ponte de Mille terminali [121].....	93
Fotoğraf 4.9	Ponte Andrea Doria Terminali [122]	94
Fotoğraf 4.10	Akvaryum [123] - Fotoğraf 4.11 Fuar ve festival alanı [123]	101
Fotoğraf 4.12	Calata Molo Vecchio alanındaki pamuk depoları ve tiyatro [123] -	
Fotoğraf 4.13	Calata Darsena ve sahil şeridi [123]	101
Fotoğraf 4.14	Marsilya Provence Kruvaziyer Merkezi(MPCC) Terminali [133]	107
Fotoğraf 4.15	Barcelona kruvaziyer limanı [138].....	115
Fotoğraf 4.16	Terminal B- Moll Adossat [138].	115
Fotoğraf 4.17	Terminal C- Moll Adossat [138].....	138
Fotoğraf 4.18	Terminal D- Palacrocuceros [138]	116
Fotoğraf 4.19	Barcelona Dünya Ticaret Merkezi ve Terminal E-F- Kuzey ve Güney Terminalleri [138]......	116
Fotoğraf 4.20	Terminal M- Port Vell [138]	117
Fotoğraf 4.21	Denizcilik Müzesi [138].....	143
Fotoğraf 4.22	Denizcilik Müzesi [138]	121
Fotoğraf 4.23	Katalonya Tarih Müzesi [131].....	143
Fotoğraf 4.24	Palau de Mar [138]	121
Fotoğraf 4.25	Yokohama Kruvaziyer Limanı [146].....	132
Fotoğraf 4.26	Yokohama Osanbashi Kruvaziyer Terminali [146]	133
Fotoğraf 4.27	Yokohama Osanbashi Kruvaziyer Terminali üst kat kullanımları [148].....	135
Fotoğraf 4.28	Alicante kruvaziyer limanı genel görünüş [150].....	137

Fotoğraf 4.29	Alicante Kruvaziyer Limanı [150].....	138
Fotoğraf 5.1	19. yüzyıl sonuna doğru Haliç'in ortalarındaki limana bakış (Müller-Wiener [160])	149
Fotoğraf 6.1	Günümüzde Haydarpaşa Limanı [175]	173
Fotoğraf 6.2	Günümüzde Haydarpaşa Limanı ve geri bölgesi [175]	174
Fotoğraf 7.1	1940'lı yılların başında Kazlıçeşme'nin deniz tarafından görünümü (Evren [189]).	194

**KRUVAZİYER LİMANLARIN KENTSEL KIYI MEKANLARINA ETKİLERİ:
İSTANBUL ZEYTİNBURNU KAZLIÇEŞME ATAPORT KRUVAZİYER LİMANI
PROJESİ ÖRNEĞİ**

Bilgehan AKYÜZ

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Ali KILIÇ

Çoğu liman kenti, özellikle son on yılda yük limanı faaliyetlerine alternatif olarak turizm ile ilgili faaliyetleri desteklemiştir. Bu faaliyetlerden biri olan kruvaziyer turizm, dünya turizmi içerisinde, dikkat çekici şekilde hızlı bir talep artış oranına sahiptir. Türkiye’de bulunan limanlar da son yıllarda kruvaziyer turizme hizmet etmeye başlamıştır. Genelde Türkiye, özelde ise İstanbul; doğal, tarihi ve kültürel yapısı ile kruvaziyer turizmi, limanlarına çekebilecek özelliklere sahiptir. Ancak diğer kıyı kentleri ile karşılaştırıldığında bu potansiyellerini yeterince kullanamamaktadır.

Küresel sistemin yarattığı rekabet ortamının etkin üyeleri olabilmek için kentler rekabet ve yerel gelişim hedefli çeşitli politikalar geliştirmektedirler. Küreselleşme süreci ve mekan pazarlama uygulamaları her kentte farklı biçimde yaşanmaktadır. Bazı kentler küresel sistemde yer aldığı üst kademelerdeki konumunu güçlendirmeye çalışırken diğer kentler bir üst kademeye çıkma yarışı içerisindeyler. Bu anlamda kruvaziyer turizmi sektörü kentler için çekici bir sektördür. Kruvaziyer turizme bağlı olarak kentsel çevre kalitesinin artması, yerel ekonomiye olan katkısı gibi ekonomik, sosyal ve çevresel yararlarının yanı sıra; çevresel kirlilik, trafik sıkışıklığı gibi sorunlara yol açabilen olumsuzlukları da bulunmaktadır.

Günümüzde kruvaziyer turizme hizmet eden yolcu gemileri yolcu kapasitelerinin artmasıyla birer yüzer hotel haline gelmiştir. Bu nedenle kruvaziyerlere hizmet veren

limanların kent makroformunda nasıl yer seçtiği, bu limanların ve çevresinin kente nasıl entegre olacağı kent planlamanın çözmesi gereken sorunlardan biridir.

İstanbul gerek kıyı kenti kimliğiyle gerekse de turizm kimliğiyle önemli bir kruvaziyer turizm potansiyeline sahiptir. Ancak geçmişte yaşanan gerek Galataport gerekse de Haydarpaşa Limanı ve çevresinin dönüşümüne yönelik süreçler, İstanbul’da kruvaziyer limanın kent makroformunda nerelerde konumlanacağı sorusunu ve kentsel kıyılarda önerilen işlevlerin niteliklerinin ve niceliklerinin sorgulanmasını gündeme getirmiştir.

Tez çalışmasında, önemi gittikçe artan kruvaziyer turizm ve kente giriş kapıları olan kruvaziyer limanlar incelenmekte, bu limanların kent içindeki konum ve özellikleri, yerleşim kriterleri, arazi kullanış gereksinimleri, kentsel kıyı mekanına ve kent makroformuna etkileri ortaya konulmaktadır.

Kentsel kıyı alanlarında yaşanan değişim sürecinin gerektirdiği kentsel yenileme olgusunun açıklanmasıyla beraber dünyanın birçok kentinde gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilmekte olan kruvaziyer limanların konumu, önemleri, kapsamaları, büyüklükleri ve işlevlerinin benzer ve farklı yönleri ortaya konulmaktadır. Sonrasında İstanbul’da limanların gelişim süreci araştırılarak ülkemizde de yavaş yavaş beliren dönüşüm olgusunun beraberinde getirdiği İstanbul’da önerilen kruvaziyer limanlar(Galataport ve Haydarpaşaport) için geliştirilen kıyı alanlarındaki öneri dönüşüm projeleri incelenmektedir. İstanbul Metropoliten alanında Zeytinburnu İlçesi sınırları içerisinde Kazlıçeşme’de önerilen Ataport Deniz Turizm Tesisleri ve Kruvaziyer limanı projesi, dünyanın birçok büyük kentinde gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilmekte olan kruvaziyer liman projeleriyle karşılaştırılarak benzer ve farklı yönleri ortaya konulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kruvaziyer turizmi, kruvaziyer liman, kentsel kıyı mekanları.

ABSTRACT

The EFFECTS OF CRUISE PORTS ON THE URBAN WATERFRONT SPACES: THE CASE OF İSTANBUL ZEYTİNBURNU KAZLIÇEŞME ATAPORT CRUISE PORT PROJECT

Bilgehan AKYÜZ

Department of City and Regional Planning

MSc. Thesis

Advisor: Assist. Prof. Dr. Ali KILIÇ

Most port cities, particularly in the last decade, supported the tourism related activities of as an alternative to containerized cargo ship operations. The Cruise tourism is one of the fastest growing sectors of global tourism. Similarly the ports in Turkey, begun to service for cruise tourism in recent years. Turkey in general and İstanbul in particular, have the features that may attract their ports for cruise tourism with the natural, historical and cultural advantages. However, in comparison to other port cities, they couldn't use their advantages.

In order to be efficient members of the competition area created by the global system, cities have been developing different policies that aim local development. The globalization process have gained different forms in each city some cities struggle to strengthen their position on above levels in global system, while the other cities compete for the above level. In that sense, the cruise tourism industry is an attractive sector for the port cities. Cruise tourism provides many benefits such as the increase in urban environment quality, the relief on local economy and economic, social and environmental benefits, however problems may also arise from cruise tourism, for instance in terms of increased congestion and pollution.

Today, with the increase of passenger capacities, cruise ships turned into floating hotels. For that reason, the questions of how the cruise ports select location in urban macroform, and how those ports and their environment may be adopted are the problems that are required to be solved by the urban planning.

İstanbul, with its both coastal city and tourism identity, has an important potential for cruise tourism. However the processes that tend to the transiton of Galataport as well as Haydarapaşa Port in the past brought about the question of how the cruise port will be located in urban macroform of İstanbul and inquisition of the qualities and quantities of functions that are proposed in urban waterfronts.

In this study, the cruise tourism, which gains more and more significance and the cruise ports that are the gates into the cities are examined; the location and the features of those ports in the city, site selection criteria and land use requirements, the impacts on the urban waterfronts and the urban macroform are demonstrated.

With the explanation of the urban renewal phenomenon that is required by the transition process where practiced in the urban waterfronts, location, importance, scope, magnitude and the similar and different aspects of the functionalities of cruise ports that are built and being built have been introduced. Afterwards the development process of İstanbul ports are researched and the proposed cruise ports of İstanbul (Galataport and Haydarapaşa port) created by the transformation event which appears slowly in Turkey. The Atatürk cruise port project in Zeytinburnu, Kazlıçeşme where is located in İstanbul Metropolitan area are compared with the cruise port projects which are built and being built on many major cities of the world and the similarities and differences are examined.

Key words: Cruise tourism, cruise port, the urban waterfronts.

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Limanların ekonomik faaliyetlerin büyümesine paralel olarak son otuz yıl içinde düzenli olarak büyüdüğü görülmektedir. Mevcut talebe bakıldığında limanların yakın gelecekte de bu eğilimi sürdüreceği beklenmektedir. Limanlar sadece lojistik mal hareketlerini değil, aynı zamanda yolcu trafiğini de kapsamaktadır. Yolcu gemileriyle gelen yolcular, kente ekonomik katkının yanı sıra sosyal ve kültürel katkılar da sağlamaktadır. Yolcu trafiği ile ilgili olarak gemi ile seyahat eden turistler geminin uğradığı limanlarda kentin kültürel mirasını, tarihini, müzelerini, anıt eserlerini, şehirdeki etkinlikleri görmek ve alışveriş yapmak istemektedirler. Kruvaziyer gemilerle seyahat edenlerin beklentilerini karşılayabilmelerinin, geminin uğradığı liman kentlerindeki deniz ve liman ilişkileri ile yakından ilgili olduğu ortaya çıkmaktadır. Birçok liman kentinde kruvaziyer liman terminallerinin fiziksel altyapıları ve üstyapıları yolcu profillerine göre yetersiz kalmış, terminal donatı alanları yönünden ihtiyaçları karşılayamaz hale gelmiş, liman ile çevresi toplumsal, ekonomik ve sosyal yönden çöküntü alanları haline dönüşmüştür. Kruvaziyer limanın faaliyet alanı sadece liman değildir. Kruvaziyer limanın bulunduğu bölge başta olmak üzere kentsel makroformun bütününe de etki etmesi söz konusudur. Bu nedenle kruvaziyer limanın ve liman gerisinin ihtiyaçlarına göre kentin yapılanması gerekmektedir.

1.1 Literatür Özeti

Kruvaziyer limanlar hakkındaki çalışmalar, daha çok kruvaziyer endüstrisinin pazar yapısı ile ilgilenmekte, kruvaziyer şirketlerinin liman, bölge, liman kenti açısından

turizme ve ekonomiye etkisi irdelenmektedir. Birkaç örnek vermek gerekirse; küresel endüstrilerde kruvaziyerlerin özellikleri Wood tarafından [1], “Caribbean Cruise Tourism. Globalisation at Sea” adlı çalışmada incelenmiş, Marti tarafından [2], 1985-2002 yılları arasında kruvaziyerlerin uzunluğu ve dünyadaki durumu tanımlanmış, Jaakson tarafından [3], “Beyond the tourist bubble? Cruiseship passengers in port” adlı makalede, kruvaziyer uğrak limanlarında turist kümeleri ve akışları irdelenmiştir. Kruvaziyer sektörünün ekonomik etkisine ilişkin çok sayıda çalışma bulunmaktadır. Örneğin Martin tarafından [4], “The Economic Impact of the Cruise 2003 Cruise Season at the Port of Seattle” adlı çalışmada Seattle limanı, Portland Kenti Liman ve Ulaşım Departmanı tarafından [5], “Economic Impact of the International Passenger Industry on the Portland, Maine Region, Port of Portland” adlı çalışmada Portland limanı, Dwyer ve Forsyth tarafından [6], “Economic Significance of Cruise Tourism” adlı çalışmada Avustralya limanları üzerine yapılan çalışmalar kruvaziyer endüstrisinin ekonomik etkisine ilişkin çalışmalardır. Son zamanlarda ise, Guerrero vd. tarafından [7], “Economic Impact of Western Mediterranean Leisure Ports” adlı çalışmada, Batı Akdeniz limanlarının ekonomik etkisi araştırılmış, Klein tarafından [8], “The Cruise Industry, The Government of Canada and Purposeful Development” adlı çalışmada, Butt tarafından [9], “The Impact of Cruise Ship Generated Waste on Home Ports and Ports of Call: A Study of Southampton” adlı çalışmada, Brida ve Zapata tarafından [10], “Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts” adlı çalışmada, kruvaziyerlerin ekonomik ve sosyal etkisine ilişkin çalışmalar yapılmıştır. Ancak bu çalışmalarda kruvaziyer sektörünün kentsel planlama açısından incelenmesi konusu gözardı edilmiştir.

Kruvaziyer limanların kentle ilişkisi konusunda kapsamlı araştırma eksikliği bulunmaktadır. Bu konuda az sayıda araştırmalardan biri Fogg tarafından [11] “Cruise Ports Planning Factors” adlı çalışmada kruvaziyer limanların planlama faktörleri, ana limanlar ve uğrak limanlar olarak ikiye ayrılarak incelenmiştir. Lekokou vd. ise [12], “Which Homeport in Europe: The Cruise Industry’s Selection Criteria” adlı çalışmada kruvaziyer şirketlerinin kruvaziyer ana limanları seçerken belirlediği faktörleri değerlendirmiştir. McCarthy [13], [14] ise “Spatial Planning for Cruise Tourism: Maximising the Benefits” ve “Spatial Planning, Tourism and Regeneration in Historic

Port Cities” adlı makalelerinde kruvaziyer turizmin mekansal planlama açısından önemini Malta’nın Valletta kentini örnek vererek incelemiş, ayrıca kruvaziyer turizmin sosyal, ekonomik ve çevresel yararlarını ve zararlarını irdelenmiştir.

Kruvaziyer liman terminallerinin planlanmasına ilişkin de çeşitli çalışmalar bulunmaktadır. Örneğin Larry Levis tarafından [15], “Planning for Cruise Terminals”, Harm-Jan van der Giessen tarafından [16], “Mooring Facility Cruiseport the Hague” adlı yüksek lisans tezleri ile, Bermello Ajamil and Partners, Inc. tarafından [17], “The Hague/Scheveningen Cruise Port-Cruise Program and Tariff Analysis” adlı çalışma bulunmaktadır.

Kentsel kıyı ve kruvaziyer turizmine ilişkin yabancı literatürde çok sayıda kaynak bulunmasına rağmen, ülkemizde özellikle kruvaziyer turizme ilişkin kaynakların az sayıda olması dikkat çekmektedir. Türkiye’deki kruvaziyer turizme ilişkin Muhsin Kadioğlu’nun [18], “The Projects of Türkiye in the 2023 For Cruise Tourism”, Üçışık ve Kadioğlu’nun [19], “Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi Geliştirme Şartları” adlı makaleleri bulunmaktadır. Yabancı literatürde ise kruvaziyer turizme ilişkin olarak Ross K. Dowling tarafından [20], “Cruise Ship Tourism”, Wild ve Dearing tarafından [21], “Development of and Prospect for Cruising in Europe”, Philip Gibson tarafından [22], “Cruising in the 21st Century: Who Works While Others Play?” adlı çalışmalar ile kısa Adı CLIA(Cruise Lines International Association) olan Kruvaziyer Hatları Birliği’nin çalışmaları önemlidir.

İstanbul limanlarının tarihsel gelişimi irdelenirken, özellikle Wolfgang Müller-Wiener’in [23], “İstanbul Limanları” kaynağından yararlanılmıştır. Bu kitabın yanı sıra Doğan Kuban’ın “Bir Kent Tarihi” [24], Zeynep Çelik’in [25], “Değişen İstanbul”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi temel kaynaklar olarak yararlanılmıştır.

Dünyadaki gerçekleştirilmiş veya proje halindeki kruvaziyer liman örnekleri incelenirken, İstanbul’un gözlemci ortak olduğu, Avrupa Birliği’nin Avrupa sürdürülebilir kentsel gelişme programında yer alan, kısa adı CTUR olan “Cruise Traffic and Urban Regeneraion of City Port Heritage” projesi kapsamındaki liman kentleri (Helsinki, Alicante vb.) incelenmiş, diğer kentlerdeki kruvaziyer limanlar ise bu limanların internet sitelerinden, tezlerden ve internet kaynaklarından yararlanılarak irdelenmiştir.

İstanbul’da önerilen kruvaziyer liman projeleri olan Galataport projesi ile Haydarpaşa dünya ticaret merkezi ve kruvaziyer liman projesine ilişkin; Galataport projesinin sürecini tarifleyen “Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport”, Haydarpaşa’daki dönüşümü irdeleyen “Küreselleşen İstanbul ve Haydarpaşa” adlı çalışmalardan yararlanılmış, Mimarlar Odası İstanbul Şubesi kütüphanesinde yer alan Galataport, Ataport, Haydarpaşa Limanı dosyaları incelenmiştir.

1.2 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 bir olgu olarak ortaya çıkmıştır. 19. yüzyılın sonlarında ve 20. yüzyılın başlarında taşımacılık sistemlerinin gelişimi, yeni ulaşım ağlarının keşfi, yeni teknolojik gelişme ve sanayileşme ile, 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 işgücünün 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 mekanlarında ekonomik ve sosyal yıpranmayı getirmiştir. Bunun sonucunda daha önce liman için çok önemli olan depolama ve ulaşım tesisleri gereksiz mekanlar haline almış ve terk edilmiştir. Bu bölgeler boşalmış kent alanları olarak değerlendirilmeye uygun hale gelmiştir. Bu sorunu çözmek üzere dünya çapında birçok liman bölgesinde yeniden düzenleme çalışmaları yapılmıştır. Bu çalışmada dünyadan örnekler incelenerek, kruvaziyer limanların kentte nerelerde yer seçtikleri ve arazi kullanım gereksinimleri incelenmiştir. Genel olarak Galataport ve Haydarpaşa Kruvaziyer Liman projesi gibi İstanbul Metropolitan alanında önerilen diğer kruvaziyer liman projeleri irdelenmiş, çalışma alanı olarak seçilen İstanbul Zeytinburnu Kazlıçeşme’de önerilen Ataport kruvaziyer limanı projesi dünyadaki diğer mevcut kruvaziyer limanı örnekleriyle karşılaştırılmıştır.

Bu çalışmanın amacı, kruvaziyer limanların kent ile ilişkilerini, kruvaziyer limanların yerleşim kriterlerini ve arazi kullanım gereksinimlerini araştırmak ve kruvaziyer limanların kentsel kıyı mekanları ve kent makroformuna etkilerini incelemek ve değerlendirmektir.

Yük limanları ile kruvaziyer limanların benzerlikleri ve farklılıkları önemlidir. Bu nedenle limanların genel olarak tarihsel süreç içinde kentteki mekansal değişimlerinin değerlendirilmesi ve bu değişimlere sebep olan faktörlerin incelenmesi tezin kapsamı içindedir. Tez çalışması, başlığı itibarıyla “kentsel kıyı mekanı” ve “kruvaziyer liman” olmak üzere iki temel kavramı barındırmaktadır. Yolcu limanlarından olan kruvaziyer limanı kavramı, çalışma kapsamında kentsel kıyı alanlarıyla ilişkilendirilerek ele alınmıştır.

Bu çalışmada incelenen kruvaziyer liman örnekleri yurtdışında gerçekleştirilen örnekler olup, sanayileşme sürecini tamamlamış, dolayısıyla Türkiye’nin son yıllarda yoğun olarak yaşadığı kentsel problemleri daha önceden yaşamaya başlamış ve kısmen çözmüş olan ulus veya kentlerin uyguladığı kruvaziyer limanları örnek olarak incelemek uygun görülmüştür. Bu örneklerin nitelik ve nicelik açısından çeşitlilik göstermesi de tez çalışmasında konu edilecek başlıklarla örneklerin örtüşmesi açısından önemlidir. Bu bölgelerle ilgili yapılan düzenleme çalışmalarının gerekliliğinin irdelenmesi ve dünyada boşalmış ve kullanımını yitirmiş önemli liman kentlerinin nasıl yeniden kente kazandırıldığı, kruvaziyer limanların kent ile ilişkileri incelenmiştir. Bunların sonucunda İstanbul Kazlıçeşme’de önerilen kruvaziyer limanın irdelenmesi tezin kapsamına girmektedir.

Tez çalışması kapsamında üzerinde durulan konular şunlardır:

- Kentsel kıyı kavramı ve kentsel kıyıya etki eden faktörler
- Liman, liman kenti, liman-kent etkileşimi
- Kruvaziyer turizmi ve turizm türleri içindeki yeri
- Kruvaziyer limanın tanımı, limanların sınıflandırılmasındaki yeri
- Kruvaziyer limanların yerleşim kriterleri, arazi kullanım gereksinimleri ve büyüklükleri

- Kruvaziyer limanların kent makroformuna ve kentsel kıyı mekanlarına etkileri
- İstanbul’da liman işlevinin tarihsel gelişimi ve kentte önerilen kruvaziyer limanlar

Tez çalışması kapsamında İstanbul Metropolitan Alanı’nda yer alan limanlar genel olarak irdelenmiş, daha sonra ise çalışma alanı olarak belirlenen Kazlıçeşme ve geri alanı incelenmektedir.

Bölüm İçerikleri;

1. bölümde çalışmanın amacı, kapsamı, yöntemi açıklanmaktadır.
2. bölümde kentsel kıyı kavramı ve kentsel kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesini etkileyen faktörler incelenmektedir.
3. bölümde kruvaziyer turizmin tanımı, turizm türleri içerisindeki yeri, dünyada ve Türkiye’de kruvaziyer turizmin durumu incelenmektedir.
4. bölümde liman ve liman kentinin tanımı yapılarak, liman-kent ile ilişkileri, kruvaziyer limanın tanımı, liman sınıflandırılmasındaki yeri, kruvaziyer limanların yerleşim kriterleri, arazi kullanım gereksinimleri, kent makroformuna ve kentsel kıyı mekanına etkileri ve dünyadaki kruvaziyer liman örnekleri incelenmektedir.
5. bölümde İstanbul’da liman işlevinin tarihsel gelişimi ve İstanbul’daki limanların günümüzdeki konumları ve özellikleri incelenmektedir.
6. bölümde İstanbul’da önerilen Galataport ve Haydarpaşa kruvaziyer liman projeleri incelenmektedir.
7. bölümde ise İstanbul Metropolitan Alanında, Zeytinburnu İlçesi, Kazlıçeşme Mahallesi’nde önerilen Ataport Kruvaziyer Liman Projesi irdelenmekte ve dünyadaki kruvaziyer liman örnekleri ile karşılaştırılmaktadır.
8. bölümde ise tez çalışmasından elde edilen sonuçlar İstanbul Metropolitan alanı bütününde ve Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Projesi özelinde olmak üzere iki başlık altında irdelenmektedir. Bu bölümde genel olarak kruvaziyer liman-kent ilişkisine yönelik öneriler ile Zeytinburnu Kazlıçeşme’de önerilen kruvaziyer liman projesine yönelik öneriler yer almaktadır.

1.3 Orijinal Katkı

Kruvaziyer limanların kentteki yerleşim kriterleri, arazi kullanım gereksinimleri, kent makroformuna ve kentsel kıyı alanlarına etkileri konusunun kentsel planlamadaki önemine rağmen, konu ile ilgili literatürde kruvaziyer liman-kentsel planlama ilişkisinin irdelenmediği görülmektedir.

Kruvaziyer liman konusu ülkemizde özellikle son yıllarda tartışılmaya başlanan bir kavram olması açısından dilimizde yazılmış bilimsel kaynak oldukça azdır. Mevcut kaynaklar ise uluslararası literatürün gerisinde kalmaktadır. Bu noktada tezin bir amacı da kruvaziyer liman ve kentsel planlama ilişkisi konusunda ulusal yazına katkı sağlamaktır.

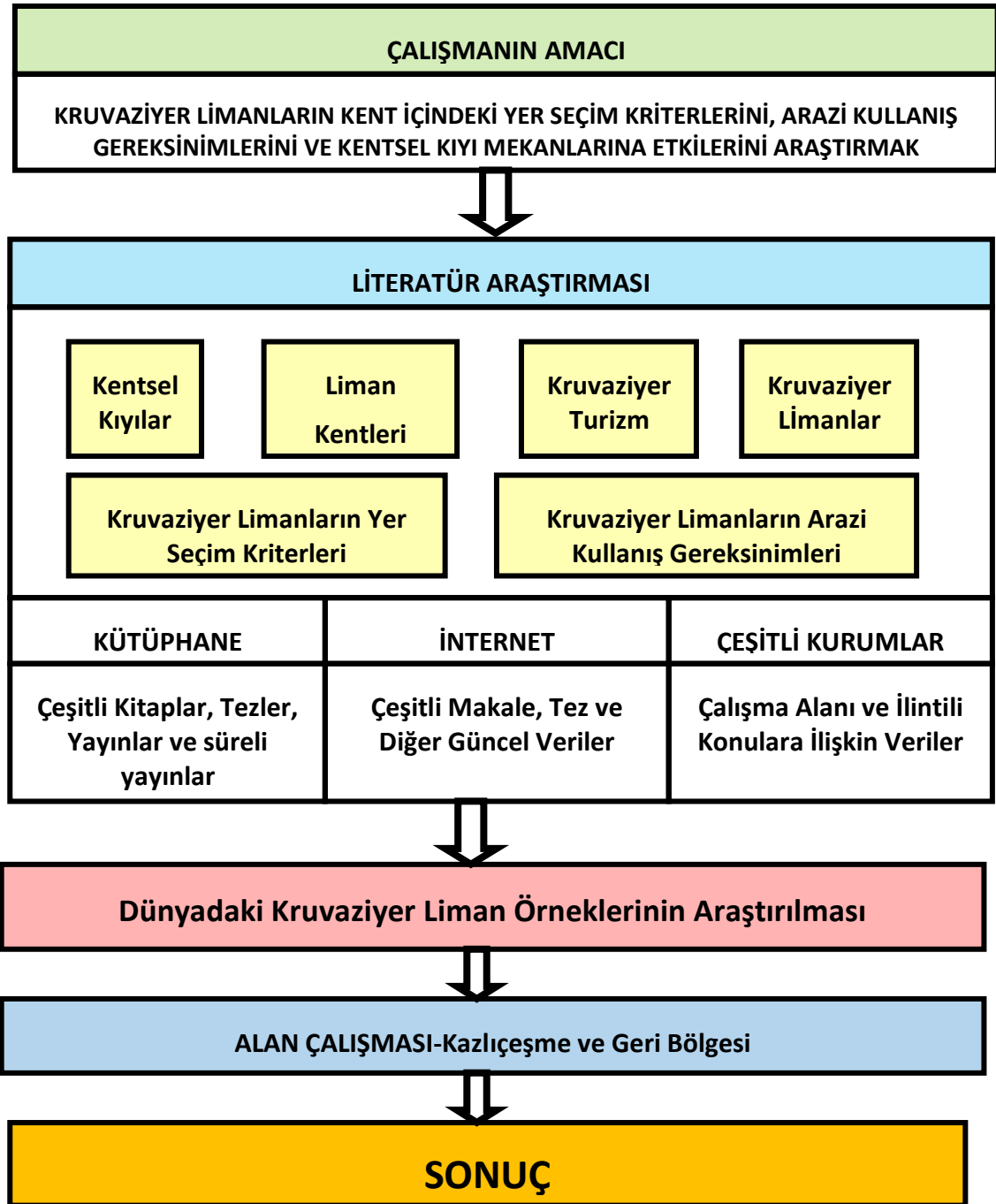
Tez çalışması genel anlamda kavramsal çerçeve, alan çalışması ve sonuç olmak üzere üç etaptan oluşmaktadır. Çalışma kapsamında ilk olarak kentsel kıyılar, kruvaziyer turizm ve kruvaziyer limanlara ilişkin kavramsal çerçevesi irdelenmiş, daha sonra çalışma alanı olarak tanımlanan bölge özelinde gerçekleştirilen çalışmalar sonucunda elde edilen teorik ve pratik veriler ortaya konmuştur.

Konunun kavramsal çerçevesinin oluşturulması ve örneklerin araştırılması sürecinde ağırlıklı olarak literatür araştırması yapılmıştır. Belirlenen tez kurgusu doğrultusunda anahtar konu başlıkları tespit edilerek araştırılmaya başlanmıştır. Bu araştırmalar; teorik altyapıya yönelik kavramsal araştırmalar, konuya ilişkin örnek incelemeleri ve öngörülen çalışma alanına yönelik veri toplanması şeklinde ayrıştırılabilir. Eşzamanlı olarak çeşitli kütüphaneler, internet ve kurumlarda gerçekleştirilen çalışmalarda;

- Kütüphanelerden ulusal ve uluslararası çeşitli kitaplar, tezler, yayınlar, süreli yayınlar, vb.,
- İnternet ve elektronik veri tabanlarından çeşitli makale, tez ve diğer güncel veriler,
- Kurumlardan, çalışma alanı ve ilintili konulara ilişkin veriler toplanmıştır.

Doğrudan bu konu ile ilgili (kruvaziyer liman–kentsel planlama ilişkisi) teze rastlanmamıştır. Bu durumdan aslında kruvaziyer limanların Türkiye’de hala derinlemesine araştırılan bir konu olmadığı anlaşılmaktadır.

Alan çalışması kapsamında Kazlıçeşme ve geri bölgesinin mevcut durumu ile bu bölgeler için önerilen plan ve projeler araştırılmıştır.



Şekil 1.1 Metodolojik çerçeve

BÖLÜM 2

KENTSEL KIYI ALANLARI

2.1 Kentin Bileşeni Olarak Kıyı Kavramı

Kentsel kıyı, Oxford Amerikan Sözlüğünde, ırmağın, gölün veya denizin kenarında yer alan kent parçası olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca, US Federal Sahil Bölgesi Yönetim Yasası'nın (US Federal Coastal Zone Management Act) resmi tanımlamasına göre kentsel kıyı, yüksek yoğunluklu nüfusa sahip ve kentsel konut, rekreasyon, ticaret, tersane ve endüstri amacıyla kullanılmakta ya da kullanılmış herhangi bir gelişmiş alandır (Al Ansari [26]). Bruttomesso [27] ise, kentsel kıyıyı hem kent hem de suyla önemli bir bağlantısı olan kentsel alanın özel bir sınırın tanımladığı alan olarak tanımlamıştır.

Kentsel kıyı alanı olarak tanımlanan kentsel alan ile su arasındaki bu alanlar kentlerde toplanma ve iletişim-etkileşim yeri, farklı etkinliklerin yer aldığı alanlardır. Dış dünyadan gelen yeniliklerin toplandığı, bu sayede zengin bir kültürün kıyı alanlarında oluştuğu ve buradan tüm kente yayıldığı kent parçalarıdır.

Su ögesi, kentin diğer kentlere açılımını sağlarken aynı zamanda kentin yerleşim düzeninde de sınırlayıcı etkiye sahiptir. Kıyı, kentin sınırı ve kentin bittiği yerdir; aynı zamanda, su ile kentin ilişki kurduğu alandır. Dolayısıyla, su kent imajını güçlendiren bir unsurdur.

Kentlerin şekillenmesinde kentin doğal yapısı, fiziksel yapısı ve sosyal yapısı olmak üzere üç unsur önem kazanır. Bu üç unsur, birbirleriyle etkileşim halinde kentin

sistemini oluşturur. Bir kentin doğal yapısında su elemanının varlığı veya yokluğu yani o kentin kıyı kenti(ya da liman kenti) olup olmayışı, tüm kentin işleyişini ve imajını etkileyen bir durumdur. Kıyı, kentin doğa ile buluştuğu alanlardır. Kent, kıyının varlığından dolayı doğa ile bütünleşmektedir.

Kentin topografyası kıyıdan başlamaktadır. Kentin fiziksel yapılaşması kara kentinde olduğundan daha güçlü bir şekilde doğal yapıya bağlıdır. Su kentinin fiziksel yapısında topografya daha da ortaya çıkar. Kent topografyanın da etkisiyle su kaynağına dayalı olarak biçimlenmiştir.

Su kıyısındaki yerleşimlerin dünyanın her yerinde ve her zamanda farklı bir niteliği olmuştur. Su kültürünün, suyla gelen yeniliklerin, su ile ulaşımın, taşımacılığın ve diğer olanakların kentlere ve insanlara katkısı yadsınamaz (Köksal [28]).

Kıyı ile kent kıyısı arasında farklılıklar vardır. Kıyı kavramı genellikle müdahale edilmemiş doğal alanlar olarak görülürken, kentsel kıyılar ise kentsel gereksinimler doğrultusunda müdahale edilmiş, bu gereksinimlere dayalı olarak işlevlendirilmiş ve biçimlendirilmiş alanlar olarak ortaya çıkmaktadır (Kılıç ve Yazgan [29]).

Kent ve su bir bütündür. Bu bütünlük zaman zaman kentin suyun üzerinde devamı, zaman zaman da suyun kent içinde devamı ile sürer. Bu sürekliliğe dayalı olarak kent kıyısı, su ile kentin ortak özelliklerini yansıtan, kentin su ile arakesitini oluşturan, su ile kentin ortak kullanımlarının gerçekleştirildiği ortak mekanlara devşirildiği bir alandır. Kent kıyıları hem kentin, hem de suyun kendilerini ifade edebildiklerini, kendi özelliklerini, kendi karakterlerini, kimliklerini yansıttıkları alandır. Bu sürekli birlikteliğin gerçekleştiği kentsel kıyı alanlarında zaman zaman suyla bütünlük sağlayan suya dayalı kentsel kullanımlar öne çıkarken, zaman zaman da suyla ilişkisiz kullanımların yer aldığı izlenmektedir (Kılıç ve Yazgan [29]).

Kıyı alanları, tarihsel süreç içinde hem yerleşme için en önemli çekim alanları, hem de doğal özelliklerinin önemi nedeniyle korunması gereken alanlar olarak ilgi çekmiştir. Su, yaşam için vazgeçilmez bir kaynaktır ve kıyı alanları da su ile karanın buluştuğu alanlar olarak önem taşımaktadır. Kıyıların yerleşim için cazip olduğu antik çağlardan bu yana bilinmektedir. 2000 yılı itibariyle dünya nüfusunun yaklaşık yarısına yakını kıyı alanlarında yer almaktadır ve her 10 büyük kentten 9'u yine kıyı kentidir. Kıyılarda

artan nüfus yoğunlaşması, beraberinde çevresel sorunları da getirdiği için kıyı alanları planlaması ve yönetiminin önemi de artmaktadır. Türkiye’de kıyı illeri alan olarak % 31’i oluştururken, nüfus olarak % 52’lik paya sahiptir. Benzer durum, diğer bir Akdeniz ülkesi olan İspanya için de geçerlidir. İspanya’da nüfusun % 21’inin yaşadığı kıyı alanları, ülke ortalamalarının 5 katı üzerinde bir yoğunluğa sahiptir (Gezici [30]).

Sanayi devrinde kentsel kıyı alanlarında kurulan limanlar ve limana yakın olarak gelişen sanayi alanları kent ekonomisinin gelişimine de katkı sağlamıştır. Günümüz post modern şehirlerinde sanayi sektöründen çok hizmet sektörünün önem kazanmasıyla kentsel kıyılarda bulunan sanayi alanlarının ve liman bölgelerinin terk edilmesi nedeniyle bu alanlar kent ekonomisine katkıda bulunacak şekilde yeniden değerlendirilmektedir.

2.2 Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesini Etkileyen Faktörler

Kentlerin ayrıcalıklı arazileri olan kıyılar, yalnızca coğrafi konumlarından dolayı değil, yarattıkları kültürel, sosyal, ekonomik potansiyel nedeniyle de farklıdırlar (İncedayı [31]). Suyun kaynağı olan, ancak insanoğlunun kendini geliştirmesi ile birlikte farklı amaçlara yönelik çalışmaların odağı haline gelen kıyı alanlarının önemini yitirmesi ve yeniden geliştirilmesinin gerekliliği birbirine bağlantılı 3 faktörden etkilenmiştir. Hoyle ve Pinder’e [32] göre bu faktörler şunlardır:

- Teknolojik değişiklikler
- Coğrafi değişiklikler
- Sosyo-ekonomik değişiklikler

Bu faktörlerden ilki olan teknolojik değişiklikler, son otuz yıl boyunca başlıca limanlarda denizcilik teknolojisi ve konteyner taşımacılığının yaygın gelişimi, Ro-Ro yükleme-boşaltma metodları ve büyük miktarda kargo faaliyetlerini gerektirmesi olarak tanımlanabilir. İkincisinde ise coğrafik değişiklikler söz konusudur, kara ve su şartları açısından modern limanların ölçeğinde büyük bir artış görülmüştür.

Üçüncü olarak; liman kentlerinde sosyo-ekonomik değişiklikler, limanla ilişkili istihdamın düşüşünde dikkat çekici derecede önemli olmuştur [32].

Bu üç faktörle birlikte, eski liman kentlerinde geleneksel kıyı cephesinden geri çekilme ortaya çıkmıştır. Liman kentlerinin merkezindeki büyük alanları işgal eden terk edilmiş mekanlara nasıl yaklaşılacağı sorunu, başka yerlerde yeni liman endüstriyel alanlarını ortaya çıkarmıştır. Öte yandan terk edilen geleneksel liman ve su kenarı alanlarının sunduğu diğer imkanları ve çekim güçleri düşünüldüğünde ise kent için varolan potansiyelleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Kentlerin kalbinde yer alan maddi ve manevi değeri yüksek alanlar olması ekonomide servis sektörlerinde oluşan büyük dalgalanmaları durduracak yeni imkanlar sunulması (Hall [33])
- İnsanların suya olan ilgisi (Hall [33])
- Günümüz kent ekonomisinde önem kazanan rekreasyon ve turizm sektörlerinin özellikle su aktiviteleri ve manzara potansiyelleri, yoğun yapılaşmalardan sıkılan insanların nefes alabilecekleri yeşil ve açık alanlara duyulan ihtiyaç (Hudson [34])
- Ekoloji döngüleri ve tarihi değerleri zarar görmüş olan su kenarlarında rehabilitasyonun sağlanabilmesi ve kentin sağlıklı bir parçası durumuna gelebileceği düşüncesi (Hudson [34])
- Kentte yeni gelir ve istihdam olanaklarının yaratılması [35]
- Kentin yaşam kalitesini arttıracak sergi, festival, müze ve kültür merkezleri gibi donatı alanlarının gerçekleştirilebilmesi için gereken alana sahip olması [36]
- Katılımcılığı teşvik eden özellikle finans ve organizasyonu içeren farklı planlama yaklaşımlarının ortaya koyulabileceği çalışma alanları sunması [36]
- Günümüzün geçmişle bağlantısını sağlayan önemli mekan izlerinin öneminin algılanması ve yeni işlevlerle değerlendirilebilmesine olanak sağlamasıdır [36]

Kentin önemli kullanımlarından biri olan limanlarda yer alan değişim süreci, limanın kente olan bir tür dinamo etkisine bağlı olarak tüm kenti etkileyici düzeyde değişimleri gündeme gelmiştir. Artık kullanılamayan endüstriyel tesislere ve tarihi kent merkezinden uzakta olmayan önemli liman alanlarının terk edilişine bağlı problemler, kentsel kıyı alanlarında yeni hareketlerin gündeme gelmesine sebep olmuştur [37].

II. Dünya Savaşı sonrasında gündeme gelen yeniden canlandırma/geliştirme faaliyetleri ilk olarak savaşın büyük izlerini taşıyan Batı Avrupa’da ortaya çıksa da, kentlerdeki kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinin ilk örnekleri Kuzey Amerika’da görülmüştür. Başta teknoloji olmak üzere liman alanlarının kent merkezinden ayrılmasını sağlayan koşulların Yeni Dünya’da kendini göstermesi kaçınılmaz bir durumdur. 1970’lerde Kuzey Amerika’daki atılımlar, 1980’lerde Avrupa limanlarını etkilemeye başlamıştır. Son dönemlerde diğer ekonomik faaliyetlerle karşılaştırıldığında liman faaliyetlerinin önemini kaybetmesi ile büyük ölçüde işlevini yitiren mekanların olumsuz görsel etkileri, kentlerin göz önündeki dış dünyada tanınan yüzleri olan kıyı alanlarının ve doğal olarak limanların yeniden geliştirmesini gündeme getirmiştir [38].

Terk edilen eski liman bölgeleri 21. yüzyıl su kenarı kentlerinin yeni kimliklerini oluşturmalarında ve kentlerin ihtiyacı olan donatıların yerleştirilmesinde önemli bir yere sahiptir. Günümüzde yoğun rekabet ortamında su kenarlarının yeniden değerlendirilmesinde ve yapılandırılmasında kent içinde farklı gruplardan farklı talepler ve öneriler gelmektedir. Bazı sivil toplum kuruluşları kentte barınan insanların sosyal yaşam ve ruh sağlığı açısından parkları ve toplumsal aktivite merkezleri önerirken; yatırımcılar ve şirket sahipleri bu tür alanlarda maksimum ticari potansiyelleri olan ofis, alışveriş merkezileri, eğlence mekanları veya otel gibi farklı önerilerde bulunabilmektedir [35].

Çok kapsamlı çalışmaları içeren geleneksel kıyı alanlarının dönüşümü iki önemli aşamadan oluşmaktadır [35]:

- Geleneksel su kenarı özelliklerinin dikkate alınması ve kentin su ile bağlantısının sağlanması
- Yeni arazi kullanımı ve işlevlerinin belirlenmesidir.

Değişen koşullarla yer değiştiren liman faaliyetlerinden boşalan kıyı alanlarının yeniden geliştirilmelerinde, günün gereksinimlerine göre işlevlik kazandırıldığından söz edilebilir. Örneğin 1960’lar konut açığının baskın olduğu bir dönemdir. Ancak ofislerde merkezlenen hizmet ekonomisinin ortaya çıkması ile birlikte dengeler hızla değişmeye başlamıştır.

Yeniden geliştirilen kıyı alanlarındaki terkedilen liman alanlarının günün şartlarına göre geliştirilmesi mümkün olduğu gibi, tarihi özelliklere sahip liman alanlarındaki turistik, kültürel ve rekreasyonel amaçlı potansiyel kullanımlarda sıkça gözlemlenen bir durumdur. Kıyı alanlarında, geçmişten gelen tarihi potansiyelin rekreasyonel gelişimde söz konusu kültürel mirasın kullanılması gerekli bir konu olarak gündeme gelmektedir.

Özellikle Ashworth ve Tunbridge [39] tarafından yapılan incelemeler sonucunda ortaya çıkardıkları bir dizi yöntem ve öneriler sonucunda, kentlerin modern bir fonksiyonu ve tanımlanabilen fonksiyonel bölgelerin alansal bir sonucu olarak “turistik-tarihi şehir” konsepti ortaya çıkarılmıştır. Bu konsept, üç faktörün bileşkesinde yoğunlaşmaktadır. Söz konusu üç faktörden ilki, mekanın özelliği ve kültürel mirasın kullanımı olarak tanımlanabilirken, ikincisi büyük ölçekte rekreasyonel ve özellikle turistik fonksiyonlar olarak kullanılan kültürel miras, üçüncüsü ise bir bütün olarak kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesi yöntemleridir [39].

Dünya üzerindeki liman dönüşüm örnekleri yaşadığımız yüzyılın ve geleceğin kentlerinin fiziki çevrelerinde yaratılmaya çalışılan yeni kent yüzleri, imajları ve kimlikleri açısından ciddiyle önemsenmesi gereken potansiyeller taşımaktadır. Dönüşümlerin barındığı bir diğer potansiyel ise sanayi kenti ile parçalanmış olan kentli-su ilişkisinin yeniden kurulması konusudur. Bu konudaki örnekler incelendiğinde gerek fiziksel gerekse sosyal anlamda benzerliklerin olduğu, pek çoğunun daha önce gerçekleşmiş ve başarılı olmuş örneklerden esinlendiğinden söz etmek mümkündür. Ancak sözü edilen süreç küreselleşme ile ortaya çıkan ve farklı coğrafyalarda birbirinin hemen hemen aynı özelliklerine ve işlevlerine sahip mekanların tasarlanmasıyla sonuçlanmakta, yerin ayırt ediciliği ve kimliği oluşturulamamaktadır [35].

KRUVAZİYER TURİZM

3.1 Kruvaziyer Turizmin Tanımı ve Turizm Endüstrisi İçindeki Yeri

Turizm, bir yıldan fazla olmamak kaydıyla, tatil, iş veya diğer amaçlarla genel ikamet alanlarının dışına seyahat eden veya genel ikamet alanlarının dışında ikamet eden insanların aktivitelerinden oluşur (WTO [40]).

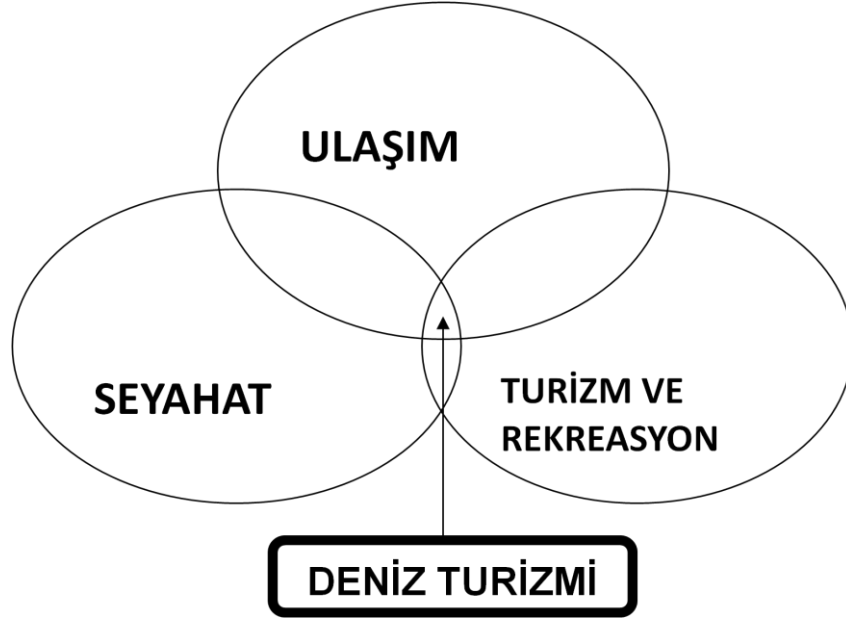
Turizm, başlangıçtaki klasik tanımlarının çok dışına çıkarak yeni alanlara yönelmiş ve birçok farklı turizm çeşidi oluşmuştur. Geniş bir konu olan turizm türlerinin sınıflandırılması ziyaret amacına, ziyaret yerine ve özelliklerine, ulaşım, mevsim türüne bağlı olarak yapılmakta ve çeşitlilik göstermektedir (WTO [40]). Bunun nedeni, turizm türlerinin çoğu zaman birbirleri ile olan yakın ilgisi ve kendi aralarında kesin çizgilerle ayıramamalarıdır. Örneğin seyahat amaçlarına göre turizm türleri; kültür turizmi, inanç turizmi, sağlık turizmi, kongre turizmi, boş zaman rekreasyon etkinliği, tatil turizmi olarak sınıflandırılmaktadır. Seyahat edilecek yerlere göre ise kıyı turizmi, deniz-kum-güneş turizmi, yayla turizmi, kırsal turizm, termal turizm, dağ turizmi göl turizmi, akarsu turizmi, kentsel alanlara yönelik turizm olarak sınıflandırılmaktadır. Deniz turizmi ise terim olarak turizmin özel bir türüdür. Bu terim, deniz ve kıyılar ile ilgili her turistik faaliyeti içermektedir. Kruvaziyerler ve yatlar dışında, kayak, rüzgar sörfü, dalış, sualtı balıkçılığı, yüzme, deniz parkları turları gibi çok geniş bir yelpazedeki faaliyetleri içermektedir (Diakomihalis [41]). Hall'a göre [33] ise, deniz turizmi kıyı turizmine yakın olup, aynı zamanda kruvaziyer ve derin deniz balıkçılığı gibi denizden doğan turistik faaliyetleri içermektedir.

Tamamıyla turizm ve seyahat endüstrisi içerisinde yer alan deniz gezisi işi değişik turizm kesimlerini biraraya getirmektedir. Deniz gezisi ürünü değişik unsurların birikimi ile oluştuğu için, diğer turizm tanımlarını deniz gezisine uygulamak bir fayda sağlamamaktadır. Deniz turizmi genel olarak ele alındığında; yat limancılığı, günlük turlar, su altı ve su üstü işletmeciliği, kruvaziyer turizm ve feribot işletmeciliğinden oluşmaktadır. Deniz gezisi bir tatil kategorisi olup, bir deniz gezisi faaliyeti büyük bir oteldeki konaklamayı yansıtır ve pek çok açıdan aynı işlevlere sahiptir. Deniz gezisi herşeyin fiyata dahil olduğu bir paket turdur (Israel ve Miller [42]).

Bir kruvaziyer gemisindeki yolcular sıklıkla aynı gün ziyaretçileri ve gezginleri olarak tanımlanmakta olup, WTO'ya göre [40] de “aynı gün gelen ve ayrılan ziyaretçiler” olarak tanımlanmıştır. Bu nedenle bir durakta birden fazla gece konaklamamaktadırlar. Deniz gezisi yolcuları belirli bir limanda, en azından yerel olarak 24 saatten daha fazla kalmadığı için mürettebat ve seyahatçiler ile aynı gruba konulurlar. Uluslararası Denizcilik Organizasyonu tarafından tanımlandığı gibi, deniz gezisi yolcuları bir ülkeye seyahat gemileriyle gelenlerdir. Bir veya daha fazla süreli karaya çıkışlarda bile geceyi gemide geçirirler (Güzel [43]).

Yabancı literatürde nautical, marine ve maritime tourism gibi terimlerle anılan deniz turizmi kavramı, kitle turizmindeki deniz-kum-güneş üçlüsünde de yer alan deniz öğesinden çok daha farklı bir özelliğe işaret etmektedir. Zira kitle turizmindeki deniz öğesi, eğlence-dinlence amaçlı seyahat eden ve denizlerin sahil kesimlerindeki plajlardan bu amaçla faydalanan klasik turistlere hitap ederken; deniz turizmine katılan turistler, çeşitli deniz araçlarını kullanarak tatillerini büyük çoğunlukla denizin bizzat kendisinde yaşamaktadırlar (Demiroğlu [44]).

İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Deniz Ticaret Odası'nın bünyesinde yapılanmış olan Deniz Turizmi Çalışma Grubu'na göre; denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri deniz turizmi olarak tanımlanmaktadır [44].

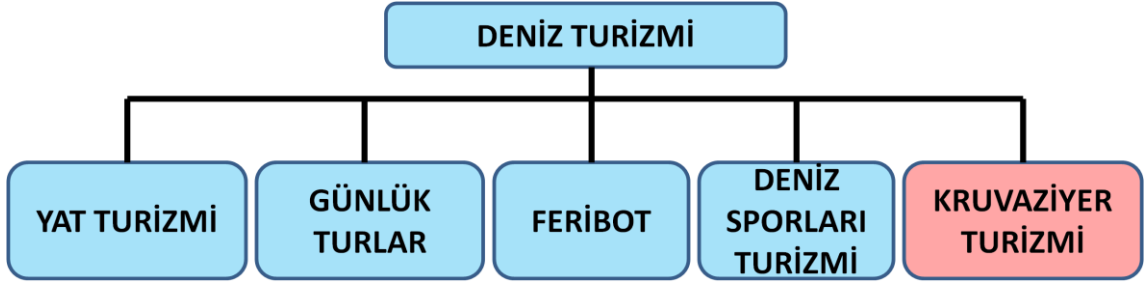


Şekil 3.1 Deniz turizminde pazar yapılanması (Wild [45]) (Diakomihalis [41])

Deniz turizmi esas olarak üç ana bileşenden oluşmaktadır (Şekil 3.1). Bunlar; kruvaziyeri simgeleyen ulaşım; kruvaziyer turistine veya yolcusuna çekici gelen turizm ve rekreasyon; son olarak da kruvaziyer güzergahını şekillendiren seyahattir (Wild ve Dearing [21]).

Kruvaziyer turizm işletmeciliği tek bir endüstriyel sınıfa sokulamamaktadır. Konaklama(örneğin oteller) veya taşıma endüstrilerinin(örneğin uçaklar) aksine deniz gezisi kendi başına bir endüstri olarak kabul edilmektedir. Deniz gezisinin bazı dalları turistik alanları, dinlenme tesisleri, eğlence ve konaklamaya da uzanmasına rağmen, genellikle taşımacılığın bir parçası olarak belirtilmektedir. Seyahat endüstrisi değişik taşıma şekillerine göre; karayolu ile taşıma, havayolu ile taşıma, demiryolu ile taşıma ve denizyolu ile taşıma olarak sınıflandırılmaktadır. Yolcu taşımacılığı da kendi içerisinde denizde deniz gezisi, nehirde tekne seyahati, feribotlar ve yatlar olarak alt bölümlere ayrılmaktadır (Güzel [43]).

Kruvaziyer turizm, deniz turizminin alt kategorileri içerisinde yer almaktadır. Deniz turizmi; kruvaziyer, yat, deniz sporları, feribot ve günlük turlar olmak üzere beş kategoriye ayrılabilir (Şekil 3.2). Deniz turizminin beş türünün de ortak özelliği, denizle olan yakın ilişkileri olmakla beraber, her bir türün birbirlerinden genellikle bağımsız ancak bazen de tamamlayıcı ve örtüşen işletmecilik türlerini içermektedir.



Şekil 3.2 Deniz Turizm Türleri

Kruvaziyer kelimesi Collins İngilizce Sözlüğünde “genellikle çok sayıda limana uğrayarak zevk için deniz yolculuğu yapmak” olarak tanımlanmaktadır. Günümüzde gemiler sadece ulaşım amaçlı değil yüzen oteller olarak da görülmektedir. Kruvaziyer gezisi, gemi ile yolcularını bir yerden başka bir yere taşıyan seyyar bir tatil olarak düşünülebilir. (Dowling [20]).

Türk Dil Kurumu Sözlüğünde, “kruvaziyer” kelimesinin Fransızca “croisière” kelimesinden türetildiği belirtilmiş ve büyük seyahat gemileri olarak açıklanmıştır. Türkçede daha çok kruvaziyer kelimesi kullanılmakta, bazen de kurvaziyer kelimesi kullanılmaktadır. 3621 sayılı Kıyı Kanunu’nda ve ilgili yönetmeliklerde ise kruvaziyer olarak kullanılmıştır.

CLIA’ya göre kruvaziyer gemiler “Seyahati programlanmış, derin sularda iki gün ya da daha fazla kalan, en az 100 yolcu kapasiteli gemi olarak tanımlanmıştır. Bu tanıma göre yük taşıyan gemilerin, kısa mesafeli tur yapan operatörlerin, feribotların ve teknelerin kapsam dışı tutulduğu görülmektedir. Kruvaziyer; turistlerin, belli bir rotada işlemekten ziyade değişik destinasyonları ziyaret etmek üzere, temel amacı normal olarak taşıma değil, misafirleri ağırlamak olan bir gemiye, boş zamanlarını değerlendirmek için, bir ücret ödeyerek binmek suretiyle yapılan seyahattir (Wild ve Dearing [21]). Buna göre, amacı taşıma veya ulaştırma değil, konukları olan turistleri ağırlamak olan ve bu amaçla her türlü hizmet donanımına sahip bulunan büyük gemilerle yapılan deniz seyahatleri, kruvaziyer turist ürününün ana eksenini oluşturmaktadır.

Wild ve Dearing [21], kruvaziyer turizmi “konukların, temel amacı yolcu taşımacılığı olan bir gemiye, para ödemek suretiyle bindikleri, denize dayalı bir seyahat” olarak tanımlamıştır.

Kruvaziyer turizminde liman ziyaretleri, limana yakın yerlerde ziyaret ve alışverişlerden oluşan aktiviteler vardır. Kruvaziyer gemilerin uğradığı limanlar ve bu limanlarda, kruvaziyer turistlere sunulan turistik hizmetler, ev sahibi ülkelerin ağırlıkla yatırım yaptıkları alanları oluşturmaktadır. Gemi seyahati, gemide sunulan her türlü hizmet ve liman ziyaretlerinden oluşan bir turistik ürün olarak kruvaziyer turizm, ayrıca diğer ulaştırma ve konaklama hizmetlerinden de yararlanmaktadır. Kruvaziyer gemi seyahati belirli limanlardan başlar. Belirli sayıda limanlar arasında ve belirli sürede sürecek olan seyahatin öncesinde ve sonrasında, katılımcıların ulaşımı ve konaklaması, turistik ürünün diğer bileşenleridir.

Kruvaziyer taşımacılığının belirgin özellikleri şunlardır (Güzel [43]):

- Seyahat süresi yolcu açısından bellidir (5, 7, 10, 15 ve 30 gün).
- Yolcu bindiği yere geri getirilmektedir. Yani binme ve inme limanları aynıdır.
- Gezi sırasında uğrak yerleri ve uğrak zamanları tarifeye dayandırılmıştır.
- Uğrak yerleri ağırlıklı olarak turizm merkezleri (kumsal, güneş, tarih, doğa, alışveriş vb.) arasından seçilmektedir.
- Hizmet ulaştırmadan çok gezi niteliğindedir.

Gelişen dünya turizmi, konvansiyonel olarak denizden yolcu taşımacılığının yerine, insanların denizden yararlanmalarını sürdürecektir, yeni bir endüstri olan, kruvaziyer işletmeciliğinin doğmasına yol açmış ve süreç içerisinde kruvaziyer endüstrisi pahalı yatırımları gerektiren değişik modellerle gelişmiştir. Bu dev gemiler, çeşitli gelir düzeyindeki insanlara hitap eden boyutlarda ortaya çıkmıştır. Burada amaç yolcuların iki nokta arasında taşınması olmayıp, belirli bir süre içinde, belirlenmiş bir program çerçevesinde muhtelif limanların ziyareti, bu limanlarda çeşitli aktivitelerin gerçekleştirilmesidir. Bu tür programlarda, özellikle bölgesel bir kruvaziyer seyahati yapılıyorsa limanlar arasındaki mesafe, gün sonunda hareket ederek ertesi sabah başka bir limana varacak kadar kısalabilmektedir (Güzel [43]).

Gemiler zaman içinde bu yeni anlayışın gereklerine, nasıl ve nerede çalıştırılacaklarına göre tasarlanmaya başlanmıştır. Günümüzde 6500 yolcu taşıyabilen birer yüzer tatil köyü haline gelmişlerdir. Bazı seferler golf, tiyatro, müzik gibi özel temalarla

desteklenmektedir. Bu gemiler çoğunlukla mevsimsel özellikler de göz önünde bulundurularak Karayipler, Bermuda, Güney Amerika kıyıları, Panama Kanalı geçişleri, Hawaii, Kuzey Amerika'nın batısı ve doğusu, Alaska, Güney Pasifik, Akdeniz, Kuzey Avrupa, İskandinavya/Baltık bölgelerinde ağırlıklı olarak konuşlandırılmaktadır. Bu konuşlandırmalarda altyapı olanakları, liman ve bölgenin çekiciliği yanında göz önüne alınan diğer bir önemli husus ise bu yörelerdeki güvenlik ve siyasi istikrar olmaktadır. Yukarıda sayılan bölgelerin önemli bir kısmı aylarca sürebilen bir program kapsamında sunulmaktadır. Bu tip programlara bölümler halinde de katılma olanağı bulunmakta olup, dünya seyahatleri toplam arz içinde küçük bir yer tutmaktadır. Bütün bu bahsedilenlerin doğal sonucu ise kruvaziyer seyahatinin hava taşımacılığı ile desteklenmesi gereğidir. Kruvaziyer yolcuları programın başladığı ve bittiği limanlar ile ülkeleri arasında uçaklarla taşınmaktadır. Bu limanların planlanmasında kentteki havalimanının varlığı ve konumu, konaklama gibi altyapı olanakları ön plana çıkmaktadır (Güzel [43]).

Kruvaziyer gemiler 4-5 yıldızlı yüzer otel gibidir. Otel ve deniz işletmeciliği bir yüzer yapının içinde bütünleştirilmiştir. Alışveriş, eğlence merkezleri; balkonlu kamaraları; casino, bar, restoran, dinlenme, okuma, terapi ve spor salonları gemide yayınlanan günlük gazeteler ve dergiler, konferans salonları, tiyatro ve kütüphane, uydu haberleşme ağı vb. yolcuya yönelik hizmetlerle kruvaziyer gemiler çok güverteli birer “yüzer şehir” şekline dönüşmüştür. Bu tür gemilerin 15 güverteli (katlı) olanları olağandır (Dowling [20]) (EK-A)

3.2 Kruvaziyer Turizmin Tarihsel Gelişimi

İlk gemi seyahatleri 1800'lerde başlamasına rağmen modern deniz gezisi endüstrisi ancak 1960'lardan sonra başlamıştır ki bu da transatlantik okyanus seyahatlerinin sonlanmasından sonradır (Ward [46]).

Seyahat ve turizmin büyümesi, 19. yüzyılda buharlı gemiler ve demiryollarının ortaya çıkışı gibi güvenli bir taşımacılık sistemine dayanmıştır. Turizm, bundan başka, kentleşme, endüstriyelleşme, zenginlik ve eğitimdeki artış ve ülkedeki, denizdeki ve denizaşırı yerleri görme isteğinden faydalanmıştır. Bunların sonucunda, taşımacılığa olan talep artmış, böylece gemicilik endüstrisinin temelleri atılmıştır. Göç dönemi olan

19. yüzyıl ve 20. yüzyılın başlarında okyanuslar arası seyahate Avrupa ile Kuzey Amerika ve Büyük Britanya ile Avustralya ve Yeni Zelanda arasındaki göçmen trafiği hakimdir (Dickonson ve Vlademir [47]).

Dowling [20], kruvaziyer gemilerini, feribotlar gibi sadece bir ulaşım aracı değil, yüzen bir otel veya yüzer bir tatil olarak nitelendirmiş, ancak bunun her zaman böyle olmadığını ifade etmiştir. Geçmişte, uçakların kıtalararası yolcu taşımaya başlamasından önce özellikle Atlantik'in iki yakası arasındaki ulaşımı sağlayan "Ocean Liners" denilen, zamanın tüm teknolojik özellikleriyle donatılmış olan "the Normandy(1932)" ve "the Queen Mary(1934)" gibi lüks gemiler yolcu ve yük ulaşımını sağlamaktaydı. Transatlantik yolcu taşımacılığının hızı sadece ekonomik olarak değil, prestij için de önemliydi (Dinkla [48]). İkinci Dünya Savaşından sonra uçakların popülaritesinin artmasıyla, iki liman arasında yolcu sevkياتını ön planda tutan bu okyanus gemilerine olan talep gittikçe düşmüş ve sonunda ulaşım aracı olarak işlevini yitirmiştir. Bu gelişmelerden sonra, söz konusu gemi sahipleri yeni bir konsept yaratarak gemilerini tatil veya gezi amaçlı kullanmak yoluna gitmişlerdir. Bildiğimiz kruvaziyer endüstrisi bu periyotta ortaya çıkmıştır. Günümüzde ise uçaklar kruvaziyer sektöründeki yolcu gemileriyle rekabet etmekten çok, kruvaziyer ürünün önemli bir parçası olmuşlardır (Dinkla [48]).

1980'lerin ortalarına kadar, deniz gezisi endüstrisi talep şartlıydı. Ancak daha sonraki süreçte deniz gezileri için artan talebi karşılamak için, büyüme hızlandırılmıştır. Daha büyük kapasiteli kruvaziyer gemileri suya indirilmiş ve yeni kruvaziyer şirketleri kurulmuştur. Mevcut kruvaziyer şirketleri gemilerine yatırım yapmaya devam ettiler. Yeni kruvaziyer gemisi siparişleri veya eski gemilerinin genişletilerek kullanılması 1990'lı yıllarda yatak kapasitesini arttırmıştır (Ward [46]). Daha yeni olan gemiler seleflerinden daha büyüktü ve 2500'e yaklaşan veya bu rakamı geçen yolcu kapasiteleri vardı. Günümüzde ise boyu 360 m. olan 6400 yolcu kapasiteli kruvaziyer gemileri bulunmaktadır (EK-A)(EK-B).

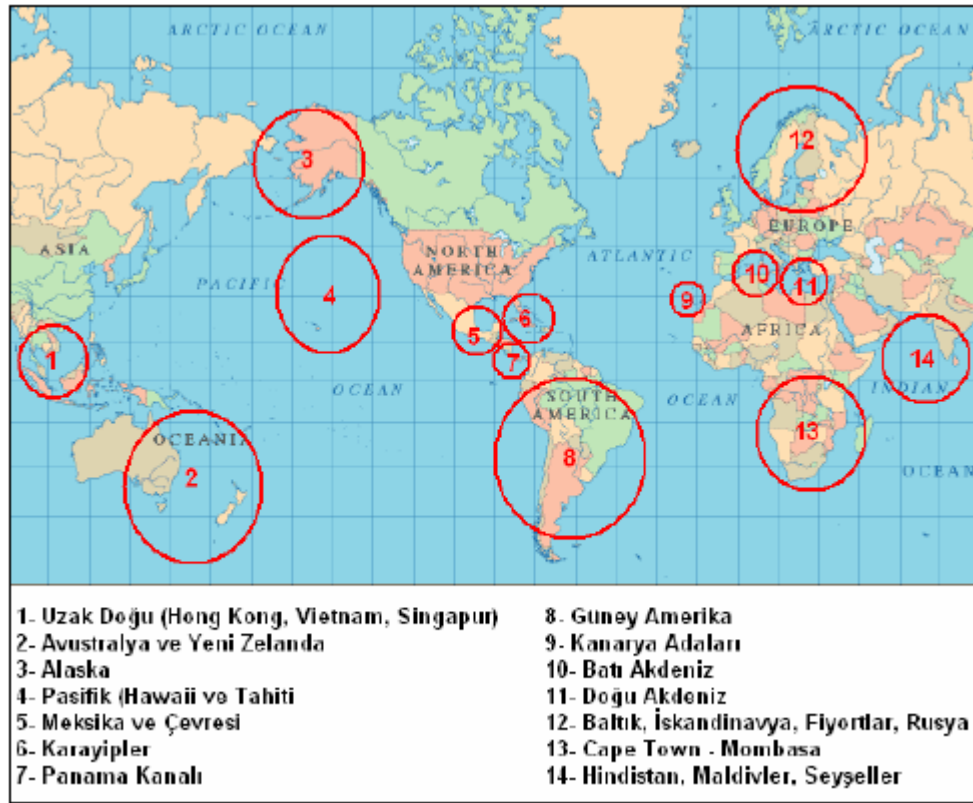
3.3 Dünyada Kruvaziyer Turizmin Durumu

Kruvaziyer endüstrisi, turizm endüstrisinin küçük bir parçasıdır. Kruvaziyer gemiler giderek daha fazla büyümekte ve popüler hale gelmektedir. Bunun yanında endüstri,

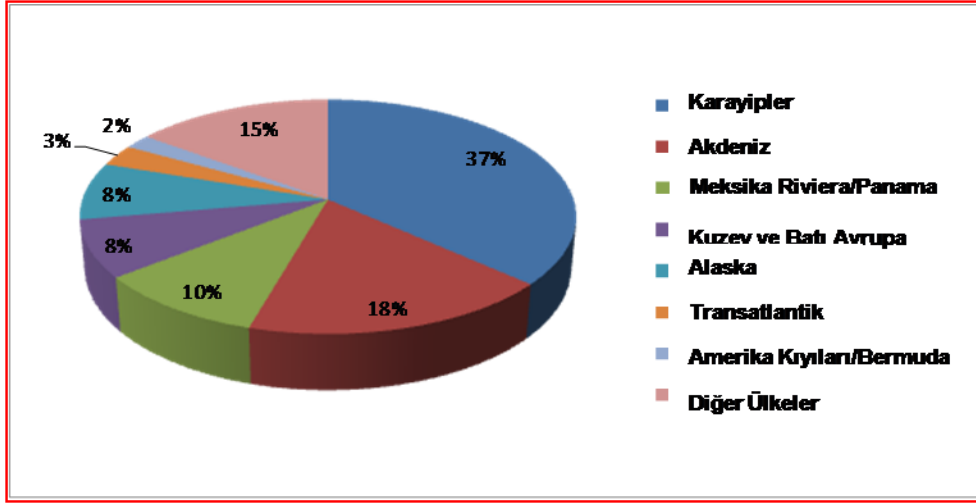
geleneksel bir üründen özel bir ürün olma yönünde değişmektedir. Bu gelişmeler kruvaziyer endüstrisini 21. yüzyılda önemli sektörlerden biri olmasını sağlamıştır.

3.3.1 Kruvaziyer Bölgeleri

Dünyadaki ana kruvaziyer bölgeleri Kuzey Amerika ve Avrupa'dır (Şekil 3.3). Karayipler ana kruvaziyer bölgesi olup, daha sonra Akdeniz ve Orta Amerika bölgesi gelmektedir (Grafik 3.1). Karayipler ve Orta Amerika mevsimsel hava şartlarından olumsuz etkilenmemekte, kasırga mevsimi dışında kruvaziyer gemiler yıl boyunca bu bölgelerde ziyaret etmektedirler. Nisan ve Eylül ayları arasında kruvaziyer endüstrisinin büyük bir kısmı Avrupa ve Alaska'da yer seçmektedirler. Bu bölgelerde yaz ayları pik dönem olup, kış döneminde kruvaziyerlerin yer almadığı mevsim şartları vardır (Dowling [15]). Buradan iklimin kruvaziyer limanların yerseçiminde belirleyici bir faktör olduğu ortaya çıkmaktadır.



Şekil 3.3 Dünyadaki kruvaziyer turizmi bölgeleri (Fidanoğlu [49])



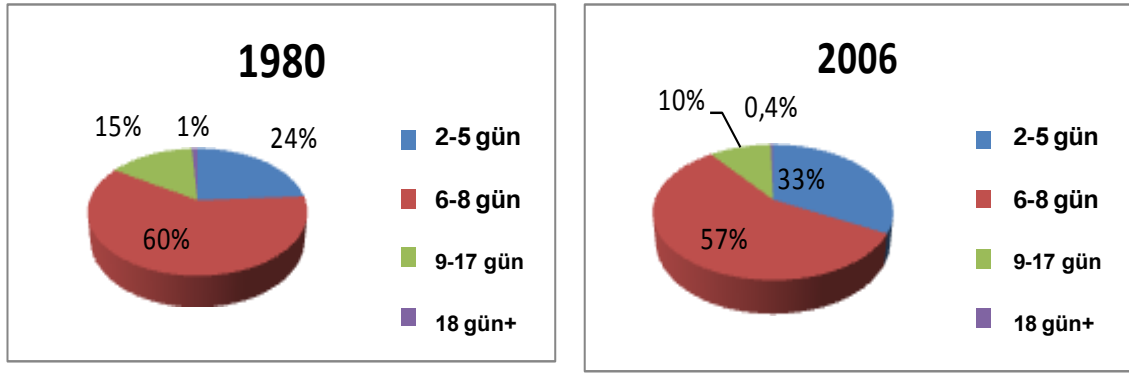
Grafik 3.1 2008 yılı bölge başına pazar payı [50]

Kruvaziyer sektörü son kırk yılda hızlı bir gelişme göstermiştir. Sektör sadece yolcu kapasitesi açısından değil, aynı zamanda gittikçe daha fazla küreselleşerek büyümektedir.

3.3.2 Kruvaziyer Yolcularının Özellikleri

CLIA'nın 2008 yılında yaptırdığı bir araştırmaya göre, kruvaziyer turistik ürün talep eden kitlenin; zengin, iyi eğitilmiş, orta üstü gelir seviyesine sahip ve % 69'unun kolej mezunu olduğunu ortaya çıkarmıştır. Mevcut kruvaziyer tur almış turistlerin yaş ortalaması 46 iken, 2006 yılında yaş ortalaması 49'du. Ancak, daha genç yolcuların ilgisinin de sürekli artmakta olduğu ve önümüzdeki yıllarda bu yaş ortalamasının düşme eğiliminde olacağı beklentisi vardır (CLIA [50]). Kruvaziyer pazarında Amerikalı kruvaziyer yolcuların egemenliği vardır, daha sonra ise Birleşik Krallık gelmektedir. Diğer yolcular ise Almanya, İtalya, İspanya ve Fransa'dan gelmektedirler (Gibbons [51]).

Turizm endüstrisinde insanların artık her yıl tek büyük bir tatil yerine daha kısa çeşitli tatiller yapıldığı bilinmektedir. Bu eğilim kruvaziyer endüstrisinde de görülebilir. Kruvaziyer tur süresi gittikçe düşmektedir. 25 yıl öncesine göre özellikle 2-5 günlük kısa turların gittikçe daha fazla talep edildiği ortaya çıkmaktadır (Grafikl 3.2) (Dinkla [48]).



Grafik 3.2 Kruvaziyer gezilerin sürelerine göre dağılımı (BREA [52])

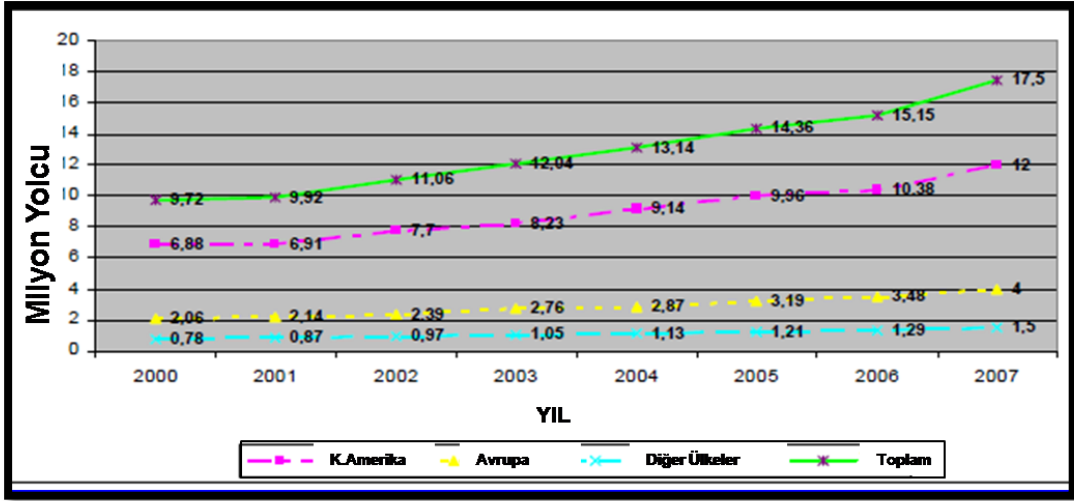
Dünyada kruvaziyer turizmin mevcut durumunu tanımlamakta yararlanılabilecek bazı temel eğilimler şunlardır:

- Kruvaziyer filoları grostonaj olarak büyümekte, yolcu kapasiteleri artmaktadır.
- Kruvaziyer yolcularının yaş ortalaması 45'den aşağıya doğru bir hareket göstermektedir.
- Kruvaziyer yolcuların ortalama gelir ve eğitim seviyelerinde de aşağıya doğru bir yönelme sözkonusudur.

Çizelge 3.1 2000-2008 yılları arasında bölge başına geceleme sayıları (CLIA [50])

BÖLGE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Kuzey/Merkezi Amerika	36769	38089	41740	46436	50568	52540	54033	54001	51935
Karayipler/Bahama	24710	26532	29617	32305	34868	35848	38029	36796	34263
Meksika Riviera/Panama	5254	3563	5480	6175	7758	8479	8018	8611	9130
Alaska	4197	4699	5053	5265	5914	6417	6356	6927	6968
Amerika Kıyıları/Bermuda	2608	3295	1590	2691	2028	1796	1630	1667	1574
Avrupa	10022	12384	13420	15875	17264	15257	17304	21546	23863
Akdeniz	6277	7547	6497	8153	9704	9735	10504	14748	16271
Kuzey ve Batı Avrupa	3745	4837	6923	7722	7560	5522	6800	6798	7592
Transatlantik	1016	1129	1006	1146	1425	1748	1467	2209	2830
Diğer ülkeler	6056	7979	7419	7229	8041	7686	8650	11951	13362
Toplam	53863	59581	63585	70686	77298	77231	81454	89707	91990

Çizelge 3.1'de 2000-2008 yılları arasında bölge başına toplam geceleme sayıları verilmiştir. Özellikle Avrupa pazarı ve transatlantik seyahatlerin 2000-2008 yılları arasında sırasıyla % 238 ve % 279 oranlarıyla önemli bir gelişme gösterdiği, Kuzey ve Orta Amerika pazarında ise % 141'lik bir yolcu gelişimi görülmektedir. Kruvaziyer yolcu sayısındaki önemli gelişmenin yanı sıra farklı kruvaziyer hatları tarafından sipariş edilen kruvaziyer gemilerin sayısının da arttığı görülmektedir (CLIA [50]).



Grafik 3.3 2000-2007 arası kruvaziyer hizmetleri talebi(milyon yolcud) [53] [12]

Grafik 3.3, 2000-2007 yılları arasındaki uluslararası ve iki büyük pazardaki kruvaziyer hizmetleri taleplerini göstermektedir. Dünya çapında talep yedi yıllık periyot boyunca % 80 artmıştır. Avrupa pazarı ise, 7 yıllık periyot içinde % 100 artmış olup, 2015 yılı itibariyle 5.2 milyon kruvaziyer yolcusuna hizmet etmesi tahmin edilmektedir (European Cruise Council [54]).

3.3.3 Kruvaziyer Gezisi Ürünü ve Kruvaziyer Hattı Ekonomileri

Kruvaziyer gezisi ürünü, özel nitelikli gemi seyahatinin merkezinde bulunduğu bir turizm aktivitesidir. Kruvaziyer turistler, temelde, bir gemi seyahati satın alırlar. Bu gemi seyahati, birkaç limanın da bu süre içinde ziyaret edildiği, belli bir süre zarfında gerçekleşir. Bunun için kruvaziyer turistler Avrupa veya Amerika'dan, örneğin İstanbul'a gelebilir ya da Karayipler bölgesinde birkaç liman ziyaretini kapsayan bir kruvaziyer turu için İstanbul'dan bir turist, uçakla geminin ilk kalkış yeri olan liman kentine gidebilir.

Kruvaziyer gezisi ürününü çekici kılan bazı unsurlardan söz etmek mümkündür. Yolculuk sırasında, diğer seyahatlerde normal olarak karşılaşılan yolculuk güçlükleri, deniz gezilerinde yoktur. Bütün tatil boyunca, hareket eden bir evde oturulurken, önceden seçilmiş bir limandan diğerine uğramak mümkündür. Ayrıca gemide büyük bir konfor vardır. Deniz turlarında, istenilen iklim ve çevrelere seyahat edilebilir (Toskay [55]). Kruvaziyer gemilerde sağlanan nitelik ve konfor yükselişi, bu alanda potansiyel talebi fiili düzleme çekebilmektedir. Diğer yandan, kruvaziyer turizm ürünü talebinde,

denizi ve denizde gemi seyahatini sevmek, belki de ön koşuldur (İncekara ve Yılmaz [56]).

Günümüzün “deniz gezisi” kavramı geliştirilmiş, safiştirilmiş, genişletilmiş ve daha kolay tüketim için hazır hale getirilmişse de, eski günlerdekinden pek farklı değildir. Tanım olarak “deniz gezisi yapmak” genel olarak birkaç değişik limana uğrayarak seyahat etmek olarak görülür. Bu yüzden, normal anlamıyla “deniz gezisi”, “zevk maksatlı deniz gezisi”, veya “önceden belirlenen bir plana uygun olarak birkaç limana uğrayarak yapılan yolculuk” anlamında gemi ile seyahat etme işidir. Deniz gezisi ürününü oluşturan parçaları etrafli bir şekilde listelemek bu parçaların çeşitliliği nedeniyle çok zordur. Deniz gezisi kavramının anlamı çoğunlukla zevk amaçli deniz gezisi şeklinde kısıtlansa da konuya geniş bir perspektiften bakılınca bunun gerçeği yansıtmadığı ve çok daha geniş bir kapsamı olduğu anlaşılır. Deniz gezisi olgusu, turistlerin memnuniyetinin her yönünü kapsayan maddi ve manevi unsurların oluşturduğu karmaşık bir bütündür. Deniz gezisinin değeri ulaşım, gidilecek limanlar, barınma, yemekler, spor imkanları, sosyal aktiviteler ve eğitim işlerine kadar uzanan önemli öğelerden oluşur ki bu unsurlar, herşeyi kapsayan bir tatil paketini oluşturur. Buna karşın, deniz gezisi, fiziksel boyutları ne olursa olsun, üç ana unsurdan oluşur. Bu unsurlar; ulaşım, konaklama, turistik çekiciliklerdir (Johnson ve Barry [57]).

Günümüzde kruvaziyer şirketleri şunları sağlamaktadır:

- Yolcu gemilerinde çeşitlilik
- Potansiyel güzergahlarda çeşitlilik
- Kruvaziyer süresine ilişkin seçimler
- Kruvaziyer gemisindeki aktivitelerin çokluğu ve aynı zamanda yolcu gemisi tarafından ziyaret edilen alanların seçimleri

Kruvaziyer turizmi gemicilik sektörü kadar dinamik bir turizm türüdür. 1990’dan beri kruvaziyer endüstrisi yıllık % 7.4 ortalama yolcu oranıyla büyümüştür [50].

Kruvaziyer gemilerin artan kapasitesinin önemli bir yansıması da, kruvaziyer yolcu terminalleri açısından kapasitesinin arttırılması ihtiyacıdır. Kruvaziyer turizm için küresel pazarda daha etkili rekabet edebilmek için özellikle ana liman(yolcuların

seyahate başladıkları ve sonlandırdıkları) olmaya talip olan çoğu liman kenti bu ihtiyaçlarını geliştirmeye çalışmaktadır. Bu kentler turizme ilişkin gelir açısından ekonomik yarar sağlamayı düşünmektedirler. Yolcu başına harcamalar azaltılmış ve kruvaziyer şirketleri fiyat indirimleri sunmuşlardır. Ayrıca kruvaziyer şirketleri potansiyel yolcu gruplarına ulaşmak amacıyla talep açısından farklı ve niş pazarları oluşturmaya, müşterilerine sundukları ürünü farklılaştırmaya başlamıştır. Bu eğilim farklılaşmış ürün sunan (örneğin düşük gelirli yolcuları hedefleyen Easy Cruise gibi) kruvaziyer şirketlerin gelişmesine yansımıştır.

3.3.4 Kruvaziyer Turizmin Sosyal, Ekonomik ve Çevresel Etkileri

Kruvaziyer gemilerinin kapasitesinin, kruvaziyer sezonun uzunluğu ve kruvaziyer endüstrisinin kapsama alanının arttırılması yani global hale gelmesi, kruvaziyer endüstrisinde önemli bir büyüme sağlamıştır. Bu nedenle çoğu liman kentinde, kruvaziyer yolcu terminalleri gibi üstyapıların ve altyapıların gelişmesini sağlamıştır. Kruvaziyer turizm ile ilgili ekonomik, sosyal ve çevresel yararlar bulunmaktadır (Çizelge 3.2). McCarthy'ye göre [13] te kruvaziyer yolcularının gerek dolaştıkları ören yerlerinde, gerekse kent merkezinde yaptıkları alışverişlerle kent ekonomisine doğrudan katkı sağladıkları gibi, söz konusu hizmet alanlarında çalışanların geçim kaynaklarının artmasından dolayı, kruvaziyer sektörünün dolaylı katkısı da kaçınılmazdır. Ayrıca, kent ile kruvaziyer sektörünün etkileşimi, kentte yaşayanlar için de sinerji oluşturmaktadır.

Kruvaziyer liman kompleksinin sağladığı ekonomilerin, görece büyüklüğünün yanı sıra, yaygınlaştırıcı etkilerinden dolayı toplumda daha geniş kesimlerin yararlanmasına fırsat tanıyacağı tahmin edilmektedir (McCarthy [13]). Deniz turizm tesislerinin tetikleyebileceği diğer yatırımlar ve gelişmeler yanında, yakın çevrede fiziki gelişmeleri de yönlendirme kapasitesi bulunmaktadır. Bu tesislerin yapacağı olumlu katkılardan biri de yenileme süreçlerine ivme kazandırmasıdır. Deniz turizm tesisleri yatırımlarının getireceği bir başka olumlu sonuç, çevredeki tarihi eserlerin korunması ve bazı işletmelerin değer kazanmasına yol açmasıdır (McCarthy [13]).

Çizelge 3.2 Kruvaziyer turizmin olumlu etkileri(McCarthy [13], Millspaugh [58], Capocaccia [59], Bruttomesso [60] kaynaklarından yararlanılarak çizelgeleştirilmiştir)

EKONOMİK	SOSYAL	ÇEVRESEL
• Ziyaretçi harcamalarının artması ve işgücü yaratma (dolaylı ya da doğrudan etkileri içeren) (McCarthy [13]) • Kruvaziyer turizmin yıl boyunca hareketliliğin artmasıyla turizm sezonunun uzaması (McCarthy [13]) • Kruvaziyer turizm ile ilgili prestije bağlı olarak kentin imajının güçlendirilmesi ve bu imajın değişmesine bağlı olarak daha geniş liman alanında yeni hizmet sektörlerinin (eğlence sektörü gibi) çekici hale gelmesi (McCarthy [13]) • Terminallerin ana işlevine ek olarak, ticaret ve eğlence gibi diğer kullanımları da içeren yolcu terminallerinden ek gelirler elde edilmesi (Capocaccia [59]) • Yenilemenin daha geniş bir alana sinerjik etkisinin olması (Bruttomesso [60])	• Yatırımcıların yaptığı ve gelişmenin potansiyel olumsuz etkilerini dengeleyen tasarımlar ile arazinin değerinin artması sağlanabilir ve bu tasarımlar kamusal amaçlı kullanımları içerebilir. Örneğin hem yerel halka hem de ziyaretçilere yararlı olabilen toplumsal hizmetleri, çevresel düzenlemeleri ve altyapının güçlendirilmesini sağlaması (McCarthy [13]) • Kruvaziyer terminalleri gibi kruvaziyer turizmle ilgili gelişmeler, kıyıya daha öncekilerden daha geniş bir giriş sağlayarak (yürütüş yolları gibi) hem ziyaretçiler hem de yerel halka hizmet eden kullanımların sağlanması (McCarthy [13]) • Kruvaziyer turizm ile ilgili gelişmelerde ticaret ve eğlence gibi hizmetler yerel halkın olumlu bulabileceği diğer hizmetleri sağlaması (McCarthy [13]) • Turizm ile ilgili gelişmelerin, yerel halkın özellikle özgünlükten ödün vermeksizin kullanılan tarihi liman alanlarıyla yeniden bağlantısını sağlaması (McCarthy [13])	• Konum açısından özel avantajları olan, ancak kullanılmayan alanlar olan kıyı alanlarının yeniden kullanımını sağlaması (Millspaugh [58]) • Kültürel mirasın yeni işlevler verilerek korunması (Millspaugh [58]) • Kıyı ve kent arasındaki bağlantıların düzenlenmesiyle, kullanımların entegrasyonuna öncelik veren “master-plan” yaklaşımı kentin bütününe daha efektif kullanım olan karma kullanımların sağlanması (McCarthy [13]) • Düzenlenmiş bir genel çevre ve kıyı alanının görünebilirliğini sağlayan planlama ile kentin giriş kapısı olması (örneğin yenileme odağı oluşturulması veya ikonik mimarlık yapıları gibi) (McCarthy [13])

Çizelge 3.3 Kruvaziyer turizmin olumsuz etkileri(McCarthy [13]), (Figueira de Sousa [61]), (Shaw [62]), (Martini [63]), (Matvejevic [64]) kaynaklarından yararlanılarak çizelgeleştirilmiştir)

EKONOMİK	SOSYAL	ÇEVRESEL
• Kruvaziyer turizmin liman kentinde kıyı alanlarında gelişimi yüksek maliyetlere ve sorunlara neden olabilir. Örneğin mevsimsel, düşük ücretli ve düşük vasıflı işçilerden oluşan işgücünün yaratılması gibi (McCarthy [13]). • Özellikle ziyaretçiler kente minimum zaman geçirdiğinde, ziyaretçilerden elde edilen gelir(doğrudan ve dolaylı) görece az olabilir. Bu tür gelirler moda olan küresel değişimlere karşı algılanan risk ve bu değişimlerin etkisi açısından kırılgandır. Ziyaret eden kruvaziyer gemilerin ekonomik etkisi görece olarak az olabilir yada Liman kentlerine genel yararının azalması söz konusu olabilir (McCarthy [13]). • Daha uzun bir süreçte kruvaziyer turizm için küresel baskıların artması, liman kentlerinin yerel farklılık ihtiyacının önemine vurgu yapan baskılar bağlamında kıyı alanlarının homojenliğine neden olabilir (McCarthy [13]). • Gemide satılan ürünlerden elde edilen gelir doğrudan gemi sahiplerine tahakkuk edilmesi ile ev sahibi kentler için yararlar azalabilir (Figueira de Sousa [61]).	• Emlak değerlerinin artması ve sadece iyi eğitilmiş veya zenginlerin kullandığı imtiyazlı arazi kullanımının gelişmesi ile sosyal ayrılmaya veya soylulaştırmaya yol açabilir(McCarthy [13]). • Bazı durumlarda anti-sosyal davranışlar ve suç oranının artmasına bağlı olarak sosyal harcamalar çıkabilir, yerel halk için kentsel yaşam kalitesinin düşmesi gibi çevresel etkilere bağlı olarak daha geniş bir düşüş yaratabilir (McCarthy [13]).	• Çok sayıda kruvaziyer yolcusuyla başa çıkmak için ulaşım gibi altyapı yetersizliğinden kaynaklanan çevresel maliyetlere neden olabilmektedir. Özellikle yolcuların gemiye çıktığı ve karaya indiği (bazen birden fazla gemi karaya çıktığında günde 10000'in üzerinde yolcunun çıkması) ana limanlarda trafik sıkışıklığına neden olabilir (Capocaccia [59]). Özellikle tarihi mirasın korunmasında önemli bir konu olan hassas tarihi kentsel alanlarda bu sıkışıklığın etkileri hissedilebilir (Shaw [62]). Bu problemler büyük kentlerdeki kruvaziyer terminallerinin dikkatli planlandığı kentleri de etkileyebilmektedir (Martini [63]) • Gürültünün artması, hava, toprak ve su kalitesinin düşmesi, doğal habitatın kaybı gibi çevresel kirliliklere neden olabilir (Matvejevic [64]). Kükürt bakımından zengin egzoz dumanları çıkararak hava kirliliğine neden olabilir ya da kruvaziyer gemilerinden atıklarından(atık su, petrol gibi) dolayı su kirliliği ortaya çıkabilir (McCarthy [13]).

Kruvaziyer (ve diğ er turizm) faaliyetleri liman kentleri için yenileme sonucu başarıya ula tırabilen önemli yararlar sunabilir (McCarthy [13]). Kentler bu yararları sağlamak adına terminal hizmetlerini geliştirmek için rekabet etmektedirler (Millspaugh [58]).

Bu tür kıyı gelişmeleri konusunun anlaşılabilmesi için kullanılabilecek genel kriterlerden biri de, daha geniş ölçekte yenilemenin sağlanması açısından, liman kentlerinde kruvaziyerler ile ilgili gelişme planlarının potansiyel katkılarını tespit etmektir. Bir başlangıç noktası olarak aşağıdaki kriterler önerilebilir (McCarthy [13]):

- 1) Tarihi yapıların yeniden kullanımını içeren uygun işlevlerin entegrasyonu
- 2)  evredeki alanlarla özellikle kent merkeziyle entegrasyon
- 3) Yenilemenin kenti bir bütün olarak etkilemesi
- 4) Planın ortaklıkların dahil edilerek geliştirilmesi

Kruvaziyer turizmin kente olumlu katkılarının yanı sıra liman kentlerinin kıyılarında kruvaziyer turizmin gelişmesi sosyal, ekonomik ve çevresel sorunlara yol açabilir ( izelge 3.3). Çizelge 3.2’de kruvaziyer turizmin olumlu etkileri,’de ise kruvaziyer turizmin olumsuz etkileri yer almaktadır.

3.4 Türkiye’de Kruvaziyer Turizmin Durumu

3.4.1 Türkiye’de Kruvaziyer Turizmin Gelişimi

Türkiye’de kruvaziyer gemi işletmeciliği 2. Dünya Savaşı’ndan sonraki yıllarda ba lamı tır. Türkiye’nin kruvaziyer gemi i letmeciliğindeki ilk adımı, bir liner yolcu gemisi olan “Ege” adlı gemiyle ba lamı tır. Daha sonra, ikinci el olarak, ABD’den alınan “Ankara”, “Tarsus”, “Adana”, “İstanbul”, “Ordu”, “Trabzon” ve “Giresun” adlı gemilerle liner ta ımacılığa devam edilmiştir. İtalya’da 1950 yılında inşa edilen “Samsun” ve “İskenderun” gemileri de kruvaziyer olarak Akdeniz’in çeşitli limanlarında pek çok sefer yapmıştır (  i ık ve Kadioğlu [19]).

Türkiye’de gerçek anlamda bir kruvaziyer gemi i letmeciliğinin varlığından söz edilemez.    nk , Türkiye’de kruvaziyer sefer yapan gemilerin tasarım standartları hayli düşüktür. Dünya standartlarında tasarlanmış kruvaziyer yolcu gemileri karşısında,

Türkiye'nin kruvaziyer gemilerinin rekabet şansları fazla sayılmaz (Üçışık ve Kadioğlu [19]).

Türkiye'nin 1990 yılından sonra yabancı destinasyonlarda kruvaziyer seyahati olarak sınıflandırılabilen hatlar sadece İstanbul-Barcelona, İstanbul-Mısır, İstanbul-Hayfa, İstanbul-Soçi hatlarıdır. İstanbul-Soçi seferi 1990 yılında kurulmuştur. Buna ek olarak Batı Akdeniz'in yanında Ege Adaları'ndaki seyahatler başlamıştır [65].

Türk bayraklı kruvaziyer işletmeciliğinde gerekli ilerleme sağlayamamıştır. Denizcilik sektöründeki özelleştirme sürecinin ardından, bazı Türk işletmeciler Ankara ve Samsun gemilerini satın almışlardır. Bu gemilerle, ilk olarak İstanbul ve İzmir arasında, daha sonra Türkiye ve komşu ülkeler arasında yolcu ve araç taşınmıştır. Ancak bu hatlar kruvaziyer hatları olarak sınıflandırılmaz (Üçışık ve Kadioğlu [19]).

Teknik yetersizliklerin yanında, kruvaziyer gemilere hizmet sağlayan limanların sayısının az olması, bu limanların kapasitelerinin düşük olması ve kruvaziyer gemi işletmecilerinin Türkiye'yi istenilen seviyede tercih etmemesi gibi sorunlar bulunmaktadır. Kruvaziyer gemi işletmecilerinin Türkiye'yi tercih etmemelerinin bir başka nedeni de mevcut ancak yetersiz olan imkanlara verilen hizmetler için ücretlerin çok yüksek olmasıdır. Kruvaziyer yolcularına hizmet sağlayan iyi donanımlı kruvaziyer terminalleri planlanmaya başlamıştır (Kadioğlu [18]).

3.4.2 Türkiye'de Kruvaziyer Turizme Hizmet Sağlayan Limanlar

Dünyada yolcu gemilerinin artmakta olduğu ve bu gemilerin kapasitelerinin hızla büyümekte olduğu bir dönemden geçildiği düşünüldüğünde Türkiye'nin, Akdeniz, Karadeniz ve dünya kruvaziyer destinasyonlarında önemli bir yere sahip olduğu gerçeği ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle, Türkiye'de kruvaziyer liman hizmetleri taleplerinin gelecekte artacağı ve Türkiye'nin bu talepleri karşılayacak liman kapasitelerine sahip olması gerekliliği sözkonusudur. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması, sahip olduğu tarihi ve kültürel değerlerin çokluğu kruvaziyer turizmi açısından çok önemli avantajlara sahip olduğunu göstermektedir. Ancak turist sayısı her ne kadar hızla ilerliyormuş gibi görünse de, gelen turistlerin sadece % 15'lik bir kısmı yüksek gelir grubuna mensuptur. Bu oranı arttıracak en önemli alternatiflerden biri de kruvaziyer

turizmidir. Türkiye halen dünya kruvaziyer turizm talebinin % 0.5'ini karşılamaktadır. Türk deniz ticaret filosunun günümüzde modern anlamda bir kruvaziyer gemisini bünyesinde bulunduramaması büyük bir eksiklik olarak görülmektedir [66].

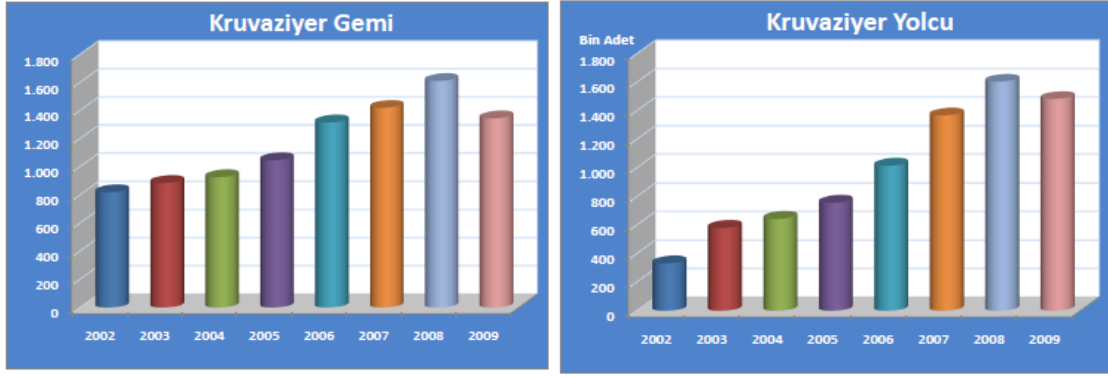
Akdeniz'de kruvaziyer yolculuğu güzergahında Fransa, İspanya, İtalya, Yunanistan, Türkiye, İsrail ve Mısır bulunmakta olup, Türkiye'de kruvaziyer turizmin İspanya, İtalya ve Yunanistan çıkışlı, paket turların uzantısı olarak ve çoğunlukla günübirlik uğrak şeklinde gerçekleştiği gözlemlenmektedir. Türkiye'nin özellikle kıyı bakımından sahip olduğu eşsiz doğası, tarihi güzellikleri ve deniz turizmi nedeniyle kruvaziyer turizmde önemli paya sahip olabileceği düşünülmektedir. Türkiye'de kruvaziyer turizmi halihazırda yabancı firmaların tercihinine bağlı gelişmekte ve Türkiye belirli limanlarda günübirlik gezilere katılan gemi yolcularının yaptığı alışverişten kazanabildiği görülmektedir [66].

Çizelge 3.4 Türkiye'deki başlıca limanlara gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları [67]

LİMAN/İSKELE ADI	2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010*	
	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU
Alanya	70	36845	63	30737	106	56139	100	70190	114	80440	124	93937	84	57,000	73	50,285	1	228
Antalya	56	18,617	92	48,012	63	51,049	40	30,424	32	13,015	34	15,680	41	25,057	23	12,549	14	38,542
Bodrum	71	16,540	63	15,416	79	33,231	55	8,921	66	10,478	63	9,892	126	52,862	87	38,414	27	8,407
Çanakkale	15	4,251	23	3,629	25	4,191	33	7,460	24	5,008	23	5,207	31	8,776	33	8,712	4	3,736
Dikili	23	12,518	25	16,661	23	6,405	19	4,444	23	3,990	13	2,631	29	10,424	13	6,592	5	2,739
Fethiye	21	1300	22	2532	21	3682	7	3157	67	3566	4	948	13	4,217	8	2,615	2	533
İstanbul	179	97,461	199	200,079	141	114,390	202	176,768	306	273,553	340	422,896	404	489,544	313	476,541	118	172,456
İzmir	18	2081	5	3271	33	75934	39	66285	105	184797	122	287357	133	318,451	129	315,454	57	144,836
Kuşadası	336	119,782	337	225,330	348	221,417	441	301,105	471	368,696	613	466,677	601	518,872	506	462,746	190	190,388
Marmaris	23	20774	51	32977	74	74753	97	83094	83	65265	64	60039	70	101,874	74	81,472	24	39,211
Sinop	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	3,136	14	7,861	4	1,891
Trabzon	9	2533	7	3204	13	3816	12	4351	17	4845	13	2950	15	4,813	19	7,369	4	2,293
TOPLAM	821	332,702	887	581,848	927	645,264	1,048	757,563	1,317	1,016,314	1,421	1,368,400	1,612	1,605,372	1,292	1,470,610	450	605,260

* 2010 yılı verileri 01.01.2010 - 30.06.2010 tarihleri arasında kapsamaktadır.

Son yıllarda Türkiye'ye kruvaziyer gemileri ile yapılan seyahatlere olan taleplerde kayda değer bir artış gözlenmektedir. Çizelge 3.4'te görüldüğü gibi 2002-2008 yılları arasında Türkiye'deki limanlara gelen kruvaziyer yolcu sayılarında en büyük artış İzmir Limanı'nda görülmüş, onu % 402 ile İstanbul Limanı, % 390 ile Marmaris Limanı ve % 33'lük bir artış ile Kuşadası Limanı izlemiştir. Kuşadası ve İstanbul Limanları arasında yolcu sayısı bakımından sadece % 2'lik, gemi sayısı açısından ise % 12'lik fark olması, İstanbul Limanı'nın Kuşadası Limanı'na göre çok daha büyük gemileri ağırladığını göstermektedir.



Grafik 3.4 Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi sayısı (2002-2009) [67] - Grafik 3.5 Türkiye'ye gelen kruvaziyer yolcu sayıları (2002-2009) [67]

Son yıllarda Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi ve kruvaziyer yolcu sayılarında kayda değer bir artış gözlenmektedir (Grafik 3.4) (Grafik 3.5). Çizelge 3.4'te görüldüğü gibi 2002-2008 yılları arasında en fazla kruvaziyer gemi artışının yaklaşık % 639 ile İzmir Limanı'nda olduğu, onu % 204 ile Marmaris Limanı ve % 126 ile İstanbul Limanı'nın izlediği görülmektedir. 2002-2008 yılları arasında Türk Limanları'ndaki toplam kruvaziyer yolcu sayısında ise yaklaşık % 97'lik bir artış olduğu görülmektedir.

Çizelge 3.5 Türkiye'de kruvaziyer gemilerine hizmet veren başlıca limanlar ve özellikleri [68]

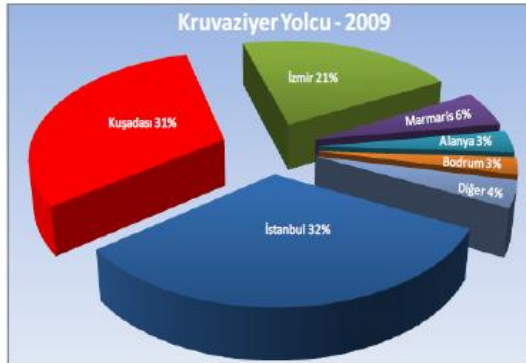
LİMAN ADI	Bulunduğu Bölge/İL	İşletici Kuruluş	Hizmet Türü	Rıhtım/İskele Uzunluğu(m.)	Rıhtım/İskele Derinliği(m.)
T.D.İ. İstanbul Limanı	Marmara-İstanbul Boğazı/İstanbul	Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.	Yolcu	Salıpazarı: 627	10
				Karaköy: 523	7-9
T.C.D.D. Alsancak Limanı	Ege/İzmir	T.C.D.D. Liman İşletme Müdürlüğü	Yolcu, Yük	330	8-8,5
Dikili Limanı	Ege/İzmir	Dikili Liman ve Turizm İşletmeleri A.Ş.	Yolcu, Yük	252	9-10
Kuşadası Limanı	Ege/Aydın	Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	Yolcu	996	8,5-11
Bodrum Limanı	Ege/Muğla	Bodrum Belediyesi Tic. Tur. A.Ş.	Yolcu	460	9-22
Marmaris Limanı	Ege/Muğla	Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş.	Yolcu	440	7,5-11
Antalya Limanı	Akdeniz/Antalya	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.	Yolcu, Yük	310	5,5-10
Alanya Limanı	Akdeniz/Antalya	Alidaş Alanya Liman İşletmeleri A.Ş.	Yolcu	966	8-15

Çizelge 3.5'te Türkiye'deki kruvaziyer gemilerine hizmet veren başlıca limanlar ve özellikleri verilmiştir. Günümüzde Türkiye'de kruvaziyer gemilerine başlıca oniki limanda hizmet verilmektedir (Şekil 3.4). Bunlar; Kuşadası, İstanbul, İzmir, Marmaris, Alanya, Bodrum, Antalya, Dikili, Trabzon, Çanakkale, Fethiye ve Sinop Limanları'dır. Bu limanların çoğu aynı zamanda yük limanı olarak da hizmet vermektedir. Sadece turizm

amaçlı olarak kruvaziyer gemilere hizmet veren limanlar; İstanbul, Kuşadası, Marmaris, Alanya ve Bodrum Limanları'dır.



Şekil 3.4 Türkiye’de kruvaziyer gemilerine hizmet eden başlıca limanlar [69]



Grafik 3.6 2009 yılında gelen kruvaziyer yolcuların Türkiye içindeki dağılımı [67]-Grafik 3.7 2009 yılında gelen kruvaziyer gemilerin Türkiye içindeki dağılımı [67]

2006 yılından itibaren özellikle büyük yolcu kapasiteli yolcu gemilerinin Türkiye’ye gelmeye başlamaları ile yolcu sayısında ciddi artışlar gerçekleşmiştir. Türkiye’de yer alan kruvaziyer gemilere hizmet eden limanların tamamı uğrak limandır. Bu limanlar herhangi bir seferin başlangıç veya bitiş noktasında yer almamaktadır Grafik 3.6’da ve Grafik 3.7’de Türkiye’ye gelen kruvaziyer yolcuların limanlara dağılımı görülmektedir. Grafikte 3.6’da görüldüğü gibi 2009 yılında Türkiye’ye gelen kruvaziyer yolcu sayısında en büyük payı İstanbul Limanı almakta daha sonra Kuşadası ve İzmir Limanları gelmektedir. Bu üç liman % 80’in üzerinde bir paya sahiptir. Grafikte 3.7’de görüldüğü

gibi 2009 yılında Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi sayısında en büyük payı Kuşadası Limanı almakta daha sonra İstanbul ve İzmir Limanları gelmektedir [66].

Kruvaziyer gemilerinin Türkiye'de en çok uğradığı limanlar; Kuşadası, İstanbul, İzmir(Alsancak), Alanya, Bodrum ve Marmaris Limanları'dır. Kuşadası Limanı, kruvaziyer gemi turları ile gelen ziyaretçilerin Efes Antik Kentine yaptıkları gezilerin kapı noktası olması dolayısı ile en yoğun liman konumundadır.



Fotoğraf 3.1 Kuşadası kruvaziyer limanı [71]



Fotoğraf 3.2 Marmaris ve Marmaris kruvaziyer limanı [72]

Türkiye'deki limanları ziyaret eden kruvaziyer gemilerin kapasitelerinin arttığı (ortalama boy: 300 m., ortalama yolcu sayısı: 3.000 kişi) gözönüne alındığında, mevcut potansiyeli değerlendirebilecek ve karşılayabilecek kruvaziyer liman bulunmamaktadır. Yeni kruvaziyer limanların faaliyete geçirilmesinin yanında, mevcut limanların da kruvaziyer gemilerin ihtiyaçlarına uygun olarak iyileştirilmesi gerekmektedir [70].

Özellikle İstanbul, İzmir, Muğla ve Antalya kentleri, kruvaziyer ana limanı olabilmek için gerekli şartların tümüne sahiptir. Türkiye'nin kruvaziyer turizmi konusunda sahip olduğu birçok avantajın yanı sıra, kıyı bölgelerinde hergün biraz daha artan doğa ve tarih tahribatı, çirkin ve çarpık yapılaşma, su ve çevre kirliliği gibi birçok olumsuz koşul, önümüzdeki yıllarda sektör için önemli bir risk oluşturmaktadır. Turizm sektörü, sektörel bazda ancak içinde bulunduğu çevre ile birlikte planlanması gereken bir sektördür. Bu nedenle turizm yatırımları bölgesel özellikler ile birlikte bir bütün olarak değerlendirilmelidir. Faaliyet alanı açısından denizcilik sektörünün, verdiği hizmet türü açısından ise ulaştırma ve turizm sektörleri arasında yer alan kruvaziyer faaliyetleri, bu üç sektörle de yakın ilişki halindedir ve her üç sektördeki olumlu veya olumsuz gelişmelerden etkilenmektedir [70].

3.4.3 Türkiye Kruvaziyer Turizm Güzergahları

Kruvaziyer gemi seyahatleri çoğunlukla 3-14 gün arası planlanan gezilerdir. Uğrak limanların arasındaki mesafenin ne çok uzak ne de çok yakın olması gerekmektedir. Türkiye'nin konumu özellikle Karadeniz ve Akdeniz'de planlanan güzergahlar için büyük potansiyel teşkil etmektedir (Şekil 3.5)(Şekil 3.6) (Şekil 3.7) [66].

Türkiye limanlarına gelen kruvaziyer gemi güzergahları incelendiğinde, güzergahların yaklaşık % 72'sinde Kuşadası, % 63'ünde İstanbul ve % 15'inde İzmir bulunmaktadır. Türkiye'ye uğrayan kruvaziyer gemilerin çıkış noktalarına bakıldığında ise güzergahların büyük bir bölümünün Atina ve Roma çıkışlı olduğu görülmektedir [66].



Şekil 3.5 Akdeniz kruvaziyer gemi güzergahı örneği [66] - Şekil 3.6 Ege kruvaziyer gemi güzergahı örneği [66]



Şekil 3.7 Karadeniz kruvaziyer gemi güzergahı örneği [66]

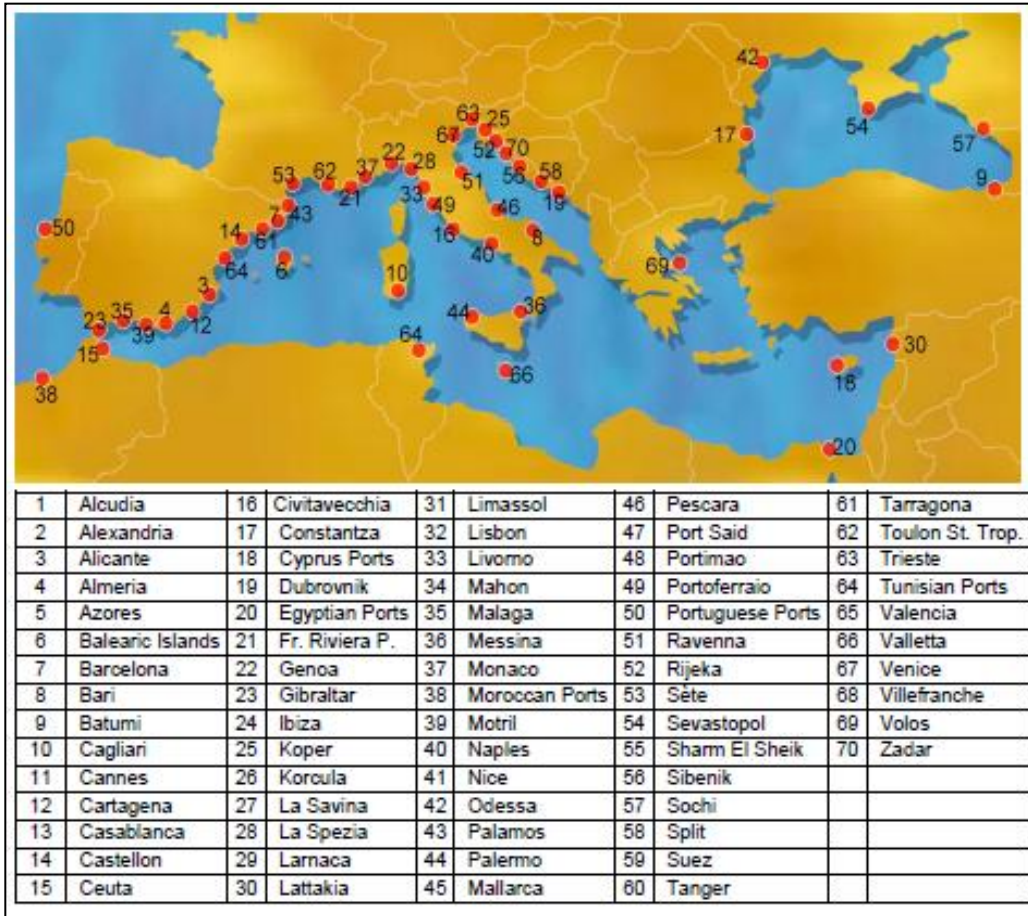
İstanbul'un ana liman olmadığı halde güzergahların % 19'unun başlangıç noktası olması, İstanbul'un kruvaziyer turizm potansiyelini ortaya koymaktadır. Bu potansiyelin değerlendirilebilmesi için talebin değişkenliği ve komşu ülkelerle rekabet de göz önünde bulundurulurularak İstanbul'da ana liman yatırımına ihtiyaç olduğu görülmektedir [66].

Akdeniz Bölgesi, dünyadaki en önemli kruvaziyer destinasyonlarından biridir. 2008 yılında 3.8 milyon yolcu Akdeniz'de yolculuk yapmıştır (Bond [73]). Akdeniz kruvaziyer pazarı, İtalya Yarımadası sınır alındığında Batı ve Doğu Akdeniz olmak üzere iki büyük alt pazara ayrılmaktadır. Deniz-kum-güneş üçlüsünü kapsayan Karayip Bölgesi'ndeki pazarın tersine, Akdeniz Bölgesi'ndeki kruvaziyer ürün deniz-kum-güneş üçlüsünün

yanısıra kruvaziyer yolcularına ek alternatifler de sağlamaktadır. Örneğin çeşitli tarihi yerleşmeler (Yunan, Roma, Mısır, Osmanlı vb.) yer almaktadır.

Son yıllarda, Avrupa limanlarından hareket eden gemilerde ciddi bir artış gözlenmektedir. Bu artışın sebebi Akdeniz Çanağı'nın aynı anda üç kıtanın gezilip görülebileceği tek bölge olmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca Akdeniz'in uygun iklim şartları, zengin tarihi ve kültürel değerleri bu bölgenin cazibesini daha da arttırmaktadır. 2005 yılında Akdeniz'de 118 adet kruvaziyer gemisi hizmet vermiştir. Akdeniz'de yılın 12 ayı boyunca hizmet veren bazı kruvaziyer limanları Şekil 3.8'de; bu limanlara gelen yolcu ve gemi sayıları ise Çizelge 3.6'da gösterilmiştir.

Akdeniz Bölgesi'nde 150'den fazla liman kruvaziyer gemilere hizmet vermektedir. Ancak bu limanların çoğu uğrak limanları olup, ana limanlar Batı Akdeniz'de yer almaktadır. Örneğin İtalya'daki Venedik, Cenova, Savona limanları ile İspanya'daki Barcelona, Valencia Limanları ana liman iken, Doğu Akdeniz'de birkaç liman(örneğin Pire Llimanı) dışında ana liman bulunmaktadır.



Şekil 3.8 Akdeniz Bölgesi'ndeki(Türkiye Hariç) bazı kruvaziyer limanlar [66] [74]

Çizelge 3.6 2007 yılında bazı Akdeniz Limanları'ndaki kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları
[66] [74]

	Limani Adı	Gelen Yolcu	Giden Yolcu	Transit Yolcu	Sefer Sayısı
1	Alicante	6,516	6,516	59,031	71
2	Almeria	-	-	36,439	53
3	Balearic Islands	276,202	276,101	667,583	708
4	Barcelona	486,994	489,435	789,409	817
5	Bari	62,430	67,304	222,163	120
6	Batumi	-	-	1,454	3
7	Cagliari	-	-	63,638	65
8	Cartagena	39	60	39,799	43
9	Ceuta	-	-	6,654	20
10	Civitavecchia	349,954	335,834	900,313	856
11	Constantza	162	108	15,896	43
12	Cyprus	86,978	86,308	254,122	428
13	Dubrovnik	4,000	4,000	678,000	607
14	Egypt	-	-	155,700	140
15	French Riviera	52,064	52,064	455,283	514
16	Genova	163,928	166,181	190,088	240
17	Gibraltar	-	-	275,993	227
18	Koper	-	-	1,614	18
19	La Spezia	-	-	79,355	63
20	Livorno	12,144	12,056	688,914	510
21	Malaga	8,008	4,834	277,716	240
22	Messina	3,040	2,895	287,361	238
23	Monaco	13,391	13,578	157,148	194
24	Morocco	-	-	148,377	175
25	Motril	-	-	5,495	31
26	Napoli	68,669	65,246	1,017,430	643
27	Odessa	-	-	105,200	157
28	Palamos	-	-	22,184	30
29	Palermo	33,901	33,420	404,074	214
30	Pescara	-	-	30	1
31	Portoferraio	-	-	25,976	94
32	Portuguese	16,043	16,523	344,026	353
33	Ravenna	-	-	7,000	16
34	Rijeka	6,947	6,947	782	261
35	Sète	-	-	7,371	14
36	Sevastapol	-	-	33,166	107
37	Sibenik	-	-	5,253	53
38	Sochi	-	-	17,832	28
39	Split	-	-	46,999	162
40	Trieste	24,596	22,393	7,766	72
41	Tunis	-	-	721,592	459
42	Valencia	54,180	31,691	93,338	155
43	Valletta	9,413	8,820	469,480	368
44	Venice	411,121	410,699	181,709	510
45	Volos	-	-	25,351	38
46	Zadar	-	-	24,813	88
Toplam		2,150,720	2,113,013	10,018,917	10,247

Doğu Akdeniz kruvaziyer turları; Hırvatistan(Dubrovnik, Split, Pola, Zadar, Rovm, Kotor vb.), Yunanistan ve Yunan Adaları(Mykonos, Rodos, Corfu, Crete, Pire vb.) Türkiye(İstanbul, Kuşadası, İzmir), Kıbrıs(Limassol), Malta(La Valletta), Mısır(Alexandria) ve Libya (Tripoli) limanlarını kapsamaktadır [66].

Batı Akdeniz kruvaziyer turları; İspanya (Barcelona, Almeria, Malaga, Alicante, Balearic Islands), Fransa (Marseille, Nice, St. Tropez, Cannes), İtalya (Cenova, Savona, Rome(Civitavecchia), Napoli, Venedik, Leghorn, Bari, Palermo, Messina) Tunus (La Goulette-Tunis), Cezayir (Algiers) limanlarını kapsamaktadır [66]. Akdeniz'deki limanlarda 2007 yılındaki kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları Çizelge 3.6'da verilmiştir.

Akdeniz limanlarına giriş-çıkış yapan toplam kruvaziyer yolcu trafiğinin % 80'ini, % 23'le başı çeken Barcelona ve onu % 19'la izleyen Venedik'in ardından Civitavecchia, Balear Adaları ve Cenova Limanları karşılamaktadır. Gelen ve giden yolcu trafiğinin büyük bölümünü karşılayan ana limanların dışında kalan limanlar, kruvaziyer tur rotaları üzerinde bulunan transit limanlardır. Yolcular bu limanlarda belirli bir süre konaklayarak turlarına devam etmektedirler [66].

Çizelge 3.6'da görüldüğü üzere transit yolcu trafiği bakımından en büyük liman şehri Akdeniz'de hareket eden toplam transit yolcu trafiğinin % 10'unu karşılayan Napoli Limanı'dır. Napoli'nin ardından sırasıyla Civitavecchia, Barcelona, Tunus, Livorno, Dubrovnik ve Balear Adaları gelmekte ve bu limanlar Akdeniz toplam transit yolcu trafiğinin % 55'ini karşılamaktadırlar. Akdeniz Bölgesi toplamı içinde transit yolcu trafiğinin % 10'unu karşılamasına rağmen, gelen-giden yolcu trafiğine bakıldığında % 3'lük bir orana sahip olan Napoli tam anlamıyla bir transit limandır.

Türkiye'de kruvaziyer gemilerine hizmet veren Doğu Akdeniz kruvaziyer güzergahı içinde yer alan limanlar Kuşadası, İstanbul, Marmaris, Fethiye, İzmir, Alanya, Antalya, Dikili, Bodrum ve Çanakkale Limanları'dır. Bu limanlardan sadece Kuşadası Limanı kruvaziyer gemilere hizmet vermek için kruvaziyer liman olarak planlanmış, inşaa edilmiş ve işletilmektedir. Ayrıca Bodrum'da da bir kruvaziyer yanaşma yeri tamamlanarak hizmete girmiştir [66].

Türkiye'deki kruvaziyer pazarın büyüklüğü 2005 yılında 17 milyon Amerikan Doları seviyelerine ulaşmıştır. 85 milyar Dolarlık dünya turizm pastasından Türkiye 17 milyon Dolar ile sadece binde ikilik bir pay alabilirken ABD ise kruvaziyer turizmi endüstrisinden yılda 20 milyar Dolar gelir elde edebilmektedir (Dolgh [75]).

Amerika'nın sadece kruvaziyer turizminden elde ettiği gelirin Türkiye'nin 2006 yılı turizm gelirinin 16,9 milyar Dolardan daha fazla olduğu düşünülürse kruvaziyer turizmin ülkemiz açısından ne kadar önemli bir sektör olduğu ortaya çıkmaktadır. Dünya turizm olgusu içerisinde son yıllarda en büyük yükselme trendine sahip kruvaziyer turizmde, Türkiye bu niteliklere sahip gemisi olmayan ülke konumundadır [66].

3.4.4 Türkiye’de Kruvaziyer Turizme İlişkin Üst Ölçekli Politikalar

Üst ölçekteki planlara bakıldığında ise, 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nın(2007-2013) 426. maddesinde başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi olmak üzere liman kapasitelerinin arttırılacağı ifade edilmiş [76], Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 9. Kalkınma Planı(2007-2013) Turizm Özel İhtisas Komisyonunun, 24.01.2006 tarihli raporunda kruvaziyer turizm sektöründe Türkiye’de yeterli gelişmenin sağlanamadığı ve kruvaziyer turizm alanında Akdeniz çanağının en önemli merkezlerinden biri olan Türkiye’de, İstanbul Galata’da, Kuşadası’nda, Marmaris ve Antalya’da genel liman içersinde yolcu gemisi yanaşma iskeleleri dışında, korunmuş su alanına sahip, kruvaziyer limanı bulunmadığı belirtilmiştir [77].

Makro ölçekli sosyal, ekonomik ve politik yaklaşımlar anlamında; 28.02.2007 tarih ve 07/4 sayılı Yüksek Planlama Kurulu kararı ile kabul edilen Türkiye Turizm Stratejisi (2023) raporunda ise “...Ülkemize gelen turistlerin daha uzun süre konaklamalarını sağlamak ve gelen nitelikli turist sayısını arttırabilmek için turizm potansiyeli yüksek bölgelerde, kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelik gereken altyapı ve üstyapının hızla tamamlanarak kruvaziyer limanların turizme açılması sağlanacağı, halihazırda Trabzon, Kuşadası, Samsun, İzmir, Antalya ve Mersin’de bulunan ve kruvaziyer gemi kabul eden limanların yenilenerek genişletileceği, İstanbul’daki liman kapasitesinin hızla geliştirileceği” ifade edilmiştir [78].

Limanların özelleştirilmesine yönelik çalışmalar, kısa sürede Türk deniz turizminde ölçülür bir fark yaratmıştır. 2002–2005 yılları arasında kruvaziyer gemileriyle Türk limanlarını ziyaret eden yolcuların sayısı neredeyse kendini üçe katlamış 2006 yılında ise bir milyonu geçmiştir [79]. İzmir Alsancak limanı ve Bodrum kruvaziyer limanının katkılarıyla bu sayının artması beklenmektedir.

Tüm bu gelişmelerin yanında Türk turizminin yol haritası niteliğindeki Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın 2007 yılında hazırladığı Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve buna bağlı 2007-2013 Eylem Planı’nda yer alan fizibilite ve uygulama projesi hazırlanacak 11 adet kruvaziyer limanı; Samandağı, Antalya, Kuşadası, Çeşme, Çanakkale, İstanbul Galata, İstanbul Haydarpaşa, İstanbul Ataköy, İstanbul Zeytinburnu, Samsun ve Trabzon kruvaziyer limanları olarak belirlenmiştir [80] (EK-C).

Ayrıca eylem planında; Türkiye'nin doğal, tarihi ve turistik değerlerini daha iyi tanıtmak amacıyla, turizmin öznesi olabilecek denizyollarının kamu ve özel sektör işbirliği ile yenileneceği ve geliştirileceği, Türkiye'deki ulaşımın çeşitlendirilmesinde kamunun yatırım payının en aza indirilmesinin sektöre dinamizm kazandırılması açısından önemli olduğu, bu nedenle, yatırımda kamunun maliyetini en aza indirmeyi amaçlayan finansman modellerinin(Yap-İşlet-Devret, Yap-İşlet, Tasarla-Yap-Finansla-İşlet, Yap-Sahiplen-İşlet-Devret, Yap-Sahiplen-İşlet, Yap-Kirala-İşlet-Devret, Kamu Özel Sektör Ortaklığı, Menkulleştirme) kruvaziyer limanlarının yapımında veya niteliklerinin artırılmasında kullanılması makro hedef olarak belirlenmiştir [78].

Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması, Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması gibi Türkiye'de son on yıl içerisinde denizciliğin alt dallarına ait çok sayıda master plan çalışması gerçekleştirilmiştir. Ancak bu çalışmaların uygulanabilmesi bütüncül bir kıyı master planının gerçekleştirilmesi ile mümkün olabilecektir. Kıyı master planı enerjiden ulaşım, savunmadan madencilığe kadar denizi ve kıyıyı kullanan tüm sektörlerin kıyı kullanım taleplerinin belirlenmesi ve planlanmasını sağlayacaktır. Bu bağlamda alt sektörler bazında yapılan master plan çalışmaları kadar, hazırlanması uzun süreler alacak kıyı master planının da hazırlanması gerekmektedir [70].

2009 yılında, Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü temel kıyı yapılarının kısa, orta ve uzun vadeli gelişmesini düzenlemek amacı ile yaptığı Turizm Kıyı Yapıları Master Plan çalışmasında; 2030 yılına kadar kıyı bölgelerimizde yapılmasına ihtiyaç duyulan kruvaziyer limanların yerlerinin ve yatırıma başlama tarihlerinin belirlenmesi amaçlanmıştır [69].



Şekil 3.9 Türkiye’de kruvaziyer turizmin geliştirileceği noktalar ve statüleri [81]

Söz konusu çalışmada ana kruvaziyer limanlar olarak İstanbul, İzmir ve Antalya; uğrak limanlar olarak da; Kuşadası, Alanya, Marmaris, Fethiye, Samandağ, Sinop ve Trabzon olarak önerilmektedir (Şekil 3.9). Söz konusu çalışmada; Marmara Bölgesi’nde yolcu miktarı ortalama tahminle 2020 yılında 1 milyona, 2030 yılında ise 2,3 milyona ulaşacağı, Marmara Bölgesi kapasitesi incelendiğinde yıllık mevcut yaklaşık 900 bin yolcu kapasitenin 2017 yılına kadar yeterli olduğu; Ege Bölgesi’nde yolcu miktarı ortalama tahminle 2020 yılında 2,8 milyona, 2030 yılında ise 5,7 milyona ulaşacağı, Ege Bölgesi kapasitesi incelendiğinde yıllık mevcut yaklaşık 1,3 milyon yolcu kapasitenin acilen geliştirilmesi gerektiği, Akdeniz Bölgesi’nde yolcu miktarı ortalama tahminle 2020 yılında 235 bin, 2030 yılında ise 415 bine ulaşacağı, Akdeniz Bölgesi kapasitesi incelendiğinde yıllık mevcut yaklaşık 200 bin yolcu kapasitenin 2017 yılına kadar yeterli olduğu; Karadeniz Bölgesi’nde yolcu miktarı ortalama tahminle 2020 yılında 28 bin, 2030 yılında ise 55 bine ulaşacağı, Karadeniz Bölgesi kapasitesi incelendiğinde yıllık mevcut yaklaşık 30 bin yolcu kapasitenin 2021 yılına kadar yeterli olduğu belirtilmiştir [81].

3.4.5 Kruvaziyer Turizminin Yasal Dayanağı

Deniz turizminin özel bir dalı olan kruvaziyer turizmi, günümüzde dünyada ulaştığı ticaret hacmi ile tüm kıyı kentleri için önemli bir sektör haline gelmiştir. Kruvaziyer

turizmi; ekonomiye kaynak yaratmasının ve istihdamı geliştirmesinin yanı sıra, faaliyet alanlarında birçok sektörün gelişmesini sağlayarak, bölgesel kalkınmada da önemli bir rol üstlenmiştir.

5571 sayılı, Turizmi Teşvik Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, 13.01.2007 tarih ve 26402 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girene kadar, turizm sektörünün içinde “Deniz Turizmi” diye bir alan mevzuatımızın içinde yer almamaktaydı. Yapılan bu değişiklik ile yasada “deniz turizmi tesisleri” tanımı ve “deniz turizmi araçları” tanımı getirilmiştir. Bu tanımlara bakıldığında daha önce yasada yer alan yat tanımının iptal edilerek deniz turizmi araçları tanımı adı altında kapsamın yat dışında kruvaziyer gemi, dalabilir deniz araçları ve günübirlik gezi teknesi şeklinde genişletildiği ve münhasıran deniz turizm aracına hizmet veren tesislerin deniz turizm tesisi olduğu kabul edilmiştir [82]. Bu kanunla deniz turizmi araçları, kruvaziyer gemi, deniz turizmi tesisleri tanımları getirilmiştir. Daha sonra ise bu yasaya dayanarak Deniz Turizmi Yönetmeliği 24.07.2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir [83].

Kıyı Kanunu’nun kıyının korunması, yapı yasağı ve kıyıda yapılacak yapılarla ilgili 6. maddesinde, kıyının herkesin kullanımına açık olduğu ve bu kullanımı engelleyecek hiçbir yapının, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engellerin oluşturulamayacağı ifade edilmiş, bununla birlikte kıyıda Uygulama İmar Planı kararları ile iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, vb tesislerin yapılabileceği ifade edilmiş, 30.03.2004 tarih ve 25418 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmeliğe “kruvaziyer liman” tanımı eklenmiştir. Bu tanımda kruvaziyer liman, organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (kruvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacı ile liman hizmetlerinin (elektrik, su, jeneratör, telefon, internet vb teknik bağlantı ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkartacak turizm amaçlı (yeme içme tesisleri, alışveriş tesisleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar fonksiyonlarına sahip olup, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve

yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı liman olarak belirtilmiştir [84]. Ancak bu düzenleme Danıştay 6. Dairesi tarafından iptal edilmiştir.

Daha sonraki süreçte 21.07.2005 tarih ve 25882 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren 5398 sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun’un 13. maddesi, Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelikteki aynı hüküm, bu defa 3621 sayılı Kıyı Kanunu’na eklenmiştir [85].

Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmeliğe eklenen kruvaziyer liman tanımının özellikle İstanbul’da tartışmalara neden olan Galataport projesinde önerilen kullanımları tanımladığı görülmektedir. Bu tanımların başına eklenen turizm amaçlı ifadesinin Kıyı Kanunu’nun sahil şeridinde izin vermediği, Galataport Projesi ile önerilen, yeme içme, alışveriş, konaklama ve büro gibi kullanımların yapılabilmesini olanaklı kılmak amacı ile konulduğu ve bu tanımlamaya dayanarak belirtilen başta alışveriş, konaklama, büro gibi kullanımların 3621 sayılı Kıyı Kanunu’nun 5. ve 6. maddelerinde tanımlanan kıyılar herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır ve bu bölgelerde bunu engelleyecek hiçbir yapı yapılamaz tanımına aykırı olduğu, bu tür kullanımların kıyıda yasa ile belirlenen kullanımlarla örtüşmediği görülmektedir.

BÖLÜM 4

KRUVAZİYER LİMANLAR

Bu bölümde liman kavramından, liman-kent ilişkisinden, birbirleriyle olan etkileşimlerinden, limanların gelişim süreci irdelenerek, kruvaziyer liman kavramından ve kruvaziyer limanların yerseçim kriterleri, arazi kullanım gereksinimleri ile dünyadaki kruvaziyer liman örnekleri incelenmiştir.

Kruvaziyer limanların özelliklerinin açıklanmasından önce, yük ve kruvaziyer liman kavramlarının anlaşılması gerekmektedir. Bu nedenle bu bölümde yük ve kruvaziyer gemilerinin değişen gereksinimleri vurgulanmakta, liman-kent ilişkisinde kentsel etmelerin değişimi açıklanmaktadır.

4.1 Liman Tanımı ve Liman Kentleri

Su kenarları karayolu ile su yolu ulaşımının birleştiği noktada doğal bir ortamdan farklı fiziksel özelliklere sahip diğer bir (doğal) ortama geçiş mekanlarıdır. İnsan yerleşmeleri ve evrimi sürecinde suyun varlığı insanların suya dayalı bir kültürü oluşturmalarında önemli bir veridir. Su, kentlerin kurulmasında coğrafya, savunma, ekonomi, teknoloji, ulaşım, sosyal ve kültürel yaşam, ekoloji gibi gelişme süreci dinamiklerinin şekillenmesinde büyük rol oynamaktadır. Bu nedenle kıyılar, kara ile suyun karşılıklı ilişkisine bağlı olarak farklı işlevlerin geliştiği ve bu işlevlere bağlı olarak zaman içinde kentin gelişimini etkileyen, rolünü belirleyen, kentle bütünleşerek ona kimlik kazandıran en önemli parçası olmuştur (Kılıç [36]).

Su kenarında kente giriş ve çıkış kapıları olarak inşa edilen limanlar yükleme, boşaltma, depolama, aktarma ve bu işlerin kontrolünü ve idaresini sağlayan çalışma mekanlarının biraraya gelmesiyle oluşur. İşlevlerinden dolayı su yüzeyinde ve karada gelişen limanlar, farklı işlevsel mekanlar ve tüm bunların sonucunda doğal çevrenin ve yapıli çevrenin düzenlenmesini içeren alanlardır. Limanlar denizciliğın vazgeçilmez tamamlayıcı öğeleri olup, yanaşma yapıları, rıhtımlar ve iskelelerden oluşurlar. Rıhtımlar gemiler için bir yanaşma cephesi oluştururlar. İskeleler yeterli su derinliğine ulaşabilmek için yapılan ve genellikle deniz dibine dikey olarak saplanmış temel kazıklar üstüne oturtulan rıhtımlardır.

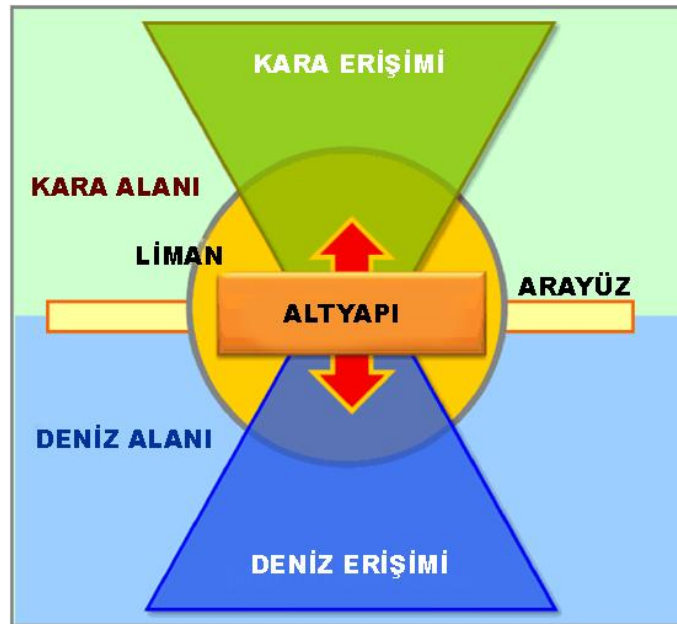
Yüksel ve Çevik [86] limanları; gemilerin, dalga, akıntı, fırtına ve buz gibi çevresel etmenlere karşı korunduğı, rıhtım veya iskelelerine gemilerin, deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlanabileceğı veya su alanlarına demirleyebileceğı olanakları kapsayan, tekneden kıyıya, kıyidan tekneye yük veya insan nakli yapabilen, teknelerin bağlanıp ayrılması veya demirlemeleri, eşyanın karada veya denizde teslimine kadar muhafazası için tesisleri ve olanakları bulunan sınırlandırılmış kara ve deniz alanları olarak tanımlamıştır.

Koldemir [87] limanı, deniz taşımacılığında gemi ile diğeri taşıma araçları arasında mal ve yolcu aktarılmasını veya yükün depolanmasını güvenliikle sağlamayı amaçlayan ve buna ilişkin olarak ekonomik işlevlerin gerçekleşmesine olanak veren tüm altyapı ve donanımın varolduğı bir hizmet yeri olarak tanımlanmaktadır.

Gemilerin olumsuz deniz ortamında sığınabilecekleri, yanaşabilecekleri, yükler için yükleme-boşaltma, yolcular için indirme-bindirme yapabilecekleri fiziksel ortamı sağlayan ve bunlara ilişkin altyapılar, açık-kapalı mekanlar ve tesisler ile gemi, yük ve yolculara yönelik hizmetleri veren, kontrol ve güvenlik işlemleri için gereken yerleşik birim ve örgütleri içeren, ülkenin belli bölgesi üzerinde (hinterland) ekonomik faktör teşkil eden, taşıma sistemleri (modları) arasında değişim noktası olan yerlere liman denilmektedir. Limanlar, gemiler için hizmet ve olanak sağlayan üretim ünitesidir. UNCTAD'ın tanımına göre limanlar birkaç taşımacılık modunun birleşme noktasıdır, dolayısıyla birleşik taşımacılığın merkezi konumundadırlar. Denizciliğın ayrılmaz parçası olan limanlar, özerk nitelikli bir fonksiyon olmakla birlikte, kentin ayrılmaz bir

parçasıdırlar ve yapılan planlama çalışmalarında kentle bir bütünlük oluşturmak zorundadırlar (Vallega [88]).

Taşıma endüstrisi ülkelerin gelişmesinde en etkili parametrelerden biridir. Deniz taşımacılığı büyük bir taşıma kapasitesine sahiptir ve doğru uygulandığında en ekonomik olanıdır. Dünya ticaret hacminde en büyük orana sahiptir. Denizyolu ulaşımı, karayolu ve havayolu ulaşımında olduğu gibi, kendi kullanım alanını etkilemektedir. Denizyolu ulaşımının fiziksel yapısından dolayı coğrafi olarak bulunduğu bölgeye hakim olduğundan stratejik ve kullanımından dolayı ticari önemi vardır. Denizyolu ulaşımının coğrafi önemi zamana bağlı olarak sabit (değişmez) olmasına rağmen, stratejik ve özellikle ticari önemi daha dinamiktir. Denizler ve nehirler kendi aralarında bağlı olmalarına rağmen, her biri özel dolaşım alanını temsil eder [89].



Şekil 4.1 Liman alanının temel sınırlayıcıları [90]

Limanların konumu alanın iki fiziksel özelliğine göre sınırlanmaktadır (Şekil 4.1). Bunlardan ilki karaya erişim, ikincisi ise denize erişimdir. Her ikisi de liman faaliyetleri için önemli olan deniz/kara arayüzüne bağlı olan birlikteliği sağlamalıdır. Bu arayüz, kıyı şeridi boyunca (ya da liman alanının bağlı olduğu nehir üzerinde) liman altyapısına bağlı olarak gelişen bir tampon şeklini alır [90].

Kentleşme ile coğrafi etkenler birbirleriyle sıkı ilişki içindedirler. 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 bağlı olup, gemicilikteki teknolojik gelişimler liman kentlerinin değişimine neden olmuştur (Erdoğan [38]).

Liman kenti kavramı limanın ve kentin geleneksel yakın birliğinden türemiştir [90]. Bunun yanı sıra topluluklar ve şehirlerarasındaki ilişkilerde toplulukların ve ekonominin aynı zamanda mekânın da organizasyonunda önemli bir parçadır. Liman kenti; tarihsel deneyimin ve kültürel çeşitliliği temsil eden tam anlamıyla modern mekan ekonomisinin önemli bir unsuru haline gelmiştir. Bu kavram mekana ve zamana bağlı olarak politik, ekonomik, sosyal, kültürel ve teknolojik açıdan olduğu gibi birçok alanda da yoruma açıktır (Hoyle ve Pinder [32]).

Genel olarak kıyı kentlerinin gelişmesi incelenecek olursa, zenginliklerinin liman fonksiyonlarından kaynaklandığı görülmektedir. Liman fonksiyonlarıyla kent ekonomisinin büyümesiyle arasındaki denge çeşitli bölgelerde zamana bağlı olarak değişmiştir. Bu yüzden, her dönemde liman ile kent arasındaki ilişkiler ekonomik ve politik önem taşımaktadır (Eşkar [37]). Su ile ilişkili olarak gelişen liman kentleri, tarihsel süreçte sosyo-ekonomik faaliyetlerin odak noktası olmuştur.

Liman denilince kıyıda doğal olarak ya da mendirek ve dalgakıranlarla fırtınalara karşı korunmuş yer anlaşılır. Bir limanın ya da liman kentinin ortaya çıkması ve gelişmesi genelde;

1. Art ülkesinin (hinterland) genişliğine,
2. Art ülkesinin iyi bir ulaşım ağına sahip olmasına,
3. Art ülkesindeki tarım alanlarının genişliğine, ürün çeşidine ve ekonomik gelişmeyi sağlayacak kaynakların (örneğin madenler) varlığına,
4. Coğrafi konumuna yani uğrak yeri olup olmamasına,
5. Limanın iş hacmine yani gemileri barındırma kapasitesine bağlıdır (Akten vd. [92]).

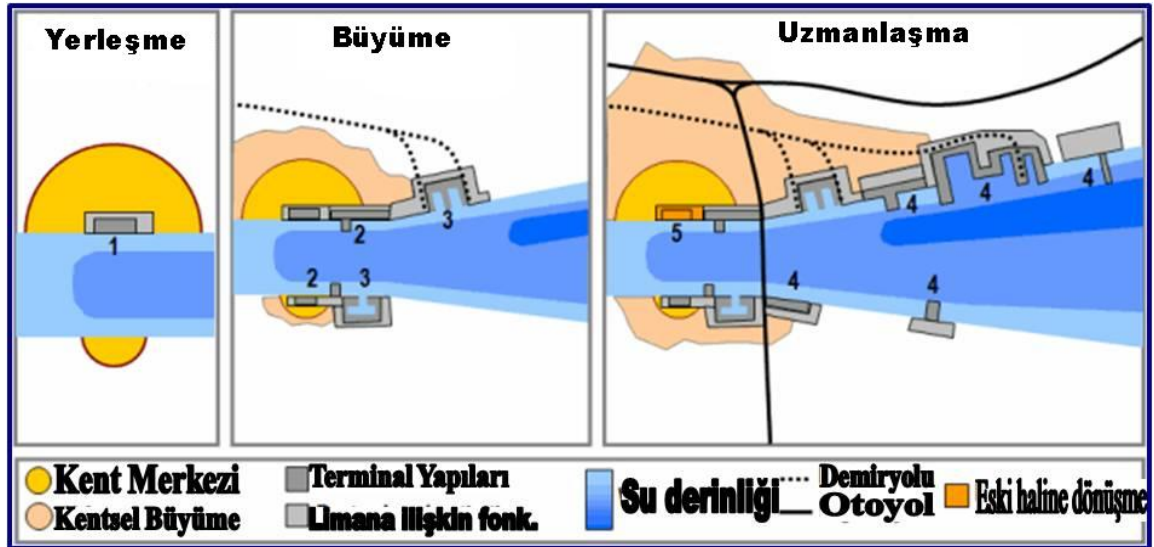
Limanlar gelişme süreçleri boyunca kentle bütünleşir, kent ile içiçe bulunan limanlar artan trafiğe bağlı olarak genişlemeye ihtiyaç duyar, ancak büyük gemiler daha büyük depolama alanı anlamına gelmektedir. Limanlar daha büyük bir depo gereksinimini

karşılayamayıp, büyüme-genişleme imkanı bulamayınca, kentle ilişkisini yitirerek giderek işlemez hale gelirler.

4.2 Liman-Kent İlişkisinde Kentsel Etmenlerin Değişimi

Liman kentleri, tarih boyunca kültürel çeşitliliğin kaynaşmasını sembolize etmiş, aynı zamanda ekonomik aktivitelerin merkezi olmuştur. 19. yüzyıla kadar liman kentleri hızla gelişmiştir. Liman kentlerinin gelişimini yönlendiren faktörler; limanın konumu, fiziksel şartları, denizcilik teknolojisindeki ilerlemeler, çevresel etkilerin önemi, ticaretin gelişmesiyle ortaya çıkan olayların etkileri olarak sıralanabilir. Liman işlevi 19. yüzyılda geçerliliğini yitirmeye bunun sonucunda liman işlevi, kent, coğrafi ve ekonomik olarak birbirinden ayrılmaya başlamıştır.

Denizcilik teknolojisindeki gelişmeler, sanayinin gelişimi ile modern sanayileşmiş liman kentlerinde geniş alana ihtiyaç duyan, demir, çelik ve petrol rafinerileri gibi limana bağlı sanayilerin kurulması sonucu büyük ve modern limanlara ihtiyaç duyulması, limana bağlı iş gücünün azalması, büyüyen limanla ilişkili aktivitelerden kaynaklanan olası baskı ve aşırı kalabalıktan kurtulma ihtiyacı, limanın şehirden uzaklaşmasının başlıca nedenlerindendir. Liman bölgelerindeki fiziksel ve sosyal değişim beraberinde limanın şehirden uzaklaşmasını kentsel mekânlarsa işlevsel ve sosyo-ekonomik köhnemeyi getirmiştir (Özbaydar [93]).



Şekil 4.2 Bir Limanın Oluşumu (Bird [94]), (Rodrigue [95])

Şekil 4.2’de bir limanın zaman ve mekan açısından gelişimi Bird [93] tarafından “the Anyport model” olarak tanımlanmıştır. Bu genelleme İngiliz limanlarının gelişimi göz önüne alınarak yapılmıştır. Bu beş aşamalı bir modeldir. Bu aşamalar üç başlıkta incelenebilir:

“Konumlanma”- Genellikle balıkçı iskelesi olarak faaliyete başlar, ticaret ve gemi yapımı ile ilgili yapılar yerleşmede oluşur. Endüstri devrimine kadar kısıtlı liman faaliyetleri görülürken depolama alanları limanın yakınında oluşmaya başlar. “Büyüme”- Endüstri devrimi bazı değişimleri tetiklemiştir ve liman eylemlerini etkilemiştir. İskele büyüme eğilimindedir. Dalgakıran yapılarak yük ve yolcular için daha büyük gemilerin yanaşmasına olanak tanınmıştır. Gemilerin büyümesi ile gemi bakım yerleri(docks) yapılmaya başlanmıştır. Limanın hinterlandı ile ilişkisi demiryolu hatları ile sağlanır. “Uzmanlaşma”- Bundan sonraki aşama limanın uzmanlaştırılmasıdır. Petrol, kömür, tahıl, konteyner vb. yükler için özelleşmiş iskeleler yapılır. Gemilere göre uzmanlaşmanın gerektirdiği şekilde liman geliştirilir, derinliği, dalgakıranı, tersanesi vb. özelleşir. İlk liman eyleminin başladığı alan çeşitli kullanışlar (kıyı parkı, konut ve ticari eylemler vb.) için dönüştürülerek geri kazanılır. Kent geri planda büyümektedir. Ulaşım bağlantıları da liman eylemleri nedeniyle hızlı bir gelişme göstermiştir. Otoyol ve demiryolu ağı malların ve yolcuların limanda toplanmasını ve limandan dağılmasını sağlamaktadır (Aktan [96]).

Çizelge 4.1 Liman-Kent İlişkisinin Gelişim Aşamaları (Hoyle [97])

DÖNEM	SEMBOL ○ ŞEHİR ● LİMAN	ZAMAN ARALIĞI	ÖZELLİKLER
I İLKEL LİMAN/ŞEHİR		ANTİK/19.YY'A KADAR	ŞEHİR VE LİMAN ARASINDA MEKANSAL VE İŞLEVSEL YAKIN İLİŞKİ
II BÜYÜYEN LİMAN/ŞEHİR		19.YY- 20.YY İLK YARISI	HIZLI TİCARİ VE SANAYİ BÜYÜME, LİMANI KENT MERKEZİNİN KİYİLERİ BOYUNCA GELİŞMEYE ZORLAMASI
III ENDÜSTRİYEL LİMAN/ŞEHİR		20.YY ORTALARINA KADAR	ENDÜSTRİYEL BÜYÜME(ÖZELLİKLE RAFİNERİLER) VE KONTEYNER/RO-RO GEMİLERİNİN ORTAYA ÇIKMASI
IV KIYIDAN GERİ ÇEKİLME		1960-1980	DENİZCİLİK TEKNOLOJİSİNDEKİ DEĞİŞİMLERİN KENT MERKEZLERİNDEKİ SU KENARLARININ BOŞALTILMASINI GÜNDEME GETİRMESİ
V KIYIDA DÖNÜŞÜM		1970-1990	BÜYÜK ÖLÇEKLİ MODERN LİMANLARIN GENİŞ KARA/SU ALANLARINI TÜKETMESİ:KENT MERKEZİNDE KENTSEL YENİLEME
VI LİMAN-ŞEHİR İLİŞKİSİNİN YENİLENMESİ		1980-2000+	KÜRESELLEŞME VE İNTERMODAL SİSTEMLERİN LİMANIN ROLÜNÜ DEĞİŞTİRMESİ, LİMAN-ŞEHİR İLİŞKİSİNİN YENİLENMESİ, KENTSEL GELİŞMENİN LİMAN-ŞEHİR ENTEGRASYONUNU SAĞLAMASI

Hoyle [96] Bird'ün "anyport modeli"nden farklı olarak, arayüz modeliyle liman-şehir ilişkisinde teknolojik gelişmelerin rolüne vurgu yapmıştır.

Çizelge 4.1, ekonomi, modern sanayi ve ticaret alanındaki gelişmelerin, liman-kent ilişkilerinin ve işlevini yitiren liman bölgelerinin yeni bir değişim sürecine girmesine sebep olduğunu ortaya koymaktadır.

Hoyle [97], şehir-liman ara yüzeyinin fiziksel evriminde altı evreyi tanımlamaktadır.

-İlk evre ilkel liman-şehir olarak adlandırılır ve başlangıçtan 18. yüzyılın sonuna kadar süren dönemi kapsar. Bu dönemi antik ticari kent limanı olarak da adlandırabiliriz. Bu ilk dönem boyunca, kentsel doku ve liman altyapısı mekansal ve işlevsel açıdan güçlü bir şekilde birbirine bağlıdır. Liman iskeleleri, aynı zamanda şehrin meydanı ve caddeleriydi. Mallar şehirde stok edilip, pazarlanırdı.

Antik dönemde limanlar, yerleşmeler açısından daha çok askeri amaçlı dış etkilerden ayırıcı ve gerektiği zamanlarda sefer veya ticaret amaçlı açık sulara çıkılabilen bir giriş-çıkış mekanı özelliği taşımaktadır (Hamamcıoğlu [35]).

Gemicilik ve deniz ticaretinin gelişmesi gemilerin rahatlıkla konaklamaları için gereken kanal, dalgakıran, mendirek, rıhtım ve limanların ihtiyaçlara yönelik tasarımında çeşitli düzenlenmeleri gerekli kılmıştır. Bu dönemde başlayan liman mühendisliği daha çok su kenarlarının ve su kenarlarına yakın alanların doldurması üzerine odaklanmıştır. Kentlerin ticaret ağırlıklı gelişen su kenarları dışı açık, farklı sosyo-kültürel düzeylerden birçok insanın biraraya geldiği, ekonomik aktivitelerinin yer aldığı, kentsel tasarım açısından zengin odak ve simgesel mekanlarıdır (Bruttomesso [98]). Hoyle'e [97] göre bu dönem 19. yüzyıl sonuna kadar sürmüştür.

Çeşitli kentsel faaliyetlerin, deniz veya nehir trafiğiyle ilgili ticari faaliyetlerle birarada olduğu kent tarafından belirgin bir şekilde gözden kaçırılmış sınırlı bir alan olan 18. yüzyıl kentsel liman kıyısının orijinal biçimi yapay bir arazinin oluşumuyla şekil almıştır. Yapay arazinin birçok durumda düzinelerce hektarlara kadar uzanan geniş alana yayılması, şehrin kıyı şeridi üzerine yerleştirilmiş yeni bir arazinin oluşturulmasına yol açmıştır (Rosselli [99]).

- İkinci evre modern liman-şehirle belirlenir ve 19. yüzyılın tamamını kapsar. Bu dönem genişleyen kent limanları olarak da adlandırılabilir. Bu dönemde transit limanın temeli atılmıştır. Hızlı ticari ve sanayi büyüme, limanı kent merkezinin kıyıları boyunca gelişmeye zorlamıştır. Kent ve onun kıyısız şeridi arasında duran yeni bir suni arazi oluşturulmuş ve su kıyısının orijinal biçimi derin bir şekilde değiştirilmiştir. Liman, taşımacılık zincirinde bir halkaya dönüşmüştür; çizgisel rıhtımlar kurulmuş ve ilk dönüşüm sanayilerine ev sahipliği yapmıştır. Şehir ve liman arasındaki bölünme böylece başlamıştır. Bu dönem içerisinde, liman şehirleri tarihinde emsali olmayan, şehir ve liman arasındaki ara yüzeyi çevreleyen toprak alanının kullanımında derin bir değişim gerçekleşmiştir. Vapurun icadı gibi taşımacılık alanındaki gelişmelerle beraber deniz ve gemilerin yarattığı trafik, demiryolu hatlarının döşenmesi liman alanlarının değişimine neden olmuştur. Avrupa'da 19. yüzyıl boyunca oluşmuş yeni liman arazisi, içerik olarak, kentin bir bölgesinden daha çok bir destek mekanizmasıdır. Böylece, tarihi şehre yakın olarak oluşturulmuş yeni arazi çok özel bir alan statüsü kazanmıştır. Kentsel morfolojinin, planların yapısı, binalar, kapalı ve statik yaşam alanları ile tanımlanabilmesine zıt bir şekilde yeni liman arazisi çevre, ara yüzey, açık alanlar ve hareketin dinamiği ile betimlenebilmiştir (Rosselli [99]).

18. yüzyıl zengin hammadde kaynaklarının gelişen denizcilik ve su kanalları ile kentlere aktarılması seri üretimin artmasına ve endüstri döneminin başlamasına neden olmuştur. Ancak Hall'a [32] göre bu gelişme 19. yüzyılda geleneksel su-kent ilişkisini parçalamıştır. Su-kent ilişkisinin parçalanmasında limanların kendi başına uzmanlık ve özelliği olan alanlara dönüşmesinin etkisi büyüktür (Bruttomesso [98]). Limanların birer uzmanlık alanına dönüşmesi ile su-kent ilişkisinin parçalanmasında aktivitelerin ölçeği, alan ihtiyacı, depo ve ticaret aktiviteleri, yolcu hareketleri, servis alanları, hizmetin gelişmesi, buhar gücünün bulunması ve dolayısıyla demiryollarının gelişmesi ve makineleşme etkin olan faktörlerdir. Bu faktörlerin yanında kentlerde iş istihdamının gelişmesi ve birçok endüstri kuruluşlarının su kenarlarını kendilerine yer seçmeye başlamasıyla limanlar; kentlerin tek ve önemli giriş-çıkış mekanları olmaktan çıkmıştır. Farklı ulaşım türlerinin gelişmesi ile şekillenen liman gerisi yapılaşma sonucunda su-kara ilişkisi zedelenmiştir (Hamamcıoğlu [35]).

Makineleşme ile birlikte yapımına başlanan demiryolları özellikle iç bölgelerdeki idari, askeri, tarımsal ve endüstri için gerekli hammaddelerin kolaylıkla limanlara taşınabilmesini sağlamıştır. Bu gelişme Amsterdam ve İstanbul örneklerinde olduğu gibi su-kent ilişkisini koparmış ve kent silüetinde olumsuz etkisini göstermiştir. Bu süreç içinde sudan kente giriş mekanları kentin simgesi olarak ona kimlik veren birer eleman olmaktan çok su kenarlarında sanayinin olumsuz biçimde gelişmesini, sosyo-kültürel yapının ve çevre sağlığının değişimini teşvik edici bir unsur haline dönüşmüştür (Kılıç [100]).

- Üçüncü evre endüstriyel liman-şehirle belirlenir ve 19. yüzyıl sonlarından 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar olan dönemi kapsar. Endüstriyel büyüme, özellikle rafineriler ve daha sonra geniş açık alan ve derin su talep eden konteyner ve Ro-Ro gemilerinin ortaya çıkması kentsel liman yapısının hızlı bir şekilde eskimesine neden olur. Tamamen yenilenmiş olan yeni liman şehrin merkezinden çok daha uzaktaki yerlere kayar ve önemli altyapısal merkezlere yakın bir yere yerleşir. Endüstriyel liman ve şehir, her biri kendi alan ve yapılarında bağımsız bir şekilde uzmanlaşarak, iki özerk fenomen olarak gelişir. Mallar liman alanı içerisinde dağıtılmaktaydı (Rosselli [99]).

20. yüzyıla gelindiğinde liman; farklı iş alanlarının ve sektörlerinin gelişmesi, ayrıca artan hacim, ihtiyaç ve çalışanlardan dolayı kent içinde yer alan sektörlerden yalnızca biri durumuna gelmiştir.

Bu dönemde su kenarları;

- İnsanların giremediği, ulaşım ağları ve limanlarla kendi başına işleyen (Hamamcıoğlu [35]),
- Limanların güçlü etkisi altında kalan merkezi iş ve sanayi alanlarının yakın çevrelerinde, alt marjinal kesimin yaşam alanlarının geliştiği (Hilling [101]),
- Kirlilik ve buna bağlı fiziksel çevre deformasyonun yaşandığı alanlar durumuna gelmiştir (Kılıç [36]).

Kentlerin su ile olan ilişkilerinin kopması kentsel imaj, kent silüeti, simgesel elemanlar, kent estetiği, kentin odak alanı olma gibi kent açısından önemli olan özelliklerini zedelemiştir. Bu durum 1950'li yıllardan itibaren deniz ticaretinde özellikle

konteynerlerin kullanılmaya başlaması ile limanlarda ve limanların yer seçiminde önemli değişiklikleri beraberinde getirmesine kadar sürmüştür. Konteynerler ticarete hızlılığı, daha fazla yük taşımayı ve hızlı indirme-bindirmeyi sağlamanın yanında limanların genişletilmesini ve kent dışındaki kıyılara taşınmasını gerektirmiştir (Hall [33]). Bu dönemde limanların kent dışına taşınmasını gerektiren bir diğer neden ise, karayollarının gelişmesi ile kent merkezlerinde yer alan sanayi ve ticari kuruluşlarının kent çeperlerinde kendine yer seçmesi ve desantralizasyon sürecinin başlamasıdır.

- Dördüncü evre, “başlangıcın terk edilmesi” olarak adlandırılan olayla ve 19. yüzyıl su kıyısının yeniden nitelendirilmesiyle karakterize edilir; bu süreç 1970’li yıllarda başlamış ve halen devam etmektedir. Bu evre, geleneksel ticaret limanlarının terk edilmesi veya kıyıdan geri çekilme dönemi olarak da adlandırılır. Liman yapıları şehrin dışına veya şehirden uzak bir yere taşındığı zaman, eski iskelelerdeki eskimiş ekipmanların çoğu geride bırakılmasıyla, bu alanlar terk edilmiş alanlara dönüştüler. Limanın tarihi çekirdeğinde kentsel yenilenme süreci başladı, açık alanlar ve mevcut yapılar ıslah edildi, onarıldı ve yeni kentsel işlevler için ayrıldı (Rosselli [99]).

Kent merkezlerinde yer alan geleneksel limanların ve su kenarlarının terk edilerek kentin dış çeperlerine taşınması su kenarı kentlerinin yaşamında yeni fırsatları ve imkanları doğurmuştur. Bu imkanlardan en önemlisi genişleyen limanların ve gelişen endüstrinin tamamen parçaladığı su ve kent ilişkisinin yeniden kurulabilmesi fırsatıdır. Ortaya çıkan bu tür alanlar günümüzde uzmanlık alanlarına dönüşen limanlarla sanayi yapıları, demiryolları ve en son dönemde tüm kentin karayolları ile koparılmış olan sosyal yaşamının geri kazanılabileceği, yitirilmiş olan kent kimliğinin ve imajının yeniden sağlanabilmesi için gereken ortamları sunmaktadır (Hamamcıoğlu [35]).

Limanların gemi sektöründeki lojistik ve organizasyonel değişiklikleri, yük taşımacılığında gelişen teknolojiler, endüstri faaliyetlerinin suya olan bağlılığının azalması, ekonomik durgunluk ve yeni pazar arayışları kent merkezlerindeki su kenarlarının boşaltmasını gündeme getirmiştir. Ancak bu değişim bazı kentlerde coğrafi koşullar veya alan kısıtlılığı nedeniyle varolan geleneksel limanların dolgu alanlarla yeni mekansal ihtiyaçlarının karşılanmasını gündeme getirmiştir.

Geleneksel limanları terk ederek kent çeperlerine yerleşen günümüz limanları; “gemiye, yüke ve/veya yolcuya yönelik çeşitli hizmetlerin verildiği, yüklerin depolandığı, hinterlanda aktarıldığı, bu amaçlara uygun tesis ve araç-gerece sahip, geniş alanlara gereksinimi olan bir ticari ünite” olarak tanımlanmaktadır (Akten vd. [92]).

Ticari ve sanayi limanlarındaki gelişme süreci limanlardan terminal odaklarına yönelme şeklindedir. Klasik limanlarda ise hizmet ambalajlı yüklere yöneliktir. Ancak diğer tüm iş sektörlerinde olduğu gibi yük çeşitlerinde de uzmanlaşmaya gidilmesi limanların içinde yüklere göre farklı terminallerin gelişmesine neden olmuştur(kömür, tahıl, yolcu, konteyner, vd.). Bugün terminaller sadece bir yüke hizmet veren uzman liman ünitesidir ve terminallerin bütününe liman denilmektedir (Akten vd. [92]).

Birbirine binlerce kilometre mesafede bulunan üreticiler, sanayiciler, dağıtıcılar, perakendeciler arasında bir bağlantı noktası olan limanların asıl görevi, yükleri ve insanları ucuza, seri biçimde, güvenli ve kaliteli hizmet sunarak alt ulaşım sistemleri arasında aktarabilmektir [92], [102]. Bu nedenle ticaret ve sanayi limanları günümüz ihtiyaçları doğrultusunda işlevlerini rahatlıkla yerine getirebilecekleri geniş alanlarda kendine yer seçmektedir.

- Beşinci evre, terk edilen liman ve kıyı alanlarının yeniden yapılandırılması veya dönüşümü olarak adlandırılır. Bu dönem, günümüzdeki durum ve büyük uluslararası limanların yakın geleceğini kapsar. Liman ve şehir arasındaki sorumlulukların ayrılması ve yeniden bölünmesi daha büyük limanların dağıtım limanlarına dönüşmesine yol açmıştır. Onlar artık transit limanların çizgisel yapısına sahip değiller, fakat bir bütün olarak bir şebeke oluşturan özel dağıtım merkezleri dizisinden oluşmaktadırlar. Şehrin kendisi kompakt şeklini ve tarihi merkeze doğru olan uyumunu kaybetmiş ve bileşenlerinden birçoğunun kendi kalitesini çevreyle belirli bir ilişkiden aldığı bir şebeke görünümü kazanmıştır (Rosselli [99]).

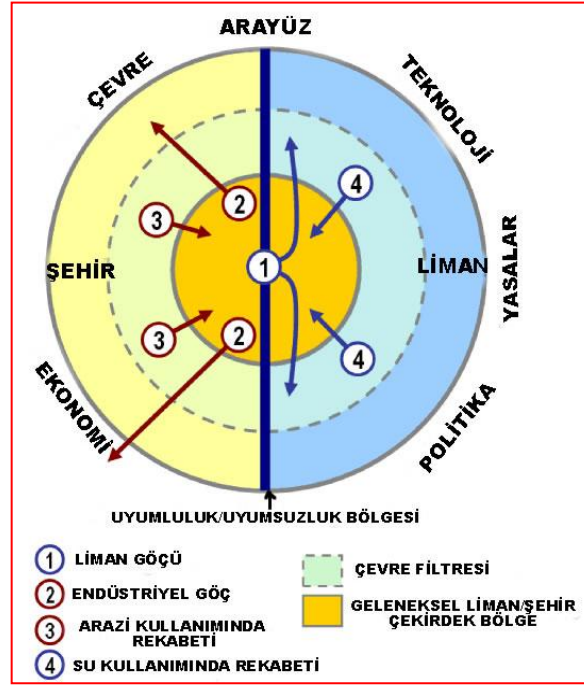
Hoyle’un şehir-liman arayüz modelinde ifade ettiği I-V aşamaları 1990’lara kadar yaygın olarak kullanılmıştır. Hoyle [97], 21. yüzyılda büyük liman ve şehirlerin 1980’lerden beri şehir ve limanın ayrılma sürecine bir ara verildiğini, bu aranın geçmişte olduğu gibi liman-kent gelişimine tepkilerin ortaya çıkmasına neden olduğunu, liman-kent

ilişkilerinin gelişmesi ve arayüzün mekansal gelişimi hakkında düşünme fırsatı verdiğini belirtmiştir.

6. Altıncı evre liman-şehir ilişkisinin yenilenmesi olarak adlandırılır ve 1980-2000+ dönemini kapsamaktadır. Bu evrede küreselleşme ve intermodal taşımacılık sistemlerinin limanın rolünü değiştirmesi, liman-kent ilişkisinin yenilenmesi, kentsel gelişmenin liman-şehir entegrasyonunu sağlamaya dönük olduğu görülmektedir (Hoyle [97]). Liman bölgeleri kentten, geleneksel liman-kent merkezinden açık denizler ve daha geniş kapasiteli sahil şeridi lehine ayrılmaktadır. Bununla birlikte liman tabanlı sanayi, gemi ikmal işlemlerine veya emek yoğunluğuna bağlı olmadan, diğer kentsel alanlara veya yeşil alanlara dağılabilmektedir. Diğer taraftan kıyı alanlarının ulaşılabilir olmasıyla birlikte, bazı avantajlı bölgelerin iyileştirilmesinde sıkı bir rekabet söz konusudur. Bütün bunları yaparken de çevre kirliliğini önlenme konusu, teknolojik gelişmeler, ekonomik faktörler ve yasal düzenlemeler de önemli nedenler olarak öne çıkmaktadır (Ashworth ve Tunbridge [39]). Günümüzdeki değişimlerin ve iyileştirmelerin temel nedeni, limanların değişim gereksinimlerini karşılamak ya da kentsel gelişim aşamalarını gerçekleştirmektir. Göreceli olarak kentsel gelişimin hızlı olmadığı daha küçük kent limanlarında, kent ve liman arasındaki sıkı ilişki varlığını korumaktadır.

Liman-kent ilişkileri ekonomik ve siyasi konularda önemli yer tutmaktadır. Kıyı alanlarından vazgeçme yeni tanımlanmış bir anlayış olmuştur. Bazı sonuçları kabul edilemez durumdadır. Fakat bazı bileşenleri, çok faydalı atılımlar sağlamıştır. Bu durumun bir sonucu olarak, günümüzde yaygın bir şekilde kıyı alanlarına dönüş söz konusudur (Ashworth ve Tunbridge [39]).

Şekil 4.3'te liman-kent gelişimi ile ilgili bazı faktörler görülmektedir. Dünyadaki çoğu kent, özellikle de eski olanlar, limanlarıyla karmaşık bir ilişkiye sahiptir. Bu kentlerin çoğunun ekonomik kaderi limanlarının hareketliliğine bağlıdır. Bu da liman-kent birlikteliğinin yanı sıra aynı zamanda özellikle kara ve su kullanımlarında bazı çatışmalara da yol açmıştır. Kıyı alanı arayüzün en değerli bölgesi olarak kalmıştır. Kentsel alan kullanımları çatışmanın yaşandığı bir arayüz alanıyla liman fonksiyonlarından ayrılmaktadır.



Şekil 4.3 Liman-kent gelişimi ile ilgili faktörler (Ashworth ve Tunbridge [39])

Liman ve kent arasındaki temas alanları, limanları kentin diğer kısımlarından ayıran karakteristik düzenleme ve geometrileriyle birlikte, kentsel planlama açısından belirli özelliklere sahiptirler. Limanlar, kentin kıyısı ile büyük bir teknik taşımacılık altyapısının arasındaki karşılıklı zıtlaşmanın bir sonucu olarak ortaya çıkmışlardır. Bu nedenle, limanlar, kentsel alanları ve deniz taşımacılığı için hizmet alanlarını kapsarlar ve bu şekilde ya faaliyet gösterir ya da teknik ihtiyaç fazlalığı veya mali imkansızlık sonucu olarak kullanılmazlar. Bununla birlikte, kentsel planlama ve liman planlaması olmak üzere iki ayrı arazi kullanım planlaması türünü de bir araya getirirler. Tarihsel açıdan liman kentlerine bakıldığında, özellikle limanların büyük dönüşümlere uğradıkları son otuz veya kırk yıl içerisinde, bu temas alanları için en uygun kullanımların sağlanması için her iki planlama türünü birleştirmeye çalışıldıkları görülmektedir. Bu kullanımların, hem kent hem de topluma bir bütün olarak, sosyal ve ekonomik gelişme olanakları sunması gerekmektedir.

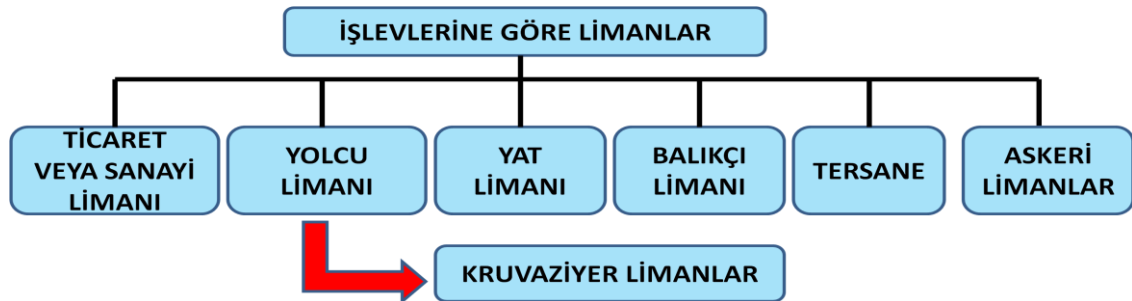
4.3 Limanların Sınıflandırılmasında Kruvaziyer Limanların Yeri ve Kruvaziyer

Limanın Tanımı

Limanlar sahip oldukları özellikleri dikkate alınarak, belirlenecek çeşitli faktörler bakımından değişik biçimlerde sınıflandırılabilir. Yüklendikleri işlevlere göre limanları;

- Ticaret veya sanayi limanı (sıvı, katı, gaz ve teknoloji ürünlerini taşımak amaçlı su kenarı veya su yüzeyine yakın doldurularak elde edilen mekan),
- Yolcu limanı veya iskelesi (yolcu ve yolcu yüklerine hizmet eden mekan),
- Marina (turizm ve rekreasyon aktivitelerine yönelik bireysel veya gezi teknelerinin konakladığı mekan),
- Balıkçı limanı (ticari bir aktivite olarak balıkçılıkla uğraşan kişilerin teknelerinin bulunduğu mekan),
- Tersane (gemi bakımının ve üretiminin yapıldığı mekan),
- Askeri liman,

olarak sınıflandırmak mümkündür (Şekil 4.4).



Şekil 4.4 Limanların sınıflandırılmasında kruvaziyer limanların yeri

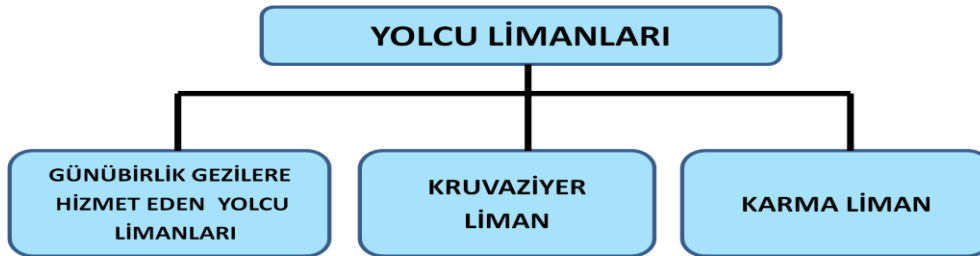
Yolcu limanının tanımı çoğu durumda yolcu terminalleri üzerinden yük taşımacılığının gözardı edilerek, sadece yolcu ulaşımına yönelik olarak yapılmaktadır. UNCTAD ise yolcu limanını daha geniş kapsamlı olarak şöyle tanımlamaktadır (Vaggelas ve Pallis [103]):

Çok modlu ulaşım noktaları gibi yolcu limanları da deniz ve kara ulaşım sistemleri arasındaki arayüzdeki alandır. Bu alan, yolcuların deniz ulaşımı noktalarından giriş/çıkış yapmaları ve hinterlandındaki ulaşım sistemlerinin kullanılmasıyla hinterlandına veya

hinterlandından iletilen malların işlendiği, dağıtıldığı, sınıflandırıldığı çok işlevli bir pazar ve üretim alanıdır.

Vaggelas ve Pallis tarafından [103] te yolcu limanları üç kategoride sınıflandırılabilir (Şekil 4.5):

- Ulusal ve uluslararası çapta günübirlik gezi düzenleyen gemilere(feribot ve günübirlik gezi tekneleri) hizmet eden günübirlik yolcu limanları
- Kruvaziyer gemilerine hizmet eden kruvaziyer limanları
- Hem kıyıdaki yolcu gemilerine hem de kruvaziyer gemilere hizmet eden karma yolcu limanları (genellikle yaygın olarak kullanılan)



Şekil 4.5 Yolcu limanlarının sınıflandırılması (Vaggelas ve Pallis [103])

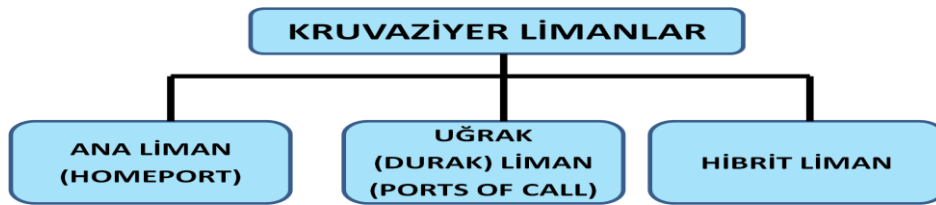
Bu çalışma kapsamında, yolcu limanlarından olan kruvaziyer limanlar üzerinde durulmuştur.



Fotoğraf 4.1 Kruvaziyer liman örneği (Napoli kruvaziyer limanı) [104]

Kruvaziyer liman, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı liman olarak tanımlanmaktadır. Kruvaziyer limanlar genel olarak ana liman (home port) ve uğrak liman(ports of call) olarak ikiye ayrılmaktadır. Orijin liman olarak da adlandırılan ana liman, kruvaziyer yolcularının kruvaziyer yolculuklarına başlamak için bindikleri ve kruvaziyer yolcularını kruvaziyer yolculuklarını sonlandırmak için gemiden indikleri limanlardır. Bu limanların coğrafik konumuna göre kruvaziyer pazarına yönelik önemli gereksinimleri bulunmaktadır. Ana limanlar; hava ve kara ulaşımı, gemi bakım ve onarım yerleri, konaklama yerleri, geminin donanımlarını sağladığı limanlardır. Kruvaziyer ana limanları gün boyu meşgul bir alandır. Çünkü limandan ayrılan ve limana gelen yolcuların bagajlarının yerleştirilmesi gerekmektedir.

Durak limanları olarak da adlandırılan uğrak limanlar ise deniz gezisi güzergahında bir ara durak limandır. Bu limanlarda kruvaziyer gemisinden turizm faaliyetlerine doğru yolcu ulaşımına odaklanılmaktadır. Alanın turizm değeri; alışveriş, su sporları, ekoturizm, tarihi alanlar, özel konferanslar için mekanlar, plajda dinlenme gibi aktivitelerle ölçülmektedir. Uğrak limanlarda, kruvaziyer tur programının bir parçası olan kentin turistik özellikleri ön plandadır. Bu nedenle kruvaziyer turizminin kente ekonomik katkısı ana limanlardan daha azdır (Fogg [11]).



Şekil 4.6 Kruvaziyer liman türleri (Lekakou vd. [12])

Lekakou vd. [12] ise, kruvaziyer limanları genel olarak üç kategoride sınıflandırmıştır (Şekil 4.6). Birincisi ana limanlar(homeport) olarak tanımlanmaktadır. Bu limanlar bir kruvaziyer için kalkış ve varış noktası, ya da her iki nokta arasındaki noktalardır. İkinci kategori uğrak limanları(ports of call) olarak adlandırılmaktadır. Kruvaziyer geminin seyir boyunca ziyaret ettiği limanlardır. Üçüncüsü ise hibrit limanlardır. Bu limanlar da önceki bu iki kategorinin karışımıdır. Bazı kruvaziyer güzergahları için kalkış ve varış noktaları olan bu limanlar, diğer kruvaziyer güzergahları için ara nokta rolü oynarlar.

Bir limanın kruvaziyer taşımacılık için ana liman (home port) sınıfında yer alabilmesi için şu özellikleri taşıması gerekmektedir [66]:

- Dünya kenti olması,
- Uluslararası hava limanına sahip olması,
- Modern konaklama tesislerinin olması,
- Ulaşım ağının geniş ve yeterli olması,
- Tarihi ve turistik zenginliğinin olması,
- 2500-5500 yolcu kapasiteli kruvaziyer gemilerine uygun yanaşma yapılarının ve modern yolcu terminalinin bulunması.

Bu özellikleri elde edebilmek için dünyada kruvaziyer limanlar arasında rekabetin yaşandığı, ana liman (home port) konumuna gelebilmek için genişleme ve yatırımların yapıldığı görülmektedir.

4.4 Kruvaziyer Limanların Yerleşimi Kriterleri ve Arazi Kullanış Gereksinimleri

4.4.1 Kruvaziyer Limanların Yerleşimi Kriterleri

Kruvaziyer limanların yerleşim kriterleri ve arazi kullanış gereksinimleri konularına ilişkin bilimsel çalışmalar günümüzde sınırlıdır. Marti [104], Kuzey Amerika kruvaziyer pazarını ve kruvaziyer limanların seçiminde kruvaziyer şirketleri etkileyen bazı faktörleri araştırmış ve iki ana kategorinin bulunduğu sonucuna varmıştır. Bunlardan ilki, limanın altyapısı ve üstyapısı gibi fiziksel faktörleri ele alan limanın mekansal özellikleridir. İkincisi ise, kruvaziyer limanın bulunduğu bölgenin çekiciliği ve kruvaziyer yolcularının pazar alanlarına yakınlığı gibi bölgenin fiziksel ve kültürel niteliklerini ele alan konumsal özellikleridir. McCalla [106] da içerik analizi ve alan araştırması yöntemleriyle bu iki özelliğin önemini vurgulamış, ayrıca kruvaziyer şirketlerinin görüşü açısından da bu özelliklerin incelenmesinin önemine işaret etmiştir.

Limanların mekansal analizi, liman ekonomistlerinin son yıllarda dikkat çektiği başka bir ilgi alanıdır. Kruvaziyer limanın mekansal analizini değerlendirmek için dört eksen üzerinde durulmaktadır. İlki, kruvaziyer yolcularının pazarlara yakınlığıdır. İkincisi

krvaziyer limanların doğal özellikleridir. Üçüncüsü, liman kentinin krvaziyer yolcularının kentte daha fazla kalmalarını sağlayacak hizmetlere erişebilmeleri için sağladığı olanaklardır. Son olarak, krvaziyer limanının yakınındaki alanların çekiciliği krvaziyer limanın mekansal analizinin bir parçasıdır. Turistik alanların çekiciliği krvaziyer yolcularına çekici gelen aktivite ve mekanların varlığı anlamına gelmektedir (Lekakou vd. [12]).

Krvaziyer liman planlama faktörleri, çok sayıda değişkeni içeren geniş kapsamlı bir konudur. Bu faktörler incelenirken konunun ana limanlar ve uğrak limanlar olarak ayrılması gerekmektedir. Çünkü bu iki tip liman farklı yerseçim kriterlerine, farklı planlama faktörlerine ve farklı arazi kullanım gereksinimlerine sahiptirler.

Fogg'a [11] göre, krvaziyer limanların planlama süreci 4'e ayrılmaktadır:

1. Piyasa Analizi: Öncelikle piyasa analizi yapılmalıdır. Limanın krvaziyer gemi faaliyetlerini desteklemek için gereksinim duyduğu krvaziyer gemilerin yanaşacağı iskele sayısı belirlenmelidir. Piyasa analizi hem yük hem de krvaziyer limanları için yapılmaktadır. Piyasa talebi değerlendirildikten sonra, ana liman ve uğrak limanları olarak limanın turistik özellikleri değerlendirilir. Bu da krvaziyer gemi faaliyetini desteklemek için yeterli yerel hizmetlerin sağlanmasıyla birlikte coğrafik olarak sürdürülebilirliğin sağlanması gibi hususları içermektedir. Piyasa talebi ve limanın özellikleri belirlendikten sonra turistik liman için krvaziyer trafikçi projeksiyonu yapılır.
2. Mevcut liman koşullarının incelenmesi: Liman piyasa analizi önerilerini destekleyebiliyorsa mevcut liman şartları geliştirilir. Limanın fiziksel ve idari açıdan planlanması önemlidir. Fiziksel açıdan atıl alanlar ve ya yenilenmesi gereken alanlara odaklanılmalıdır. Limanın bölge ve kent içindeki konumunun, çevredeki işlevsel alanlarının, girişlerinin, öneri projelerin ve kamu yatırımlarının incelenmesi gerekmektedir. Liman dahilindeki işlev alanları, gemi yanaşma yerleri, kanal girişi, rıhtımdaki yolcu tesisleri, konaklama yerleri, araç girişleri, konteyner kargo tesisi, gemi bakım ve onarım yerleri incelenmelidir.
3. Liman gelişim seçenekleri: Burada mühendislik hizmetleri devreye girmektedir. Liman gelişim seçeneklerinin amacı, piyasa analizini destekleyen bir seviyeye göre mevcut liman şartlarını güçlendiren farklı planların geliştirilmesidir.

4. Finansal analiz ve planın uygulanması: Finansal analizin ve planın uygulanmasının amacı, önerilen güçlendirmelerin ve zaman aralığının hem pratik hem de ekonomik olarak uygulanabilir olmasının en iyi yolunun belirlenmesidir.

Lekakou vd. [12], limanın rekabetçiliği, liman yönetimi, politik şartlar ve yasal durum, limanın ulaşım ağı zincirindeki konumu ve limanın mekansal analizi olarak ana konu başlıkları belirleyerek başlangıç ve bitiş niteliğindeki kruvaziyer ana limanların (homeport) çekiciliğini etkileyen kriterleri incelemiştir (EK-D). Oniki farklı kategoride ve bu kategorilere bağlı 81 faktör belirlenmiştir. Bu çalışmada limandaki kruvaziyer gemi hizmetleri birinci faktör olarak belirlenmiştir. İkinci olarak doğal liman özellikleri, daha sonra limandaki yolcu hizmetleri ve liman altyapısı olarak sıralanmıştır. Alt kategorilere bakıldığında ise uluslararası havaalanının bulunması, güvenli çevre, hava bağlantıları, güvenilir hava ulaşımı, aynı anda çok sayıda yolcunun iniş/çıkış yapabilmesi, liman derinliği, yolcu iniş ve çıkışlarında kullanılan altyapı ve kabotaj politikasının ön plana çıktığı tespit edilmiştir.

Kruvaziyer limanların yerseçimi ve planlamasında:

- 1)Limanın havaalanına olan uzaklığı,
- 2)Terminalden boşalmanın hızlı sağlanabilmesi (örneğin 30 dk),
- 3)Büyük geminin yanaştığı limanda, dağıtım aracı olarak daha küçük teknelerle merkeze ulaşım imkanını sağlayacak deniz durakları,
- 4)Terminal içerisinde alışveriş, yeme içme, sergi, konser salonu gibi olanakların bulunması gibi ölçütler dikkate alınmaktadır (Aysu vd. [107]).

Kruvaziyer limanların kentteki yerseçim kriterleri mekansal ve konumsal kriterler olarak iki kategoriye ayrılabilir. Mekansal faktörler; doğal liman özellikleri, limanın altyapısı ve kentsel hizmetler olmak üzere limanın altyapısı ve üstyapısı, doğal özellikleri, kentte sunulan hizmetler gibi önemli fiziksel faktörleri ele almaktadır. Konumsal kriterler ise; uluslararası ve bölgesel ölçekte kruvaziyer yolcularının kruvaziyer pazarına yakınlığı, kentsel ölçekte ise çok modlu(intermodal) deniz, hava, kara ve raylı ulaşım sistemlerinin entegrasyonu, liman alanının komşuluğundaki turistik alanların çekiciliği

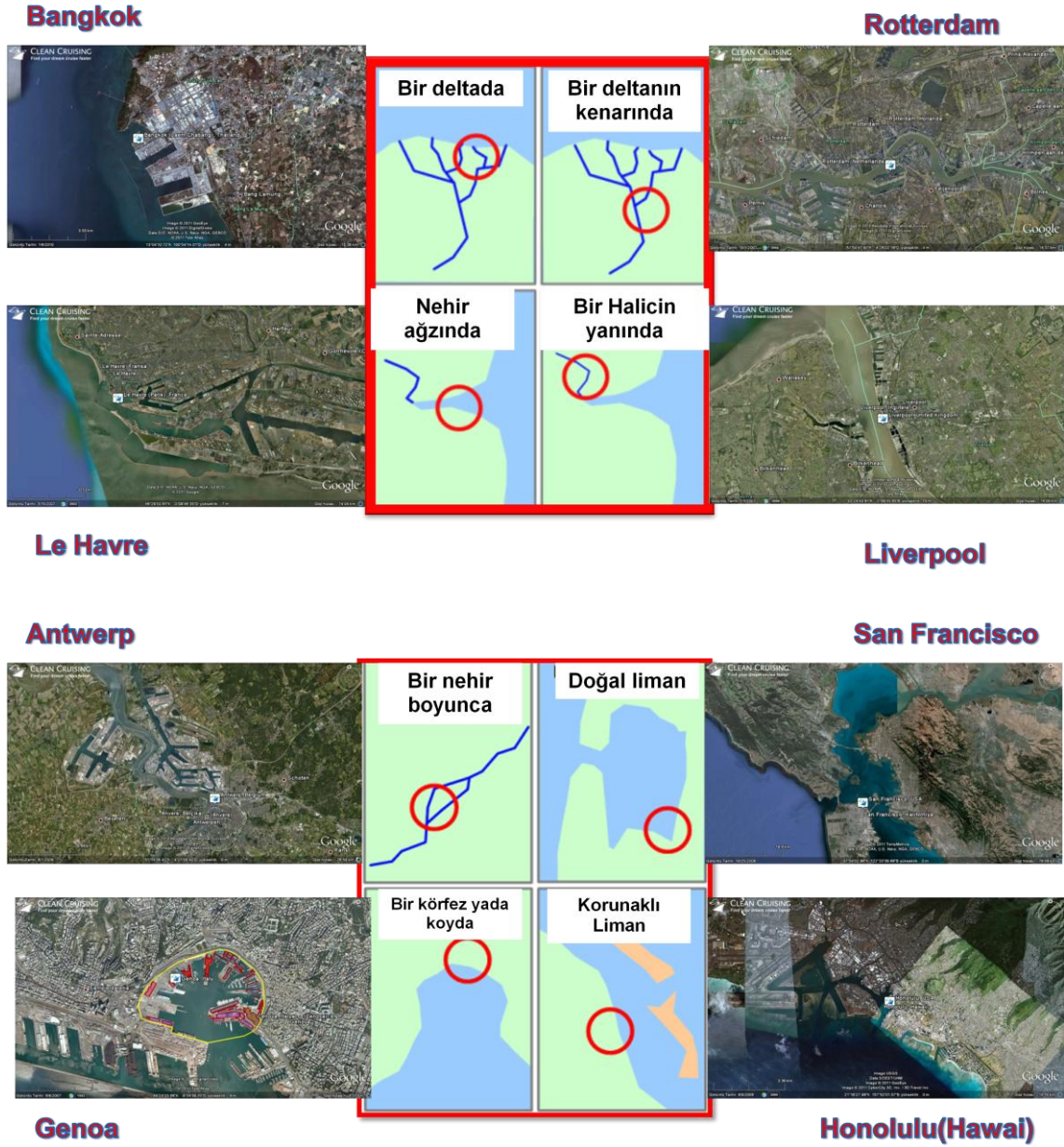
olmak üzere kruvaziyer limanın bulunduğu bölgenin çevresindeki alanlarla birlikte bölgenin fiziksel ve kültürel niteliklerini ele almaktadır (Şekil 4.7).



Şekil 4.7 Kruvaziyer limanların yerleşim kriterleri

Doğal Liman Özellikleri

Doğal liman özellikleri; su derinliği, hakim rüzgar, akıntı, deniz ekolojisi gibi deniz ile ilgili fiziksel koşullardır. Bu koşullar diğer limanlar ile benzerlik göstermektedir. Liman yeri seçiminde bölgenin coğrafi özellikleri çok önemli rol oynamaktadır. Kruvaziyer limanların coğrafik olarak konumlarına bakıldığında; bir kruvaziyer limanın deltada(örneğin Bangkok, bir deltanın kenarında(örneğin Rotterdam), bir nehrin ağzında(Le Havre), bir Halicin yanında(örneğin Liverpool), bir nehir boyunca(örneğin Antwerp), doğal bir limanda(örneğin San Francisco), bir koyda(örneğin Cenova) veya korunaklı bir limanda(örneğin Hawai-Honolulu) konumlanabildiği görülmektedir (Şekil 4.8).



Şekil 4.8 Bangkok, Rotterdam, Le Havre, Liverpool, Antwerp, San Francisco, Genoa ve Honolulu kruvaziyer limanlarının coğrafik konumları [108]

Bölgeye ait topografik ve batimetrik bilgilerin çeşitli teknolojiler kullanarak sağlanması ve detaylı etüt edilmesi gerekir. Denizin çok sığ olması, bölgenin dağlık yapıya sahip olması kruvaziyer liman yerleşimini etkilemektedir. Diğer yandan karadan ve denizden dip akıntısı liman dibinin dolmasına neden olur. Bu durum liman giriş çıkışında ve limanda dip taramasını gerektirir.

Limanın yerleşiminde bölgenin zemin etütlerinin yapılması önemlidir. Bu etütlerde önceki jeolojik bulgular ve haritalar ile jeofizik yöntemler ve teknolojilerden yararlanılır.

Taramanın yapılabileceği yumuşak bir zemin tercih edilirken, liman yapılarının yapılacağı zeminin taşıma kapasitesi yeterli olmalıdır.

Kruvaziyer liman olumsuz hava şartlarına karşı korunaklı olmalıdır. Kruvaziyer liman bölgesi rüzgarların oluşturduğu dalgalar, gel-git dalgaları ile su seviyesinin değişimi, deprem dalgası ve tsunami olma olasılığı yönünden değerlendirilmelidir. Ayrıca akıntı deniz ulaşımını olumsuz yönde etkileyen bir faktör olduğundan bölgenin akıntı özellikleri ayrıntılı olarak incelenmelidir. Diğer yandan su derinliği açısından liman basenlerinde ve seyir kanallarında kumlanmadan dolayı yüksek maliyetler doğabilmektedir.

Liman giriş ve çıkışlarını etkileyebilecek en önemli etken hakim rüzgarlar, sis ve mevsimsel yağışlardır. Bu etkenler kruvaziyer limanın yeri belirlenirken göz önünde bulundurulması gereken önemli etkenlerdir. Ayrıca önerilen projeden kaynaklanabilecek önemli çevresel etkilerin (su, hava, toprak kirliliği, gürültü, titreşim, ışık, ısı, radyasyon v.b gibi) stratejik çevresel etki değerlendirmesi raporu çerçevesinde ortaya konması gerekmektedir.

Kruvaziyer limanların yapılacağı deniz alanlarında denizdeki kirlenme seviyesi turizm deniz araçlarının kontrol edilemeyen atıklarından etkilenecek yörenin ekolojik özelliklerini bozabilecek bir düzeye çıkabilmektedir. Sürdürülebilir kalkınma ölçütlerine uygun olarak doğal kaynakları gelecek nesillere bırakacak şekilde tüketmeden kullanabilmek için doğru stratejilerin saptanmasında, o deniz yöresini kullanan turizm deniz araçlarının sayısı temel etken olmaktadır. Bu nedenle kruvaziyer limanların taşıma kapasitesinin hesaplanmasında yörenin taşıma kapasitesinin hesaplanması önemlidir. Deniz araçları kaynaklı sıvı ve atık miktarlarından oluşan deniz kirlenmesinin ve bunun çevresel etkilerinin saptanmasında yörenin fiziksel taşıma kapasitesi, gerçek taşıma kapasitesi ve verimli taşıma kapasitesi olarak üç çalışma yapılması gerekmektedir. Bu çalışmalarda deniz alanında mevcut durumunun tespiti için;

1)Yörenin rüzgar, dalga iklimi, sirkülasyon modeli ve özellikle kapalı koylarda suyun fiziksel, biyolojik ve kimyasal özelliklerinin ve ekolojik dengesinin sürdürülebilirliği için karadan gelen kaynak suyunun, yeraltı suyunun incelenmesi,

- 2)Alansal ve zamana bağılı sirkülasyon ve oşinografik parametrelerinin saha ölçümleriyle tespiti,
 - 3)Deniz ve kara kaynaklı katı ve sıvı atıkların kaynaklarının miktarlarının tespiti,
 - 4)Su altı ekosistemin (yörenin bitki ve canlı türlerinin) denizaltı araştırmaları ile saptanması,
- gerekmektedir [66].

Taşıma kapasitesi değerlendirme çalışmaları temel alınarak o deniz alanının (özellikle de kapalı koyların) hizmet verebileceği tekne sayısı, (gemilerin katı ve sıvı atık miktarlarını göz önüne alınarak) ortaya konulması gerekmektedir. Amaç deniz turizm tesislerinin kurulacağı alanlarda doğal dengeyi bozmadan doğal kaynakları tüketmeden sürdürülebilir bir gelişim planlayabilmektir. Doğal olarak böyle bir amaç ancak problemleri daha büyük bir ölçekle görmekle mümkündür. Bu ölçek ise, deniz turizmini bir ekonomik sektör olarak geliştiği diğer sektörlerle paralel olarak gelişmesinin öngörüldüğü “bütünleşik kıyı alanları kullanımı” ölçeğinde yapılacak çalışmalardır. Bu çalışmalarda doğal kaynakları kendisini yenilemesine izin verecek şekilde tüketmeden belirli sınırlar içerisinde kullanmak (taşıma kapasitesi) temel ilkedir [66].

Limanın Kapasitesi

Gemi boyutları, terminalin kapasitesi, yolcuların karaya inerken ve gemiye çıkarken kullandıkları altyapı, liman içindeki ulaşım güzergahları, güvenli ve emniyetli bir çevre gibi limanın altyapısına ilişkin faktörler etkilidir. Bu anlamda limanın kapasitesi ile kentin mekansal ve sosyal değerlerinin ilişkisi önemlidir. Limanlara kapasite açısından bakıldığında dört önemli faktör bulunmaktadır. Bunlar iskelenin toplam uzunluğu, iskelenin derinliği, yolcu terminali sayısı ve gemilerin maksimum kalış süresidir. Kruvaziyer gemileri, yolcuların indirilip, bindirilmesi ve gemiye sağlanan çeşitli hizmetler boyunca ortalama olarak 7-9 saat harcamaktadır.

Günümüzde yaygın olarak kullanılan kruvaziyer gemilerinin ortalama yolcu sayısı 1,900'dür. Planlama çalışmalarında yeni nesil gemiler dikkate alınması durumunda kruvaziyer gemilerinin 3000'in üstünde yolcu taşıdığı kabulü yapılması önerilmektedir. Kruvaziyer gemilerinin sayıları ve kapasiteleri hızlı bir şekilde artmaktadır. 1980'lerde

yaklaşık 40 yeni gemi yapılmış, 1990’larda 44 gemi, 2007 yılının sonlarına doğru 2000 yılından beri 88 yeni gemi piyasaya sürülmüştür. Böylece halihazırda toplam 200 büyük ölçekli kruvaziyer gemi hizmette bulunmaktadır. Gemi kapasiteleri 1970’lerde 500-800 yolcudan, yeni gemilerde yüzer şehirlere doğru katlanarak büyümekte, 1000 veya daha fazla gemi mürettebatıyla birlikte ortalama olarak 2600-3800 yolcuyu barındırabilmektedir [50].

Büyükliklerine bağlı olarak kruvaziyer gemileri, doğrudan kentin ve kent kıyılarının özgünlüğünü oluşturan silüet değerlerini, kentin denizden görünümünü ve denizden kentin görünümünü geçici olarak etkileyebilmektedir. Bu nedenle liman kentinin silüet değerlerinin korunması önemli bir konudur. Bu açıdan bakıldığında kentin topografik yapısı önemlidir. Liman kentleri topografya açısından ele alındığında düz ve eğimli şehirler olarak ikiye ayrılabilir. Örneğin Cenova, Napoli ve Monaco gibi kentler eğimli bir topografyaya sahip iken; Barcelona, Valencia ve Venedik gibi kentler düz bir topografyaya sahiptir.

Çizelge 4.2 Kruvaziyer liman örneklerinde maksimum gemi boyutları [74], [109]

	BARCELONA	GENOA	VENEDİK	VALENCİA	NAPLES	DUBROVNIK	MONACO
Uzunluk	Sınırsız	Sınırsız	294 m.	90 m.'den 600 m.'ye kadar	290-388 m.	280 m.	130 m.
Genişlik	Sınırsız	Sınırsız	Sınırsız	Sınırsız	35-40 m.	Sınırsız	Sınırsız
Derinlik	12 m.'ye kadar	11 m.	28.06 ft.	7 m.'den 16 m.'ye kadar	38 ft.	10.5 m.	7 m.

Bir kentin silüet değeri; liman çevresinin kompozisyonu ve yerleşimini içeren temel kararlara bağlı olarak yapay nedenlerden etkilenmektedir. Kentin silüetini etkileyen ilk özellik limanın kent merkezi içinde ya da dışında yerleşmesiyle ilgilidir. Venedik ve Dubrovnik’de, limanlar kentin tarihi silüet değerlerini etkilememekte, çünkü kruvaziyer terminalleri, bu değerleri korumak için tarihi kent merkezinin kenarında konumlanmıştır [109].



Şekil 4.9 Venedik ve Dubrovnik örneklerinde kruvaziyer limanlarının konumu [109]



Şekil 4.10 İstanbul ve Cenova örneklerinde kruvaziyer limanların yönelişi [109]

Diğer bir faktör ise, limanın kıyı hattına paralel ya da dik açıyla yönelmesi gibi limanın kente doğru nasıl yönlendiğiyle ilgilidir. Cenova Limanı ile İstanbul Limanı karşılaştırıldığında, Cenova Limanı'nın kıyıya dik açıyla yönlendirilmesinden dolayı kentin silüetinin İstanbul Limanı'ndan daha az etkilendiği görülmektedir.

Limanda yer alan yapıların tipleri ve büyüklükleri de kentin silüet değerleini etkilemektedirler. Barcelona'daki dünya ticaret merkezi binası buna iyi bir örnektir.



Fotoğraf 4.2 Barcelona Dünya Ticaret Merkezi [109]

Kapasite açısından limanlara bakıldığında; toplam iskele uzunluğu, iskele derinliği, yolcu terminali sayısı ve maksimum gemi kalış süresi olmak üzere analiz edilmesi gereken dört önemli özellik bulunmaktadır (Çizelge 4.3). İstanbul diğer kentler ile karşılaştırıldığında, İstanbul'da kruvaziyer gemilerinin uğradığı mevcut Galata limanı Akdeniz Havzası içindeki en küçük kruvaziyer limanlardan biridir.

Çizelge 4.3 Akdeniz'deki kruvaziyer limanların kapasiteleri [74], [109]

	BARCELONA	GENOA	VENEDİK	VALENCİA	NAPLES	DUBROVNIK	MONACO
Minimum Gemi Kalış Süresi	Sınırsız	30 dk.	Sınırsız	Sınırsız	Sınırsız	Sınırsız	-
Maksimum Gemi Kalış Süresi	Sınırsız	1 günden fazladan	Sınırsız	Sınırsız	Sınırsız	Sınırsız	24 saat
İskele Sayısı	3	18	14	16	55	6	
İskelelerin toplam uzunluğu	1894 m.	2770 m.	2809 m.	3263 m.	11500 m.	1205 m.	170 m.
İskele Derinliği	12 m.'ye kadar	7.5-11 m.	20-50 m.	7-16 m.	19-38 ft.	6-10.5 m.	7.5 m.
Yolcu Terminali Sayısı	4	Kruvaziyerler için 2, feribotlar için 3	3	2	1	1	1



BARCELONA CENOVA VENEDİK NICE İSTANBUL NAPOLİ DUBROVNIK MONACO

Şekil 4.11 Akdeniz'deki limanların büyüklükleri [74], [109]

Tüm bu nedenlerden dolayı, kıyı bölgelerinde kıyı yenileme projelerine yüksek bir talep sorunu bulunmaktadır. Başarılı bir kıyı geliştirme, global süreçleri ve liman-

kentlerindeki farklılıkları anlamayı gerektirir (Hoyle [110]). Genelde kruvaziyer turizme, kentte daha geniş kapsamlı bir sosyo-ekonomik yenileme sağlaması için katalizör rolü verilmektedir.

Kentsel Hizmetler

Kentte uluslararası havalimanının bulunması, uluslararası tren istasyonunun bulunması, yeterli otel altyapısının olması, ticaret alanları, yeme-içme birimleri, rekreasyon alanları, yeterli sayıda otobüs ve otobüs hattı gibi hizmetler kruvaziyer liman açısından önemlidir.

Kruvaziyer yolcuları alışveriş yapmak, gezmek veya plajda dinlenmek isteyebilir. Alışveriş alanları gümrüksüz satış üniteleri, outlet mağazaları gibi ticaret alanları bir master plan dahilinde düşünülmelidir. Planlarda bu alanlara giden ulaşım hatlarının sağlanması gerekmektedir. Örneğin Singapur'da gümrüksüz satış üniteleri(duty free shops) kruvaziyer terminalinde yer almaktadır. Alışveriş alanlarının yanı sıra liman kentindeki kültürel, doğal ve manzara alanları, hem analimanlar hem de uğrak limanlar için özellikle turistlerin gelecekte bu kente yeniden gelmesi açısından önemlidir. Bu da turizm gelirinin artmasını sağlayacaktır. Bir kruvaziyer yolcusu ana limanda, uğrak limanlarda harcadığı paranın 6/7'si daha fazlasını harcadığı tahmin edilmektedir. Kruvaziyer endüstrisinde harcanan her 1 milyon Euro, 2.3 milyon işgücü ve 22 istihdam alanı yaratmaktadır [111].

Ana liman yolcularının % 25'i kruvaziyer seyahatinden önce veya sonra otelde kalmaktadır. Bu yolcular genelde 1 ila 7 gün arası kalmaktadırlar. Bu nedenle otellerin kaliteli olması gerekmektedir. Ayrıca otellerin kentteki yayılımına dikkat edilmelidir.

Kruvaziyer Yolcularının Kruvaziyer Pazarına Yakınlığı

Öncelikle kruvaziyer limanın bölgesel, ulusal ve uluslararası ölçekte kruvaziyer güzergahlarına coğrafi olarak yakınlığı önemlidir.

Kruvaziyer turizm için yapılacak planlamalarda, potansiyelin verimli ve doğru olarak kullanılabilmesi için kruvaziyer hatları tarafından tercih edilen güzergahların göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Kruvaziyer hatlarının güzergahlarını belirlerken dikkat ettikleri hususlar şunlardır:

- Uğrak yerleri arasındaki mesafe
- Uğrak yerinin arka alanının kültürel, tarihi ve doğal cazibesi
- Uğrak yerinin ulaşılabilirliği
- Limanın altyapı özellikleri
- Yolcu görüşleri

Çok Modlu(İntermodal) Ulaşım Sistemi

Kruvaziyer limanların çok modlu(intermodal) ulaşım zincirine entegrasyonu kruvaziyer limanın çekiciliğini etkileyen faktörleri belirlemede başka bir araştırma konusudur. Kente erişim anlamında kruvaziyer limanlara bakıldığında, üç önemli erişim noktası dikkate alınmalıdır. Bunlardan ilki havalimanı, ikincisi tren istasyonudur. Bu erişim noktaları, kent dışından kruvaziyer limana ulaşmak isteyen turistler için gereklidir. Üçüncü önemli erişim noktası ise, gemiyle geldikten sonra kenti ziyaret etmek isteyen ya da kentten limana ulaşmak isteyen turistlere hizmet etmek için, limanı kentin turistik merkezine bağlayan kara taşımacılığı alanlarıdır. Örneğin Cenova’da kruvaziyer limana bu üç erişim noktası etkilidir. Kruvaziyer liman, kent merkezine, havalimanına ve tren istasyonuna sırasıyla 1 km., 5 km. ve 400 m. uzaklıkta olup konforu arttıran ve seyahat süresini kısaltan otobüs turları(shuttle servisler) bulunmaktadır. Barcelona ve Napoli kentlerinde erişilebilirliği arttıran yüksek hızlı tren hatları bulunmaktadır. Örneğin Napoli’den Roma’ya 30 dakikada, Barcelona’dan Paris’e 5 saatte, Madrid’e 2.5 saatte ulaşabilmektedir.

Ulaşım modlarının birlikteliği özellikle kruvaziyer analimanından uzakta bulunan yolcularının ikamet ettiği yerlerden limana erişimi açısından çok önemlidir. Uluslararası bir havaalanının bulunması kruvaziyer yolcularının ikamet ettiği ülkeden uzaktaysa kolaylaştırıcı bir rol oynamaktadır. Bu nedenle yolcuların ikamet ettiği yer ile yolcu iniş/biniş noktaları arasındaki ulaşım bağlantıları kruvaziyer liman için önemlidir.

Yolcular kruvaziyer seyahatinin başlayacağı limana uçak, otomobil veya raylı sistemler aracılığıyla gelmektedirler. Yolcuların hareket edilen kentte liman alanına gelişleri transfer olmaları anlamına gelmektedir. Havalimanı ile limana gelişler doğrudan

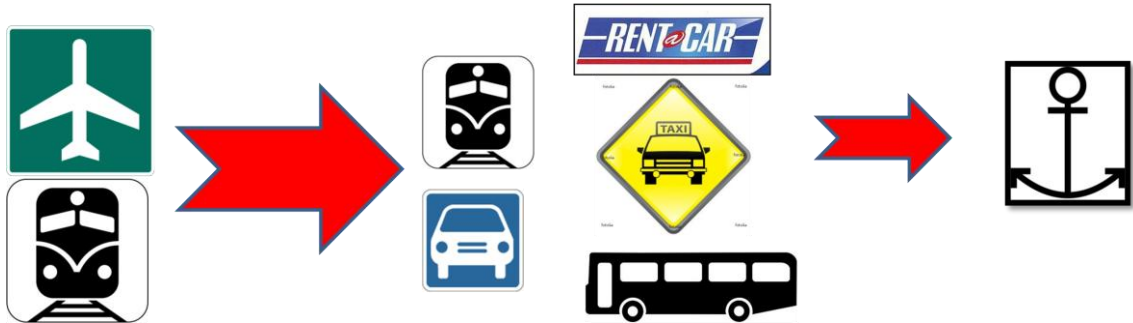
demiryoluyla ya da limana kalan uzaklığın kiralık bir araba, otobüs veya taksi gibi araçlarla sağlanabilir.

Fogg'a göre [11] ana liman için ulaşım bağlantılarının efektif olarak geliştirilmesi için aşağıdaki dört kritik soru cevaplanmalıdır:

1. Yolcuların kentten karayolu, uçakla ya da raylı sistem ile mi ayrılacağı?
2. Mevcut ulaşım sisteminde ne gibi düzeltmeler yapılabilir?
3. Her bir ulaşım merkezi için kullanıcının harcamaları ne kadar?
4. Limana varmadan önce kruvaziyer hatlarınca sağlanan bilgiler nelerdir?

Yolcuların vardıkları ve ayrıldıkları şehirde, ana limanın sağlaması gereken diğer kara ulaşımı ihtiyaçlarının belirlenmesi gerekmektedir.

Havalimanından yüksek hızlı raylı sistem ile kruvaziyer limana doğrudan ulaşılabilir. Bu nedenle yolcuların havalimanından kruvaziyer limana geçişinde; bölgedeki trafik miktarının, gelen yolculara hizmet eden altyapı tipinin ve ulaşım araçlarının bağlantı tipinin belirlenmesi gerekmektedir (Şekil 4.12).



Şekil 4.12 Havayolu ve demiryolu ile kruvaziyer limana gelişte kullanılan ulaşım araçları

Örneğin Avrupa'da ve Asya'da yüksek hızlı tren ve hafif raylı sistem altyapısı Amerika'dan çok gelişmiştir. Yüksek hızlı raylı sistem bağlantıları yolcuların gezdikleri şehirde rahat seyahat etmelerini sağlar. Çoğu zaman, yolcular havalimanından limana yüksek hızlı raylı sistem ile kolaylıkla ulaşmaktadırlar. Nüfusun fazla olduğu kentlerde yolcuların çok modlu ulaşım sistemlerini benimsemesi ile, Amerika'da sık karşılaşılan otomobil trafiği sıkışıklığı sorunlarını çözmüşlerdir (Fogg [11]).

Günümüzde Amerika’da, raylı ulaşımın havalimanından limana bağlantısını kullanmamasının iki nedeni vardır. Birincisi, raylı ulaşım Amerika’da tam olarak benimsenmemiştir. İkincisi, kruvaziyer liman faaliyetlerinin özellikle Cuma, Cumartesi ve Pazar günleri raylı hatlara pik(zirve) talep olması nedeniyle sıkışıklıkların olmasıdır. Örneğin dünyadaki en büyük kruvaziyer limanlarına komşu olan Amerika’da kentlilerin çoğu, limana varmak için demiryollarının kullanımını benimsememiştir. Ancak son yıllarda güney Florida’da artan nüfus ve büyümeyle beraber trafik sıkışıklığını hafifleten politikalar oluşturulmaya başlandığı görülmektedir. Yeni Miami Uluslararası Havalimanı ulaşım transfer merkezi ve demiryolları koridoru içinde diğer izleri de içeren Tri-Rail sisteminin oluşturulması buna bir örnektir (Fogg [11]).

Havayolu ve demiryolu ile limana gelişlerde, kara taşımacılığı araçlarının, ana liman faaliyetlerini desteklemek için yeterli olması gerekmektedir. Bu nedenle pik günlerde demiryolu istasyonları ve havalimanından yolcu ulaşımı dikkate alınmalıdır. Bunun başarılması için, mevcut tüm turist ulaşım araçları ile liman ve havalimanı arasındaki dönüş zamanları hesaplanmalıdır. Kara taşımacılığı günlük talepleri desteklemek için yeterli olmalı, gemi limanda olduğunda ve yeni bir kruvaziyer dönerken ek talep ayarlanmalıdır. Öncelikle bu trafik en etkili seyahat araçlarından biri olan otobüsler tarafından desteklenmelidir (Fogg [11]).

Ulaşım bağlantıları ve yeterliliği önemlidir. Limana ulaşım kruvaziyer yolcusunun kruvaziyer hattı ve liman kentiyle ilk ve son etkileşimidir. Havalimanı yönetimi, kruvaziyer hatları, yerel yönetim ve liman yönetiminin ulaşım araçlarının birlikteliğinin sağlanmasında önemli görevleri bulunmaktadır.



Şekil 4.13 Kruvaziyer limanların havalimanına uzaklıkları [108]

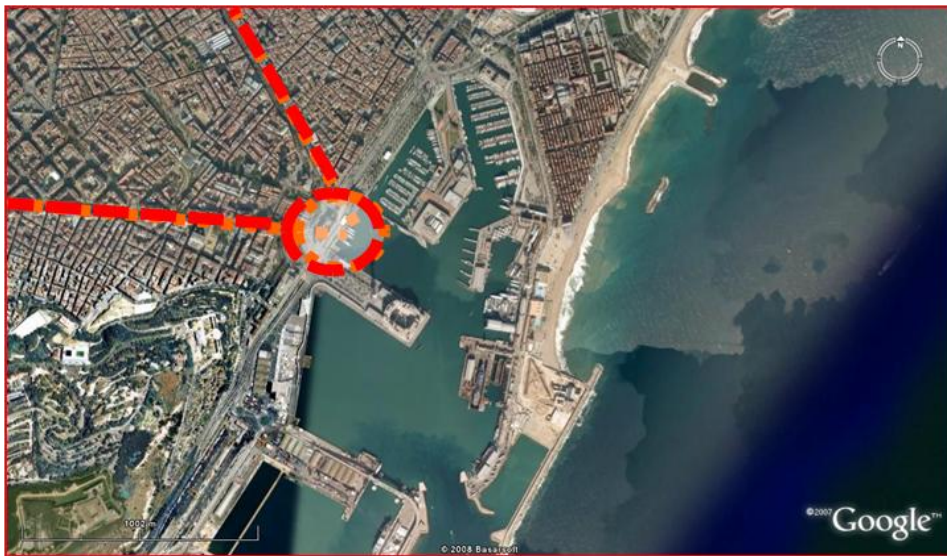
Liman ve çevresinin estetik özellikleri, kruvaziyer yolcularının memnun olması açısından önemlidir. Liman alanındaki tüm trafik yolları düzenlenmelidir. Cepheler yolcu trafiği hattından endüstri alanlarını saklayacak şekilde düzenlenebilir. Genel bir

uygulama olarak liman çalışma ve seyahat alanı olarak ikiye ayrılabilir. Çalışma bölümü, tüm yük ve kruvaziyerle ilişkisi olmayan işlemleri içerir. Seyahat bölümü ise, kruvaziyer ile ilgili işlemlere ilişkindir. Limanın estetiği, yolcularda bir daha gelme isteği yaratması açısından önemli bir faktördür.

Turistik Alanların Çekiciliği

Kruvaziyer limanda ve limana komşu alanlarda kıyı kullanımının çeşitliliği ve kıyı hattına erişim değerleri önemlidir. Bir kentte kent merkezine yakın olma ya da kıyıya yakın olma o alanın gayrimenkul değerini yükseltmektedir. Kruvaziyer limanlara bu açıdan bakıldığında, kentin en değerli alanlarını kullandıkları görülmektedir. Gayrimenkul değerlerinin yüksekliği doğrudan kentsel çevre kalitesini etkilemektedir. Liman ve çevresi kentsel alan ile entegre edilmeli, kentlilerin limandaki açık alanları ve yapıları kullanması teşvik edilmelidir (Wakefield [112]). Kentten limana ve denize erişim kentin efektif olarak kullanılması için çok önemlidir, çünkü aksi halde bu değerli arazi geceleri boş ve tehlikeli olabliir. Ayrıca hem turistlerin hem de kentlilerin kentin bu parçalarını kullanması gerekmektedir.

Özellikle Akdeniz'deki liman kentlerine bakıldığında, bu kentlerin ana özelliğinin deniz ile insan aktiviteleri arasında güçlü bir ilişkinin olduğu görülmektedir. Alışveriş, eğlence ve diğer tüm sosyal aktiviteler kıyıda gerçekleşmektedir. Ancak bazı kentler karayolları ve çok büyük kruvaziyer gemilerden dolayı deniz ile olan ilişkilerini kaybetmişlerdir.

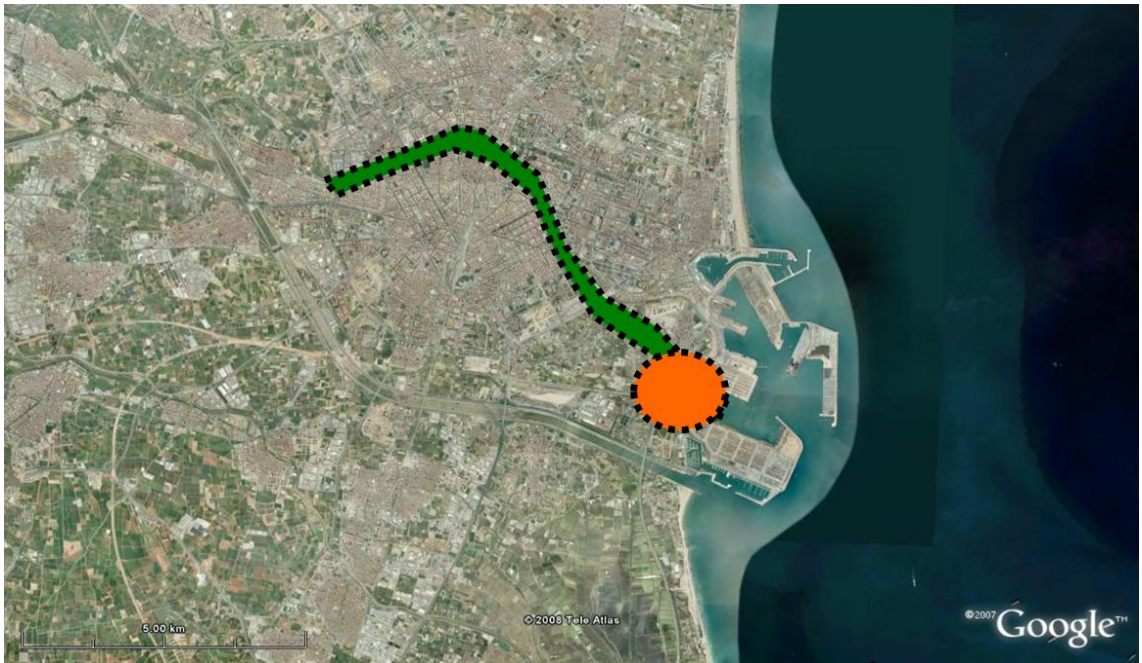


Şekil 4.14 Barcelona limanında yaya aksları [109]



Fotoğraf 4.3 Barcelona limanında yaya aksları [109]

Barcelona kruvaziyer limanı, yerel halkın kolayca erişebildiği iyi bir örnektir. Yayaalar ve kamu ulaşım araçları, kent merkezine ve kamusal alanlara çok iyi derecede bağlantı sağlanmış, çevrenin kullanımına bağlı olarak iyi derecede organize edilmiştir. Ayrıca, Dünya Ticaret Merkezi önündeki ahşap iskele, günün 24 saati çok çeşitli aktiviteler için kullanabilmektedir.



Şekil 4.15 Valencia Limanı'nda yaya ve yeşil akslar [109]

Liman ile yeşil aksın birleştiği Valencia da iyi bir örnektir. Nehrin ıslah edilmesinden sonra, bu boş arazi kamusal alanları ve yapıları ile yeşil aks olarak yeniden kullanılmaya başlanmıştır. Bu yeşil aks, doğrudan liman ve denizi kamusal amaçlı kullanımlarla kent yaşamına bağlanmıştır (Şekil 4.15).

Çizelge 4.4 Kruvaziyer limanların ana erişim noktasına uzaklıkları [74], [109]

	BARCELONA	GENOA	VENEDİK	VALENCİA	NAPLES	DUBROVNIK	MONACO
Kent Merkezi	4	1 km.	Merkezde	4 km.	Merkezde	2 km.	500 m.
Havalimanı	7	5 km.	Sınırsız	11 km.	10 km	15 km.	20 km.
Demiryolu ist.	Merkezde	400 m.	15	4 km.	5-6 km.	-	-
Shutte Servis	Var	Var	15	Var	Var	Var	Nice Havalimanına helikopter
Taksiler	Var	Var	Var	Var	Var	Var	Var

4.4.2 Kruvaziyer Limanların Arazi Kullanış Gereksinimleri

Kruvaziyer limanların fiziksel olarak düzenlenmesinde en az üç ayrı bölge söz konusudur. Kruvaziyer gemilerin yanaştığı rıhtımlar, dinlenme ve bekleme salonları, hizmet birimleri gibi kullanımların yer alabileceği alanlar, gümrük sınırı dışındaki birinci bölge olarak tanımlanabilir. Turistlerin gümrük sınırından geçerek geline ülkeye ayak bastığı varsayılan ikinci bir bölgede bu turist kitlesine hizmetler sunan çeşitli alışveriş ve rekreasyon alanlarına yer verilmekle birlikte bu alanlara dışarıdan girişlerin kontrollü yapılması tercih edilebilir. Bu turistlerin şehrin genel trafiğine katılması ile üçüncü bir bölgeye geçiş yapmaları sağlanır. Üst gelir grubu kruvaziyer turistlerin genellikle üçüncü bölgede grup gezileri yapacağı göz önünde tutularak, büyük tur otobüslerinin gümrük çıkış bölgesine kadar sokulmasına olanak sağlanmalıdır (Balamir ve Yazgan [113]).

Birinci bölgedeki düzenlemelerde farklı kotların da birbirine karışmaması gereken ayrı işlevleri vardır. Genellikle deniz kotunda yükleme ve boşaltma işleri ile gemi yakıt, su vb. ikmal hizmetleri yapılır. Bu işlevler aynı kotta ya da bodrum kotlarındaki depolarla bağlantılı olmalıdır. Bu kotlarda çeşitli motorlu araç ve iş makinalarını çalışabileceği yol ve apronlara ihtiyaç vardır. Üst kotlar ise yolcu bindirme, dinlenme salonları, bagaj teslim ve alım, emanet, gümrük, turizm enformasyon, haberleşme, gemilerle entegre çalışabilen anons ve diğer hizmetler için kullanılır. Kruvaziyer gemi boylarının 150 metre ve üstünde olduğu, üst sınıflarda boyların 350 metreye kadar çıktığı görülmektedir. Bu gemi boyutlarına göre rıhtım boyunun düzenlenmesi gerekmektedir (Balamir ve Yazgan [113]).

Kruvaziyer limanların yerleşim kriterlerinde olduğu gibi arazi kullanım özelliklerinin de ana limanlarda ve uğrak limanlarda ayrı ayrı değerlendirilmesi gerekmektedir. Çünkü ana limanlar ve uğrak limanlar farklı arazi kullanım özelliklerine sahiptir.

Kruvaziyer ana limanlar, uğrak limanlardan farklı özelliklere sahiptir. Ana liman, kruvaziyer geminin yolcularını aldığı, yakıt, yemek gibi donanımlarını sağladığı limandır. Ana limanda amaç, gemiden inen yolcuların kruvaziyer seyahatini tamamlamak, yolcu sayısı ve gemi büyüklüğüne göre yaklaşık 12 saat süren kruvaziyer seyahati için yeni yolcuları gemiye bindirmeyi sağlamaktır. Bu da kruvaziyer hatları tarafından büyük bir lojistik çaba gerektirir. Limanın, bu hızlı dönüşümü sağlaması için belirli bir kapasiteye sahip olmalıdır. Ana liman yeterli özel iskeleye, yakıta, altyapı bağlantılarına ve diğer destek hizmetlerine sahip olmalıdır. Ayrıca, liman çevresindeki bölgenin de sorumluluğu bulunmaktadır. Hava ve kara ulaşım sistemleri ile yolcuların hızlıca gemiye bindirilmesi veya gemiden indirilmesi gerekmektedir. Konaklama kapasitesi, kruvaziyer seyahatin önce ve/veya sonra ana limanı ziyaret eden yolcuları kabul etmede yeterli olmalıdır. Kruvaziyer geminin sadece turistik maceranın bir parçası olmadığının anlaşılması gerekmektedir. Ana limanın çevresinde önemli turizm değeri olan çekici yerlere sahip olmalıdır. Bu yolcu profilini çizmeye de yardım eder ve gemilerin tam kapasite ile çalışmasını sağlar.



Şekil 4.16 Kruvaziyer limanların arazi kullanım gereksinimleri

Uğrak limanlar ise çoğu turistin kruvaziyer seyahatini yapma sebebidir. Turistler yeni yerler görmek istemektedirler. Çoğu kruvaziyer yolcusu birkaç saatte uğrak limanı ziyaret etmekte, bu birkaç saat içerisinde yerleşme hakkında fikir sahibi olmaktadır.

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununun 37. maddesinin birinci fıkrasının (A) bendinin (4) numaralı alt bendine dayanılarak hazırlanan Deniz Turizmi Yönetmeliğinde kruvaziyer limanlar A ve B olmak üzere iki tipe ayrılmıştır. Bu limanlar, altyapı ve üstyapı niteliklerine göre ayrılmıştır. A tipi limanlar, B tipi limanlardaki (Şekil 4.17) niteliklerin yanı sıra Şekil 4.18'deki nitelikleri taşımaktadır.



Şekil 4.17 2009 tarihli Deniz Turizmi Yönetmeliğinde B tipi kruvaziyer liman [83]



Şekil 4.18 2009 tarihli Deniz Turizmi Yönetmeliğinde A tipi kruvaziyer liman [83]

Deniz Turizmi Yönetmeliğinde deniz turizmi tesisleri "...deniz araçlarına navigasyon, manevra, yanaşma, bağlanma, barınma, karaya çekilme hizmetleri sunan ve bu

hizmetleri ilgili mevzuat hükümleri uyarınca yeterli emniyet düzeyini sağlayacak şekilde fiziki özelliklere göre tasarlanmış altyapıya sahip ve tesisten beklenen turizm hizmetinin en iyi biçimde verilmesini sağlayacak nitelikleri taşıyan, gerekli donanım, tesisat ve üstyapı ile yeterli kara, deniz alanı ve kara ulaşım bağlantılarına sahip alanlarda kurulur. Kruvaziyer gemi limanları, yerli ve yabancı ziyaretçilerin giriş ve çıkışlarında dinlenme, yeme, içme, konaklama ve alışveriş gibi sosyal ve ticari üniteleri bulunan deniz turizmi tesisleri..." olarak tanımlanmıştır [83].

Deniz turizmi tesisleri işletmeciliği, ekonominin dünya piyasaları ile doğrudan, çok yönlü ve daha büyük çapta ilişkiler kurmasını sağlar. Bunun bir sonucu, ilgili tüm alt sektörlerde büyümelerdir. Deniz işletmeleri ve yönetimi, sigortacılık, finans, turizm, denizcilik teknolojisi ve ticaretinde genişlemeler bunların başında gelecektir. Üst gelirli kesimlerin tüketimlerine yönelik kültür, üretim ve kişisel hizmetler ile ticaret hacmini genişlemesi ayrı bir dizi yerel ekonomik gelişme ile sonuçlanır. Yerel etkiler açısından turizm ve konaklama gelirlerinde nicelik yanında niteliksel sıçramalar beklenir (Balamir ve Yazgan [113]).

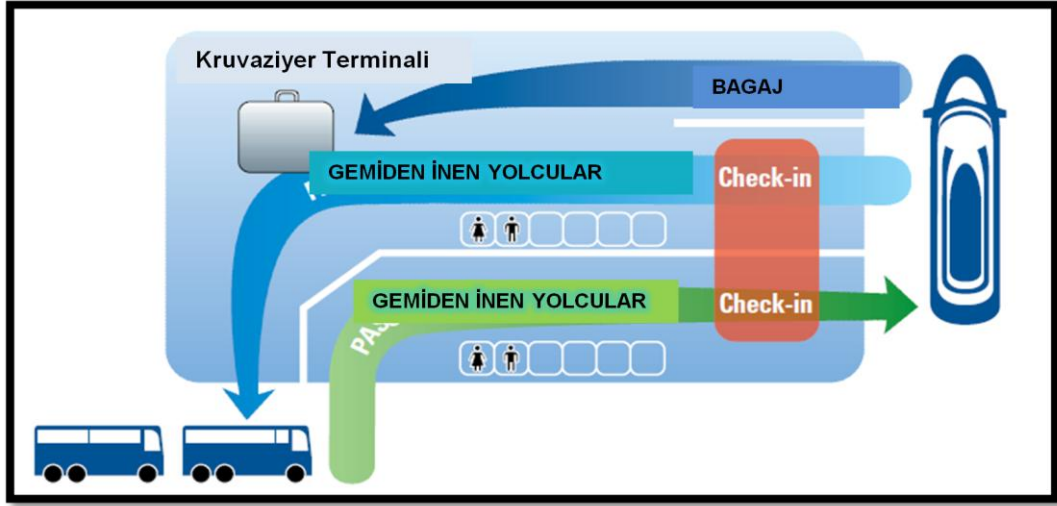
Deniz turizmi tesislerinin, benzer yığılma ekonomileri yaratan havaalanı komplekslerine ve kargo taşımacılığı yapan limanlara göre daha büyük ekonomik katkıları olduğu, buna karşılık gürültü, kirlilik, trafik gibi etkenler açısından ise çok daha düşük düzeylerde dışsal ekonomiler yarattığı anlaşılmaktadır (Green [114]).

Kruvaziyer limanı içindeki kullanımlar yolcu hizmetleri ve kruvaziyer gemi hizmetleri olarak iki ana başlık altında incelenmiştir.

4.4.2.1 Yolcu Hizmetleri

Yolcu Terminali

Tüm dünyada olduğu gibi limandan ayrılan ve limana gelen yolcular gemiye yerleştirilmeden önce ve gemiden indikten sonra pasaport ve bagaj kontrolü gibi birtakım süreçlerden geçmektedirler (Şekil 4.19). Uluslararası yerlere seyahat eden gemiler ana limana döndükleri zaman kontrol edilmektedirler. Yolcular, gemi, tayfa, bagajlar ve yükler ülkeye girmeden önce kontrol edilmektedir (Şekil 4.20) (Şekil 4.21).



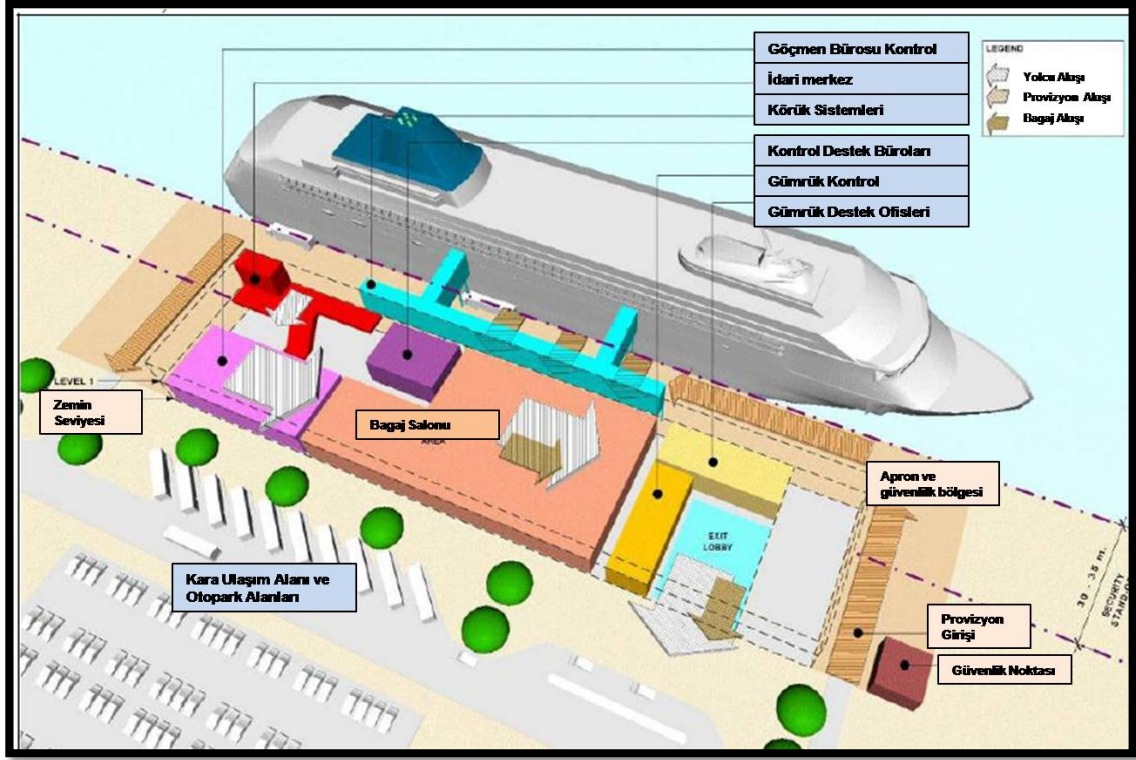
Şekil 4.19 Kruvaziyer limanındaki yolcu işlemleri



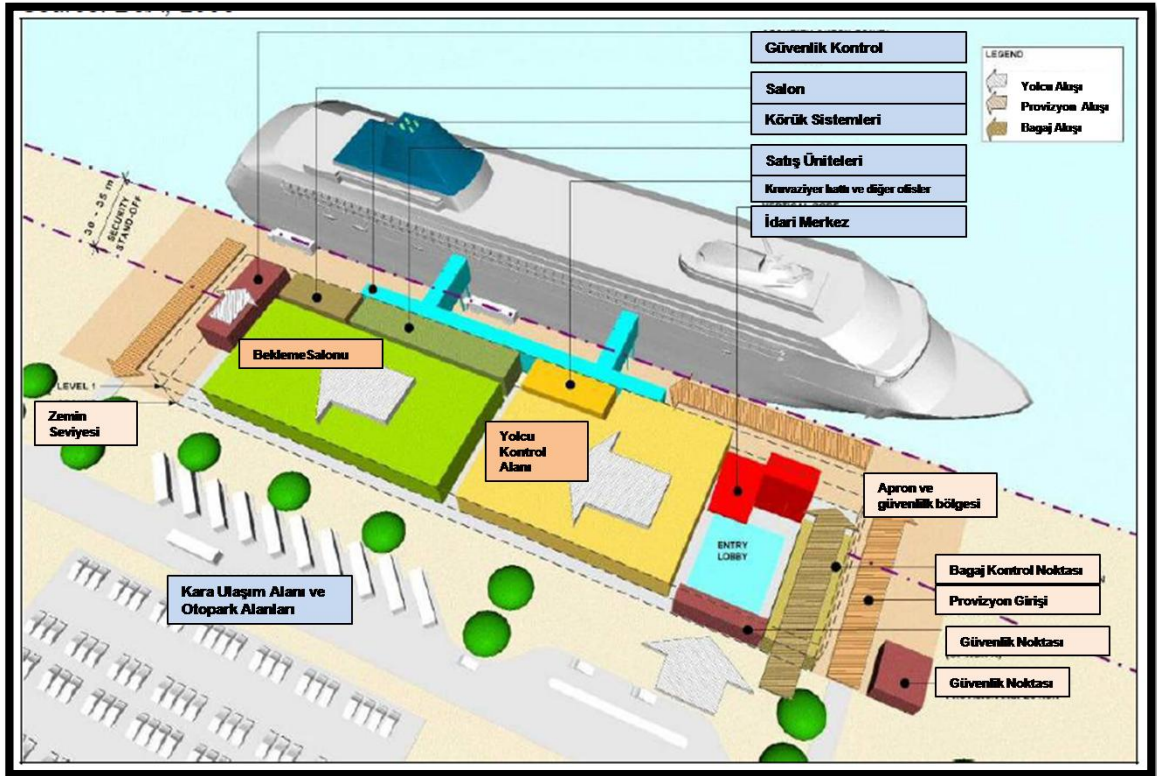
Fotoğraf 4.4 Vancouver kruvaziyer terminali [16] - Fotoğraf 4.5 Vancouver kruvaziyer terminali üstten görünüş [16]



Fotoğraf 4.6 San Diego Terminali [16]



Şekil 4.20 Limana yükleme işlemleri [17]



Şekil 4.21 Limana gelen yolcuları işlemleri [17]

Yolcu İniş ve Çıkışlarında Kullanılan Altyapı

Kruvaziyer limanlarda aynı anda çok sayıda yolcunun giriş ve çıkış yapabilmesi önem taşımaktadır. Gemi ve terminal arasındaki körük sistemleri tüm yolcuların 2-3 saatte binebileceği, 1-2 saatte inebileceği kapasitede olmalıdır.



Fotoğraf 4.7 Yolcu nakliyesi için kullanılan körük sistemleri (Levis [15])

Liman İçindeki Yol Altyapısı ve Otoparklar

Bağlama yerlerine de hizmet verecek şekilde düzenlenen ambulans, itfaiye araçları, çöp kamyonu ve genel araçların geçmesine uygun tesis içi araç yolları sağlanmalıdır.

Kruvaziyer limanlarda her bir yolcu için ne kadar otopark alanı ayrılması gerektiği belirlenmelidir. Öncelikle, yolcuların yüzde kaçının tren, uçak ya da otobüsle limana gelmek için karayolunu kullandığına bakılmalıdır. İkinci olarak, limanın diğer ulaşım bağlantılarından ne kadar uzaklıkta belirlenmelidir. Üçüncü olarak, kruvaziyer limanın coğrafik konumuna bağlı olarak, ada ya da geniş bir arazi parçasındaki yer seçimi önemlidir. Son olarak, toplumun toplu ulaşım ile ilgili duyarlılığına sahip olmasıdır. Avrupa'da kruvaziyer yolcularının yaklaşık % 10'u, Asya'da ise % 5'i limana karayolu ile gelmektedir. Belediyeler bu otopark ihtiyacını gelir getirmek üzere kullanmaktadırlar. Bazı otopark alanları ise özel günlerde de kullanılabilir. Bu da limanın yıl boyu

kullanılmasını sağlamaktadır. Ayrıca tur otobüsleri ve taksiler için park yeri ayrılmalıdır (Fogg [11]).

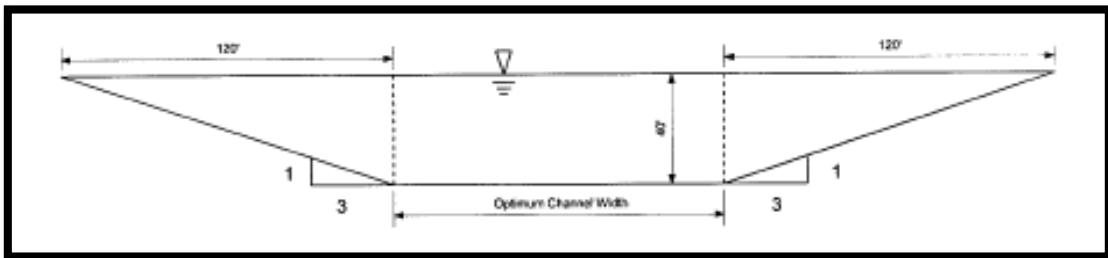
4.4.2.2 Kruvaziyer Gemi Hizmetleri

Kruvaziyer limanın öncelikle kruvaziyer gemilerinin uzunluğuna uygun olup olmadığına bakılmalıdır. Ayrıca genişlik ve draft(su derinliğinde yapılan işlemler için gerekli olan) özellikleri dikkate alınmalıdır. Bu faktörlere ek olarak kruvaziyer geminin yerinden çıkması için yeterli alan ve yanaşma noktaları sağlanmalıdır.

Navigasyon Hizmetleri

Yük limanları kruvaziyer limanlar ile karşılaştırıldığında; yük limanlarının özelliğine göre yeterli altyapının sağlandığı görülmektedir. Yük limanlarında daha büyük su derinliğine ihtiyaçları bulunmaktadır. Kruvaziyer gemilerinin limanın tasarımına göre suda yapacağı faaliyetler için yeteri kadar su derinliğine sahip olması gerekmektedir. Kruvaziyer gemilerinin geneline bakıldığında maksimum 28 feet(yaklaşık 9 m.) draft olması gerekmektedir (Fogg [11]).

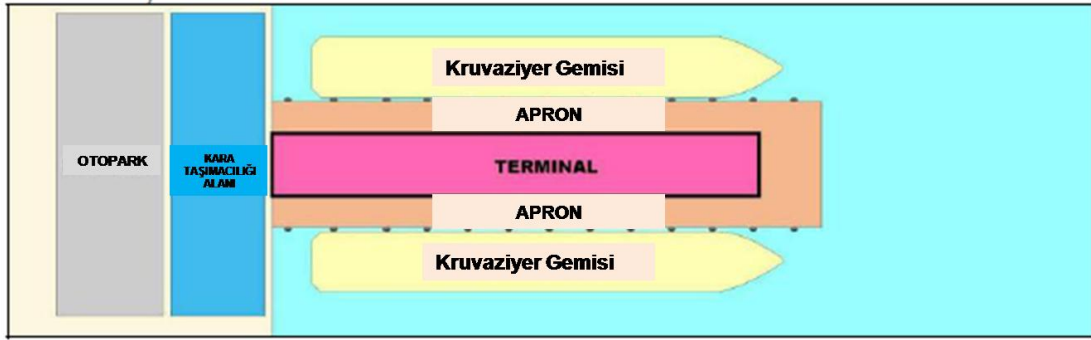
Diğer bir özellik dalgakırandır. Dalgakıranın uzunluğu kruvaziyer gemilerin büyüklüğüne göre değişmektedir. Dalgakıranın açıklığı çeşitli faktörlere göre değişmektedir. Örneğin 40 feet(yaklaşık 13 m.) draft gereksinimi olduğunda, giriş kanalının her bir tarafına 1'e 3 eğim kullanarak 120 feet(yaklaşık 40 m.) kanalın iki tarafına eklendiğinde toplam 240 feet(yaklaşık 72 m.) minimum kanal genişliği bulunmaktadır (Şekil 4.22) (Fogg [11]).



Şekil 4.22 Liman giriş kanalı kesit örneği (Fogg [11])

Modern kruvaziyer limanların, minimum 150 m. giriş kanalı genişliğine, 10 m. seyir derinliğine, 10 m. iskele derinliğine, 150 m. hizmet apronu genişliğine, 15 m. apron genişliğini sağlaması gerekmektedir [115].

İskele ve Yanaşma Alanları



Şekil 4.23 Parmak iskele konsepti [17]

Deniz araçlarının düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği ve bağlanabileceği, işletme niteliğine uygun rıhtım ve iskeleler planlanmalıdır. Yolcuların kullandığı mevcut sistemlere göre parmak iskelelerin önemli avantajları bulunmaktadır (Şekil 4.23). Parmak iskelenin, geminin hızlı dönüş yapabilmesi sayesinde, yolcu iniş/çıkışlarında ve geminin ihtiyaçlarının giderilmesinde, yolcu konforunda, yanaşma alanının optimum kullanılmasında, limanın gelecekteki büyüme potansiyeli açısından avantajları bulunmaktadır.

Geminin Destek Hizmetleri

Gemi destek hizmetleri; kruvaziyer gemisinin içme ve kullanma suyu, televizyon, telefon ve elektrik gibi ihtiyaçlarını karşılayan sistemler; sintine suyu, slaç, atık yağ çöp ve pis su gibi katı ve sıvı atıkların bertarafını sağlayan üniteler ile akaryakıt ikmal imkanı veren sistem veya ünitelerdir.

4.5 Dünyadaki Kruvaziyer Liman Örnekleri

Dünyadaki kruvaziyer liman örnekleri; kruvaziyer limanın uluslararası, bölgesel ve kent içindeki konumu, limanın kapasitesi ile kentin mekansal ve sosyal değerlerinin ilişkisi, kentteki erişilebilirliğin liman üzerindeki etkisi, kıyı kullanımındaki çeşitlilik ve kıyıya erişim olmak üzere dört kritere göre irdelenmektedir.

4.5.1 Cenova Kruvaziyer Limanı

4.5.1.1 Uluslararası, Bölgesel ve Kent İçindeki Konumu

Cenova limanı, Akdeniz Havzası'nda stratejik bir coğrafi konuma sahiptir. Liman, Avrupa ve dünya arasında doğal bir geçit, her türlü trafik açısından da önemli bir kavşak noktasıdır. Limanın tarihi ve doğal konumu, yolcu trafiğinde günümüzde de önemli bir rol almasını sağlamaktadır. Sanayi ve diğer liman tesisleri, diğer örnek şehirlerde olduğu gibi kara ulaşım yolları ile ülke içine ve Avrupa içlerine çok iyi irtibatlandırılmıştır (Şekil 4.24).



Şekil 4.24 Cenova Kruvaziyer Limanı'nın Avrupa ve İtalya içindeki konumu [116]

Cenova yaklaşık 1.000.000 nüfusu ile İtalya'nın kuzeybatı kıyısında yer almaktadır. Kentte, 37 km. sahil şeridinin 27 km'si liman fonksiyonlarına, havalimanına ve Fiera sergi merkezine ayrılmıştır. Cenova limanı Avrupa'nın 7. büyük, Akdeniz'in en büyük limanı konumundadır (Marshall [117]).



Şekil 4.25 Liguria Bölgesindeki Limanlar [118]

İtalya’da kıyılar, doğal değişimler ve ana kara parçasındaki organize gelişmelerle birlikte limanlar açısından büyük gelişmeler göstermiştir. Ekonomik açıdan ülkenin en zengin bölgesi Padana Deltası’nın hemen yanında bulunan ve ticari trafiğin merkezi durumunda olan Liguria Bölgesi, liman bakımından oldukça gelişmiş bir bölgedir. Malların yükleme ve boşaltma tonajı bakımından İtalya’nın en büyük limanı Cenova’dır [119]. 150 kilometrelik kıyı şeridi bulunan Liguria bölgesinde, Akdeniz’de ve İtalya’nın liman sisteminde önemli rolleri bulunan Cenova, Savona and La Spezia olmak üzere başlıca üç liman bulunmaktadır (Şekil 4.25).

Cenova çok merkezli bir kenttir. Kentsel alanın ortasında liman ile doğrudan bağlantısı bulunan tarihi merkez yer almaktadır. Geçmiş bir yüzyıldan fazla olan, yolcu ve kargo trafiği bakımından Akdeniz’in en işlek limanına sahip olan 19. yüzyıl sanayi kentinin merkezi, tarihi çekirdeğin dışında yer almaktadır. Son on yıla bakıldığında Cenova’nın büyük dönüşümlere maruz kaldığı görülmektedir. Günümüzde ise Cenova bir endüstri kenti olmaktan çıkıp, elektronik ve iletişim alanında uzman şirketlerin yer aldığı hizmet sektörünün birincil sektör haline geldiği bir kent olmuştur. Bunun yanında, Cenova kültür ve turizm alanlarına da ciddi yatırımlar yapmıştır. Ticaret açısından Cenova Akdeniz’de ve Akdeniz’in diğer bölgelerle olan ilişkilerinde önemli rol oynamaktadır. 2004 yılında Atina, Barcelona ve Cenova arasında önemli bir ortaklık anlaşması

imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre Cenova Avrupa kültür şehri, Atina olimpiyat oyunlarının kenti, Barcelona önemli UNESCO projelerinin merkezi olacaktır (Marshall [117]).



Şekil 4.26 Cenova Limanı'nda limanların işlevleri [116]



Şekil 4.27 Cenova kruvaziyer limanının konumu ve kent görünümü [118]

Çevresini saran tepelerle üç taraftan sınırlandırılmış sadece tek yüzüyle denize açık olan Cenova kenti (Şekil 4.27), tarihten günümüze korunaklı yapısıyla önemli liman kentlerinden biri olmuştur. Cenova kentinde bulunan yük limanı ve havalimanı denizin doldurulması ile elde edilmiş alanlarda yer almaktadır (Şekil 4.26).

4.5.1.2 Kruvaziyer Limanın Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi

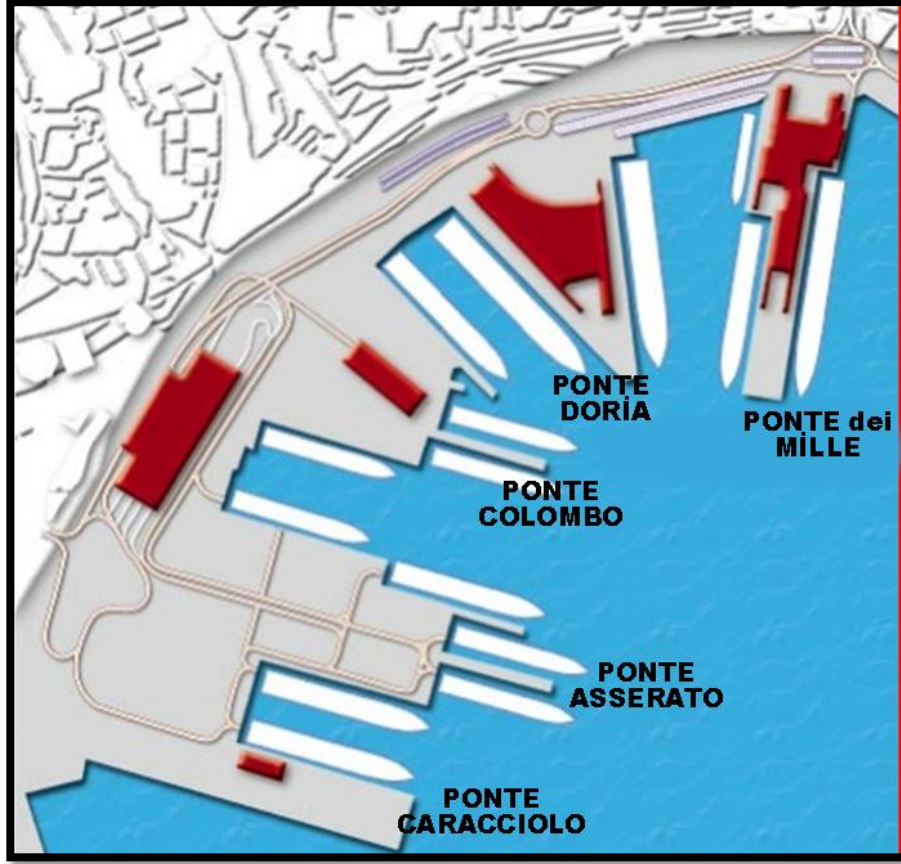
Eski limanla birleştirilen yeni liman, hem yük limanı hem de kruvaziyer gemilerine ayrılmış bir bölüm olmaktadır. Hemen yanında başlayan demiryolu ile şehir içine ulaşım sağlanmakta, liman şehirden kopuk olmamaktadır. Özellikle 1987 yılında kurulan Stazione Marittima S.p.A Denizcilik İşletmesi 2005 yılına kadar olan süreçte limanda düzenlemelere gitmiş, son 20 yıl içinde kruvaziyerlerin kente uğramaları için çalışmalar yapmıştır.



Şekil 4.28 Cenova yolcu(kruvaziyer+feribot) limanı [120]

Cenova yolcu limanı ve trafiğinin yönetilmesi, planlanması ve yapım işlerinden sorumlu olan Stazione Marittima S.p.A. işletmesi, Cenova liman yönetiminin devletten alınan imtiyazla kurulmuştur. 290.000 metrekarelik bir alana sahip olan limanda beş yolcu terminali bulunmaktadır (Şekil 4.28) (Şekil 4.29). Bunların üçü (Calata Chiappella, Ponte Caracciolo, Ponte Colombo) feribot trafiğine, ikisi ise (Ponte Andrea Doria and Ponte dei Mille) kruvaziyer yolcu trafiğine hizmet etmektedir. Ponte Caracciolo, Ponte Assereto, Ponte Colombo, Ponte Andrea Doria and Ponte dei Mille'e yayılan 13 iskelesi

bulunmaktadır. Günümüzde limanda kruvaziyer ve feribot trafiğinin oldukça yoğun olduğu gözlemlenmekte olup, son nesil kruvaziyerler Cenova'ya gelmektedirler [120].



Şekil 4.29 Cenova Limanı'ndaki kruvaziyer ve feribot terminalleri [121]

Stazione Marittime S.p.A. İşletmesi kruvaziyer turist talebinin karşılanması için modern tasarımlarla, yüksek kalitede standartlarında yapım teknikleriyle limanın altyapısının ve üstyapısının geliştirilmesini, ayrıca limanın çok yönlü kullanımını sağlamaya çalışmaktadır. Stazione Marittime S.p.A. rıhtım profillerinin tasarımı, liman içi yolların tasarımı, yolcu iniş/biniş alanlarının genişletilmesi, modern ve kullanışlı terminallerle yolcu alanlarının donatılması, yeni güvenlik düzenlemeleriyle kontrol işlemlerinin düzenlenmesi gibi bir dizi önemli yatırımlar yapmıştır [120].



Şekil 4.30 Cenova kruvaziyer limanından görünüm [120]



Fotoğraf 4.8 Ponte de Mille terminali [121]

Tarihi deniz istasyonu olan Ponte de Mille terminali 1930'da açılmıştır. Yapı heybetli cephesiyle Cenova kenti ve limanı arasındaki buluşma noktasını temsil etmektedir. Ponte de Mille terminal binası, kruvaziyer terminali için uygun, modern ve geniş bir alana sahiptir. Üç katlı toplam 16.500 m² alana sahiptir, bunun 3000 m²'si gemiye bağlantıyı sağlayan elektro-mekanik, hareketli yürüyüş yolları olan gemiye binış teraslarıdır (Fotoğraf 4.5). İçinde geniş salonları, bekleme odaları, kontrol üniteleri ve yolcular için her türlü hizmet bulunmaktadır. Terminalde gemiye binenlerin ve gemiden inenlerin yaya akışını sağlamak için özel hatlar ile bölünmüş mekanlar bulunmaktadır.

Cenova Liman Yönetimi ve Stazione Marittima S.p.A. 2001’de restorasyonu tamamlanan istasyon, geçmişle hiçbir kesintiye uğratılmadan yolcuların hizmetlerine sunulmuştur [121].

Terminal gün içinde aynı anda üç kruvaziyer gemisini ağırlayabilmekte ve yaklaşık 12.000 yolcuya ev sahipliği yapabilmektedir. Kruvaziyer pazarının sürekli gelişmesi ile beraber yolcu gemilerinin hareketliliğini sağlamak için limanın modernize edilmesine devam edilmektedir. Bu bağlamda rıhtımların profillerinin yeniden düzenlenmesi için önemli müdahaleler yapılmakta, batıda iki rıhtımın da katılımıyla 340 m. uzunluğunda iskele yapılması planlanmaktadır. Terminal binası aynı zamanda önemli ulusal ve uluslararası şirket organizasyonlarına ev sahipliği yapmaktadır [121].



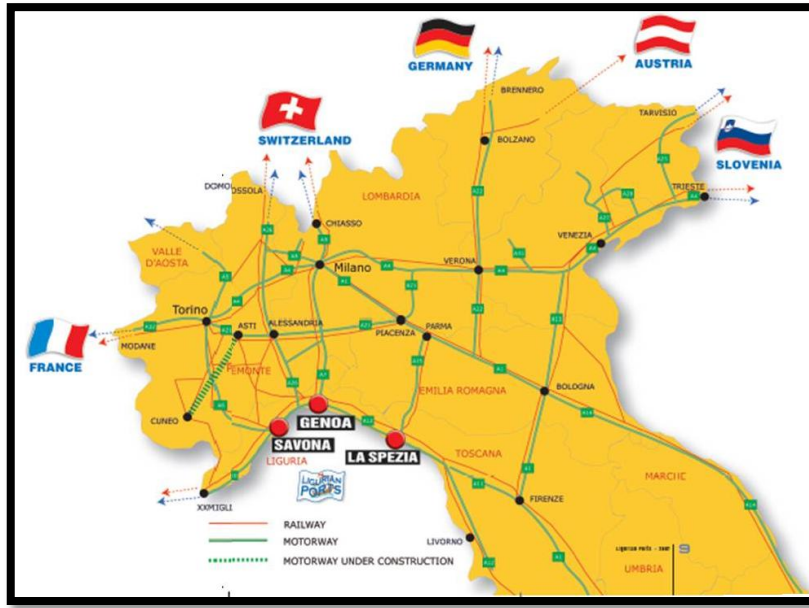
Fotoğraf 4.9 Ponte Andrea Doria Terminali [122]

Ponte Andrea Doria terminali ise yeni nesil, daha büyük kruvaziyer gemiler için yetersiz olan Ponte de Mille terminaline alternatif olarak kullanılmaktadır (Fotoğraf 4.6). 1931’de yapılan terminalin, önceki istasyonun işlevsel düzenlemesi izlenerek genel plan şeması korumuştur. Limanın altyapısı ve üstyapısı kruvaziyer gemilerin büyüklüklerine göre yapılmıştır [122].

Terminal modern, işlevsel ve iyi donanımlı olup 9400 m² alana sahiptir. Geniş kontrol ve gümrük salonları olan terminalde, yolcu iniş/biniş alanlarının gemiyle bağlantısını sağlayan geçiş alanları ayrılmıştır. Terminalde, günde 10000 yolcuya hizmet verilebilmektedir. Bitişindeki Cesare Impariale Viyadüğü içe kadar girmekte olup, ayrıca araba ve otobüsler için büyük otopark alanları oluşturulmuştur. Yeni nesil kruvaziyer gemilerinin rahat hareket edebilmesi için terminali genişletilmesi planlanmaktadır. Bu amaçla yolcu akışını kolaylaştırmak için 1400 m²'lik yeni bir bagaj salonu ile gümrük salonunda ara bir kat yapılması öngörülmüştür. Böylece doğu ve batı alanları arasındaki bağlantı kolaylaştırılmıştır. Terminale giriş yapanların bagaj kontrolünün ve yaya yollarının toplanması için kapalı alanların oluşturulmasıyla yapı önündeki geniş meydana yeni mekanlar oluşturulması planlanmaktadır. Bu uygulamalar tamamlandığında terminalin alanı 10.800 m² olacaktır [122].

4.5.1.3 Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi

Yolcu terminali, demiryolu istasyonuna 500 m. uzaklıkta ve doğrudan otoyola bağlı olup, Cenova uluslararası havalimanına beş km. uzaklıktadır (Şekil 4.31). Cenova'da kruvaziyer limanın, kent içindeki konumuna bakıldığında; Cenova kent merkezine yürüme mesafesinde olduğu görülmektedir. Kent merkezi birkaç yüz metre ileride ve hem yaya olarak hem de otobüs ile ulaşılabilir. Cenova günümüzde, Ortadoğu, Kuzey Afrika, Akdeniz, Atlantik, Kuzey Avrupa ve Amerika'dan gelen yolcular için ana liman olarak kruvaziyer pazarında önemli bir konumda yer almaktadır. Ayrıca Cenova Limanının stratejik konumu Sardinya, Sicilya, Korsika, Kuzey Afrika ve İspanya'ya günlük feribot hatlarını da sağlamaktadır. Calata San Benigno alanındaki yeni feribot terminali, bar ve restoranlar, seyahat acenteleri ve ofisler gibi ticari faaliyetler içeren çok fonksiyonlu bir yapı içermektedir. Feribot terminalinde her yıl 2,5 milyon yolcu, 700.000 araç ve 110.000 kamyon trafiği hacmine sahiptir [120].



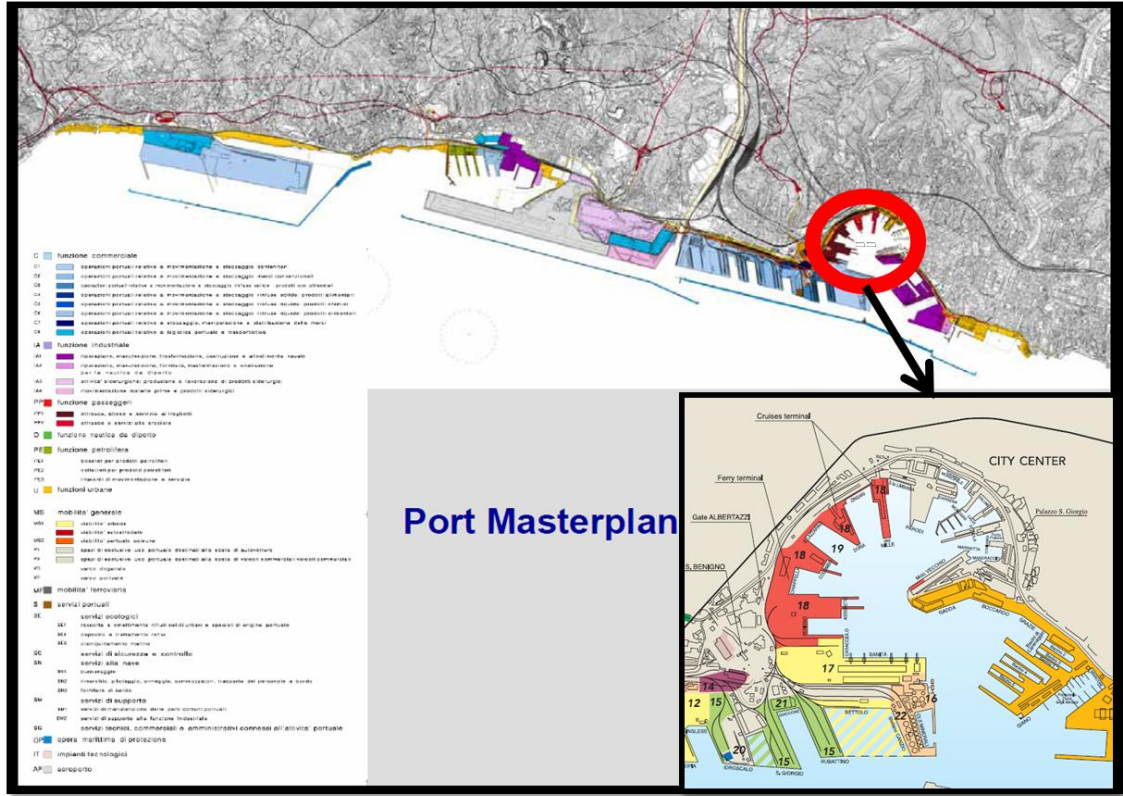
Şekil 4.31 Liguria Bölgesindeki limanlar ve ulaşım ağı [118]

4.5.1.4 Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim

Cenova kenti, kentin genel master planı ile birlikte ele alınan liman master planına sahip ilk İtalyan kentidir. Bu plan ile birlikte, kentin yakın geleceği için kentsel ve stratejik planlamayı bir arada geliştirmek mümkün olmuştur. Birçok terk edilmiş alan yeniden yapılandırılmakta ve yeniden tasarlanmaktadır.

Cenova'nın yeni master planı kentin ve limanın planlarını özetlemektedir. Kent ile liman arasında üretken bir bağ kuran master plan, liman yönetimi tarafından 2000 yılında resmen kabul edilmiştir. Master planının amacı, kentsel gelişimin liman dokusuna katkıda bulunmasıdır. Kentin gelişimi, kent ile limanı bütünleştirerek, fiziksel ve yapısal sonuca katkıda bulunan kapsamlı bir planlama yapılmıştır (Şekil 4.32).

1980'lerin sonlarında Cenova Belediyesi, Kristof Kolomb'un Amerika'yı keşfinin 500. yıldönümü kutlamaları çerçevesinde eski limanda uluslararası bir sergi düzenleme kararı almıştır. Projenin amacı şehirle deniz arasında geçmiş yüzyıllardan beri savunma duvarları, gümrük yapıları, trenyolu, gümrük alanları ve yakın tarihlerde de karayolu nedeniyle ihmal edilen bağı kurmaktır. İki ana sorun ele alınmıştır. Birincisi, 17. ve 20. yüzyıllar arasına tarihlenen iskelelerin kamuya açık mekanlara dönüştürülmesidir. İkincisi ise tarihi şehirle liman arasında güçlü bir bağ oluşturulmasıdır [123].



Şekil 4.32 Cenovalı Limanı master planında yolcu limanının(feribot+krvaziyer liman) konumu [116]

Proje, liman boyunca uzanan eski yapıların restorasyonunu gerektiriyordu. Örneğin üç katlı, 400 m. uzunluktaki bir depo, kütüphane ve oditoryum gibi çeşitli işlevlere kavuşturulmuştur. Ancak bu değişimlerin bölgenin özgün havasını bozmamasına özen gösterilmiştir. Bir Rönesans binası olan Porta Siberia şehrin ana girişlerinden biriydi. Onarıldıktan sonra günümüzün en önemli Cenovalı sanatçılarından biri olan Emanuella Luzzati'ye tahsis edilmiş bir müzeye dönüştürülmüştür. 2.870 m²'lik Siberia Kapısı alanında her yıl kültürel etkinlik kapsamında standlar açılmakta, birçok ziyaretçi bu alana gelmektedir [123].

"Bigo", bir zamanlar ticaret gemilerinin yükleme yaptığı ahşap liman vinçlerini çağrıştırmaktadır. Akvaryum, antik Spinola Rıhtımı'nın temelleri üzerine inşa edilmiştir. Denizciliğe ilişkin ve diğer sergilere evsahipliği yapan bir dizi asılı tanktan oluşur. Bütün eski liman bölgesinin odağını oluşturan yapı, Avrupa'nın en büyük deniz parkını içerir ve yılda bir milyondan fazla kişi tarafından ziyaret edilmektedir. Eski liman bölgesi yeni eklenen yapılarla sürekli bir gelişme içerisinde. 2001'de akvaryumun yanında yapılan

“Biyosfer”, barındırdığı flora ve fauna koleksiyonuyla tipik bir tropikal çevre sunmaktadır [123].

Renzo Piano’nun Columbus Projesi ile gündeme gelen Mandraccio adlı eski limanda, pamuk depolarının düzenlendiği ve yazları açık hale getirilen bir tiyatronun yer aldığı görülmektedir. Özellikle Temmuz ve Ağustos aylarında her gün yaklaşık 1000 kişiyi ağırlayan tiyatrodaki konser ve gösteriler ağırlık kazanmaktadır. Akvaryum ile Calata Cattaneo Bigo arasında bulunan Fuar ve Festival alanı 500 kişiyi ağırlayan bir kapasiteye sahip olup, bu alanda genelde ürün tanıtımı ve sportif faaliyetler yapılmaktadır. Burada konser, kongre, gösteri v.b faaliyetler de yürütülmektedir. Aralık başından Mart sonuna kadar bu alan buz pisti olarak faaliyet görmektedir. Tiyatro alanı ise gösterilere ve sportif faaliyetlere olanak sunmaktadır. Akvaryum ve Bigo arasında yer alan 4.000 m²’lik Calata Falcone-Borsellino alanı turistik gezintilerin yapılabileceği, kültürel ve sportif etkinliklerin organize edildiği bir ortamdır. Her yıl ortalama 1.250.000 kişi tarafından ziyaret edilen Akvaryum ve yine her yıl ortalama 350.000 ziyaretçinin katıldığı boat show gibi önemli etkinliklerin de yapıldığı Cenova’nın uluslararası fuar alanı da bu limanda yer almaktadır (Şekil 433) [123].

Akvaryuma ek olarak restoranlar, barlar, alışveriş yerleri, tiyatro sinema kompleksi, çocuk kütüphanesi ve denizcilik müzesi mevcuttur. Calvi ve Morosini iskele alanlarında ise konut ve oteller yer almaktadır [123].

Böylece yeniden hayat bulan eski limana her yıl çeşitli ülkelerden turistler akın etmekte, kültürel ve ticari bir canlılık gündeme gelmektedir.

Ponte dei Mille istasyonunun doğusundaki Darsena alanı özel proje alanı olup, tarihi merkezin kıyısında konumlanmıştır. Ticaret merkezi olarak limanın önem kaybetmesi ile Scio alanında ekonomi ve ticaret üniversitesi konumlanmıştır. Tüm tarihi liman bölgesinin gelişimi ile bağlantılı olarak Darsena’nın dönüşümü sürmektedir. Belediyenin bu alan ile ilgili hedefleri, üniversite faaliyetlerini ve bu faaliyetlerin Calata alanıyla bütünleşmesini destekleyen yeni ve tamamlayıcı aktivitelerle kentsel ve çevresel gelişimini, kamusal alanın ve altyapısının gelişimini ve alanın Pra’ya bağlanmasını da dikkate alarak yaya ve taşıt yollarının düzenlenmesini sağlamaktır (Marshall [117]).



Şekil 4.33 Cenova kruvaziyer limanının çevresindeki kullanımlar ([124] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır)

Ayrıca, yerel yönetim Darsena alanında yeni fonksiyonlar geliştirmeyi amaçlamaktadır. mevcut yapıların yeniden kullanılmasıyla alana rekabetçi ya da tamamlayıcı faaliyetlerin yeniden yerleşmesi ve tarihi merkeze hizmet edecek teknolojik faaliyetlerin alanda yer alması ile birlikte Tabarka Alanı da yeniden geliştirme projelerine dâhil olmaktadır. Mühendislik fakültesinin Darsena Alanı'na yerleşmesiyle planlar, Hennebique binasının, gümrük binasının ve 700.000 m²'lik alanın yenilenmesini öngörmektedir. Bu çaba, diğer tarihi uyarlamaları tanımlamak üzere Avrupa'da model oluşturmaya yönelik bir çabadır. Kamusal hizmet olanaklarının tanıtılması ile kent ekonomisinin canlandırılması, barlar, restoranlar gibi ticari faaliyetlerin ve yeni konut gelişiminin sağlanması hedeflenmektedir (Marshall [117]).



Şekil 4.35 Cenova Kruvaziyer Limanının Çevresindeki Porto Antico ve Çevresindeki Kullanımlar [119]



Fotoğraf 4.10 Akvaryum [123] - Fotoğraf 4.11 Fuar ve festival alanı [123]



Fotoğraf 4.12 Calata Molo Vecchio alanındaki pamuk depoları ve tiyatro [123] -
Fotoğraf 4.13 Calata Darsena ve sahil şeridi [123]

Ponte Parodi'nin dönüşümü, tarihi limanın kalbinde büyük bir merkezin inşa edilmesini ve deniz kıyısında kültürel aktiviteleri içeren geniş kamusal meydanın yapılmasını

içermektedir. Uluslararası düzeyde kent imajını tanıtan yapılar ve alanlar yaratmak amacı ile uluslararası bir mimari yarışma düzenlenmiştir.

Kıyıda liman kullanımının yeniden tanımlanması antik kıyıda değer artışını sağlamıştır. Bu durum kıyının antik kent merkezinin bir parçası olduğu fikrini kabul ettirmiştir.

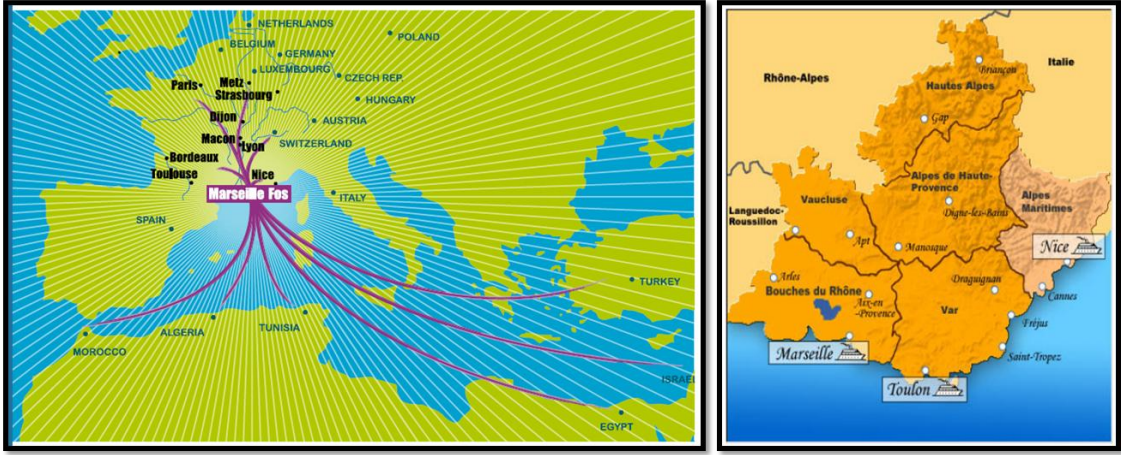
Liman için potansiyel gelişme alanları konteyner, yolcu, gemi trafiğinin sağlandığı alanlar ve gemi onarım alanlarıdır. Liman etrafında yer alan kent dokusundan dolayı, limanın gelişimi sınırlanmaktadır. Liman için gereken gelişimi sağlamak için üç olanak mevcuttur. Bu alternatiflerden, ilki mevcut liman alanının etkin kullanımını sağlamaktır. İkinci seçenek, imalat endüstrisinin terk ettiği kıyı alanlarının yeni liman kullanımına açılmasıdır. Diğer bir çözüm ise, denizin doldurulması yöntemiyle liman gelişme alanlarının yaratılmasıdır (Akköse [126]).

İtalya limanlarında, trafik açısından her zaman öncü olmasa da, Cenova halk için stratejik bir merkez, sosyal katılımcılar, kamusal ve özel gruplar arasındaki diyalog ve çalışma kurumları için bir laboratuvar mahiyetinde ve geniş bir bölge üzerinde önemli bir etkiye sahip bir yerdir. Günümüzde Cenova'daki kent ile liman arasındaki bütünleşme çabaları, kent planlaması ve liman yönetimi mantığının birbirine nasıl karşı durmak zorunda kaldıklarını gösterir [Marshall [117]].

4.5.2 Marsilya Kruvaziyer Limanı

4.5.2.1 Uluslararası, Bölgesel ve Kent İçindeki Konumu

Marsilya şehri, 2007 nüfus sayımına göre 852.395 kişi olan nüfusu ile Avrupa'da en büyük kara alanına sahip, Fransa'nın ikinci en büyük şehri ve üçüncü en büyük metropolitan yerleşim alanıdır. Provence-Alpes-Côte d'Azur Bölgesi'nin merkez şehri ve aynı zamanda Bouches-du-Rhône ilinin merkezidir (Şekil 4.36)(Şekil 4.37). Calanques Dağ kitlesinin de aralarında bulunduğu bir dağ zinciriyle çevrili olan Marsilya'nın, Akdeniz kıyısında 70 km. sahil şeridi bulunmaktadır [124].



Şekil 4.36 Marsilya Limanı'nın uluslararası konumu [127] - Şekil 4.37 Marsilya Limanı'nın Provence-Alpes-Côte d'Azur Bölgesi içindeki konumu [128]

Marsilya, kara, hava, deniz, demiryolu, boruhattı ve nehiryolu taşımacılığı alanlarının hemen hepsinde iddialı konumdadır. Uluslararası eşya taşımacılığında gelişmiş kara ve demiryolu ile bütün Avrupa'ya 24 saatte ulaşmak mümkündür. Yakın komşuları İtalya ve İspanya ile birkaç saatlik mesafededir. Nehiryolu taşımacılığında Rhone-Saone ana güzergahı: Avignon, Valence/Grenoble, Lyon/Saint-Etienne, Villefrance-Beaujolais, Macon, Chalonne/Saone, Beaune, Dijon'dan oluşmaktadır [128].

Batısında İspanya ve hemen doğusunda İtalya ile sınır komşuluğu, Yunanistan ve Türkiye ile Kuzey Akdeniz coğrafyasında yer alması, Kuzey Afrika ülkeleri; Fas, Tunus, Cezayir ve Libya ile yakın deniz mesafesi, Marsilya'yı öne çıkaran coğrafi etkenler olmuştur. Bununla birlikte Marsilya Limanı, Uzakdoğu ve Amerika'nın Avrupa-Akdeniz arasında gerçekleşen ticaret kapsamında eşya giriş ve çıkış hareketinde ana arterlerden biridir [128].

Marsilya, Fransa'nın Akdeniz kıyısındaki ticaret kapısıdır. Akdeniz ve dünya ticaretinde önemli bir merkez olan Marsilya, Güney Fransa'nın kalbi durumundadır (Şekil 4.36). Fransa ithalat ve ihracatının önemli bir kısmı kuzeyde Le Havre, Rouen ve Dunkerque, orta bölgede Bordeaux, güneyde ise Marsilya-Fos Limanı üzerinden gerçekleştirilmektedir [101].



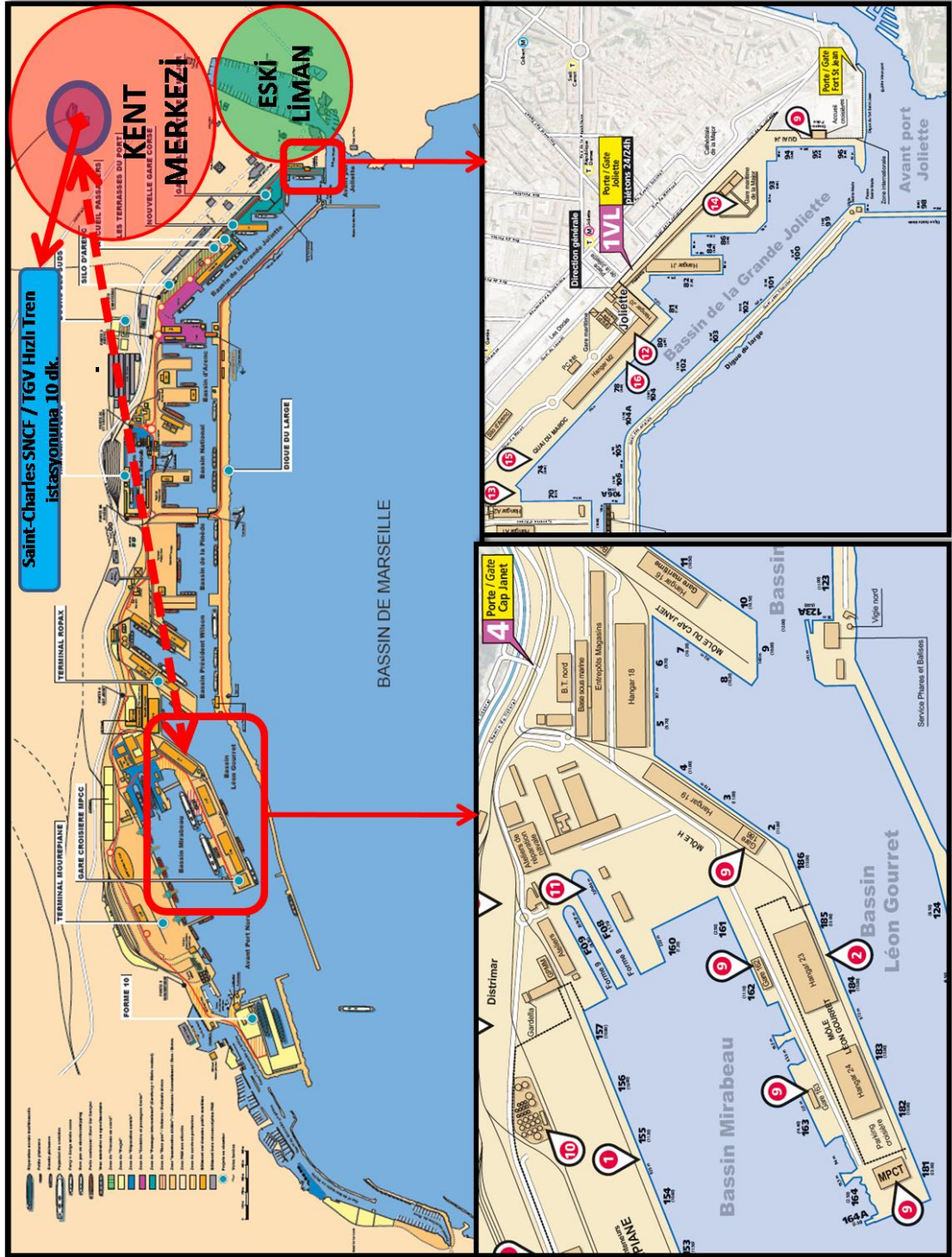
Şekil 4.38 Marsilya-Fos Limanı ve kruvaziyer limanının konumu [127]

Liman aynı zamanda komsu ülkelerle yapılan ticarete transit taşımacılık sayesinde bir aktarma limanı olarak da görev yapmaktadır. Akdeniz limanları içerisinde Marsilya Limanı, 2004 yılı verilerine göre 94,1 milyon metrik ton yük kapasitesi ile birinci sıradadır. Diğer taraftan Marsilya, Akdeniz Bölgesi'nde konteyner trafiği açısından önemli rakiplerle karşı karşıyadır. Bunun temel nedeni coğrafi açıdan uluslararası deniz ticareti taşıma hatları üzerinde daha elverişli aktarma limanlarının bulunmasıdır [128].

Marsilya doğu ve batıda iki büyük limana sahiptir. Marsilya limanı doğu limanı olarak adlandırılmaktadır. Batı'da bulunan Fos Limanı ise çok amaçlı ve her türlü kargo için kullanılan bir limandır (Şekil 4.38) [127].

4.5.2.2 Kruvaziyer Limanının Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi

Kruvaziyer liman kent merkezi dışında yer seçmiştir. Tarihi kent merkezine 5 km. uzaklıkta olan limana, raylı sistemler ve karayolu ile rahatlıkla ulaşılabilir.



Şekil 4.39 Marsilya kruvaziyer limanının kent ile ilişkisi ([129] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.)

2007 yılında 400.000'in üzerinde yolcu Marsilya'ya gelmiştir. Marsilya Limanı'nda kruvaziyer yolcu gemilerini barındırmak ve daha etkili bir yolcu akışı sağlamak için kontrol ve bagaj salonları da genişletilmektedir. La Joliette, Cap Janet, Léon Gourret olmak üzere kruvaziyer yolcularına hizmet eden üç alanı bulunmakta olup limana aynı anda 6 gemi yanaşabilmektedir (Şekil 4.39) (Şekil 4.40). Marsilya küçük ve orta büyüklükteki kruvaziyer ziyaretleri ile kitle turizmini ayırarak tutarlı hareket etmeye çalışmaktadır [130].



Şekil 4.40 Marsilya Kruvaziyer Limanı ([131] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.)

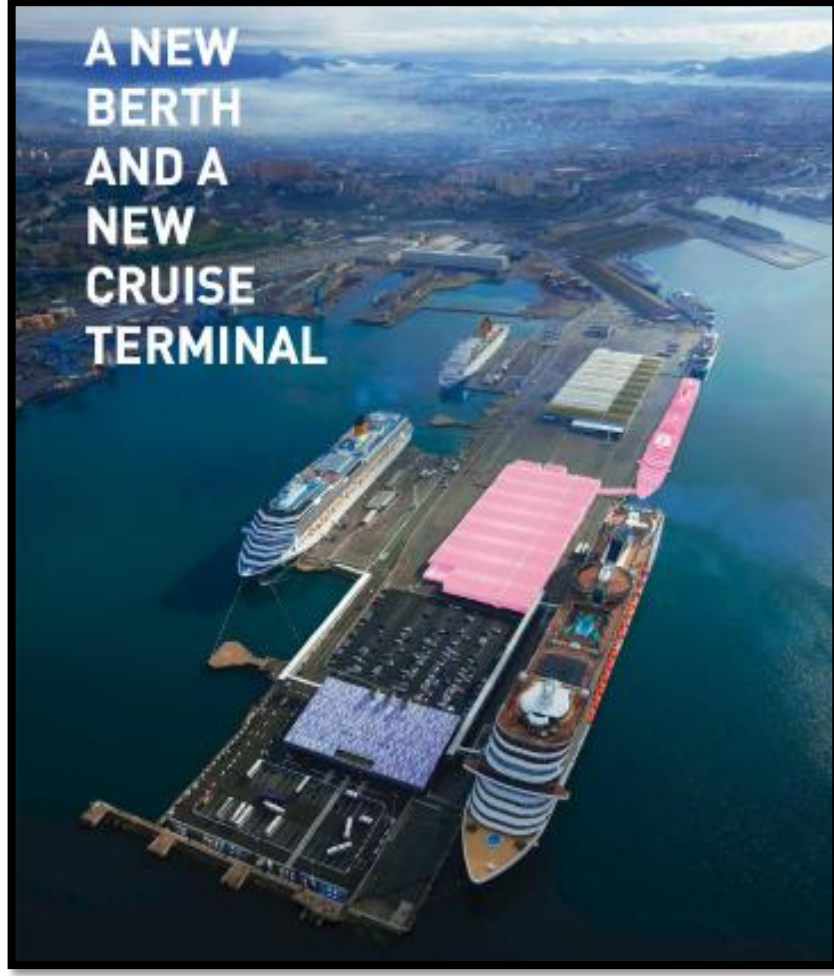
The Léon Gourret İskelesi Marsilya Provence Kruvaziyer Merkezi(MPCC) boyunca 6000 m² alan kaplamakta ve iki gemi aynı anda(3000 yolcusu içeride, 3000 yolcusu da dışarıda, aynı anda dört eşdeğer büyüklükte gemi) yanaşabilmektedir. Bu iskele, Marsilya Limanı'nın Akdeniz Bölgesi'ndeki en büyük kruvaziyer limanlarından biri olmasını sağlamaktadır. Liman günümüzde Akdeniz Bölgesi'ndeki önemli uğrak limanlarından biridir. Çok sayıda kruvaziyer şirketi Marsilya'yı uğrak limanı ve kruvaziyer gemiler için başlangıç noktası olarak seçmiştir [132].



Fotoğraf 4.14 Marsilya Provence Kruvaziyer Merkezi(MPCC) Terminali [133]

Kent merkezinin yakınında yer alan the Joliette terminali, uzunluğu 200 m.'den az olan küçük lüks kruvaziyer gemiler için turistik bir durak rolü görmektedir. 2007 yılında 16 kruvaziyer gemisi ilk seferini Marsilya'dan başlatmıştır. 79 yolculu the Hebridean Spirit gemisi, 3800 yolculu Costa Serena gemisi, 2700 yolculu the Disney Magic gemisi, 3138 yolculu the Navigator of the Seas gemisi, 2590 yolculu the Emerald Princess gemisi gibi büyük kruvaziyer gemileri limana gelmiştir [132].

2011 yılında iskele 163'e yaya yolu(gangway) yapılması, Léon Gouret iskelesinde, 162 ve 181 no'lu iskelelere hizmet etmesi için 15.000 m²'lik yolcu terminali (4000 m²'sinin yolcu resepsiyon işlemleri, 4000 m²'si bagaj işlemleri, 7000 m²'si ise kapalı otopark alanı) yapılması planlanmaktadır. Tüm bu yatırımlar MPCT Group tarafından yapılmaktadır (Şekil 4.41) [130].



Şekil 4.41 The Léon Gourret İskelesi [130]

4.5.2.3 Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi

Marsilya Limanı, Akdeniz Bölgesinin merkezinde konumlanmıştır. Hava-deniz kombine taşımacılığı çok gelişmiş bir durumda olan Marsilya-Provence havalimanından dünyanın her yerine seferler yapılmaktadır. Paris'ten sonra Fransa'nın en büyük havalimanı olan Marsilya-Provence uluslararası havalimanından tüm Avrupa başkentlerine 20 dakikada ulaşılabilir. Marsilya-Provence uluslararası havalimanı, Fransa'nın kargo trafiği açısından ikinci, yolcu trafiği açısından ise üçüncü en yoğun merkezidir. Yüksek hızlı tren(TGV) ile 3 saatte Paris'e, 5 saatte Brussels'e, 1,5 saatte de Lyon'a ulaşılabilir. Liman aynı zamanda Avrupa'daki tüm ana karayol bağlantılarına yakındır Marsilya kruvaziyer limanının yakınında yer alan A55 otoyoluna doğrudan bağlantılı olup limana rahatlıkla erişilebilmektedir [130].

Liman bölgesinde bulunan tersaneler, gemi yanaşma iskeleleri, ülke içine, otoyollar ve demiryolları ile çok iyi irtibatlanmıştır.

4.5.2.4 Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim

Marsilya’da hem politik hem de teknik düzeyde müzakere ve diyalog süreçleri, yapıcı tartışmalar sağlamıştır. Liman alanında kent ve deniz arasındaki kopukluğu gidermeye yönelik olarak, ortak bir proje tanımlamak ve uygulamak için, kentsel yenilemenin sağlanması amacıyla, çeşitli eylemlerde toplumun katılımı sağlanmış ve stratejik gelişme senaryoları dikkatlice değerlendirilmiş ve sorgulanmıştır [134].

Marsilya Limanı, metropolleşme gerçeği karşısında bölünmüş gibi görünen kent ve limanın, işlev alanlarının parçalanması olarak karakterize edilmektedir. Diğer taraftan kent merkezi dışındaki, sürekli ve düzensiz büyüyen sanayi ve ticari alanlarının uzmanlaşma süreci yaşanmaktadır [134].

1980’lerde Joliette and the Estache arasındaki antik liman arasında yeniden düzenlenecek yeni bir kent merkezi yaratma fikir ortaya çıkmıştır. Ancak gerek liman ve kent arasındaki ilişki, gerekse de kentsel çevre ile liman gelişimi arasındaki ilişki oldukça kompleks olarak görünmüştür. Liman kıyısını dönüştürmek, üniversiteyle, araştırma laboratuvarları ile, gelişmiş üçüncül hizmetler ile tamamlanan tam bir teknoloji merkezi oluşturacak bir stratejiyi desteklemek ve meşrulaştırmak amacı ile, kentteki işlevini yitirmiş liman alanlarının yenilenmesine yönelik baskı oluşmuştur. Özerk liman yönetiminin tümüyle karşıt görüşüyle, Marsilya yerel yönetiminin limanın kent merkezi ile banliyö alanının belirsiz sınırlarıyla uyum içinde olacağı bir liman kenti fikrine bağlı kalması tartışılmıştır [134].

Euromediterranée projesi, 1997’de yapılan Marsilya 2015 Kongresi, Marsilya direktifi ve özerk limanın bir sonraki yıl üzerinde çalışmaya başladığı Marsilya küresel liman projesi, ortak stratejiler, ortak sorunlar ve ortak çözümlerle liman ve kent yönetimleri arasında anlaşmaya varılarak kurulmuştur. Euromediterranée projesi kıyı boyunca kamusal alanlar ile liman alanları arasında stratejik bir bağ kurulması amcını taşımaktadır. Proje, tarihi ve kültürel kaynaklarını koruyan kentsel yerleşim ile aktif bir liman arasında “birlikte bir yaşam” oluşturma amacı ile büyük bir fırsat sunmuştur. Çeşitli bölgelere ilişkin, bir bütünün içinde her biri belirli roller üstlenen bir dizi kamu ve özel girişimler planlama sürecinde önemli bir rol oynamaktadır. Joliette’de yeni gelişmiş hizmet merkezi, Saint-Charles Porte d’Aix’de ofis bölgesi ve ulaşım merkezi,

Belle-de-Mai'de kültür merkezi, the Cit  de la Mediterran e'de ise müze ve spor merkezi, denize hitaben bir merkez, yeni denizcilik istasyonu, turistik ve kültürel yapılar, bürolar, yeşil alanlar ve kamusal alanlar yer almaktadır [134].

Lyon kenti Rh ne nehri kıyısını, Paris ise Seine rıhtımını dönüştürürken, Marsilya da Fransız kentlerini saran bu dönüşüm dalgasına katılmakta gecikmemiştir. 2013 yılında Avrupa Kültür Başkenti programına ev sahipliği yapacak olan kentte, eski limanın yeniden canlandırılmasında, yayalaştırma çalışmalarının yanı sıra, bölgenin yoğun bir şekilde yeşillendirileceği de vurgulanmıştır. Yenileme programı çerçevesinde, kaleler ve askeri alanları kapsayan alanın geniş bir parka dönüştürülmesi planlanmaktadır. Düzenlenecek parkta pasif bir yeşil alan kullanımı   ng r lmemiştir. Yeni yapılacak olan kongre merkezleri, oteller ve su sporları merkezi ile kentsel mekanların canlandırılması amaçlanmaktadır. Aynı şekilde farklı noktalarda kurulacak olan parklar ile birbirine bağlı bir parklar zinciri oluşturularak, kent merkezinden sahile kadar inen sürekli bir gezi güzergahı yaratılması düşünülmüştür [135].



şekil 4.42 Marsilya eski limanı yeniden canlandırma projesi [135]



Şekil 4.43 Marsilya eski limanı yeniden canlandırma projesinde yaya kullanımları [135]

Projede, hem daha yeşil hem de yarı yarıya yayalaştırılmış bir liman kurgusu benimsenmiştir. Yeni bir ulaşım şeması, kıyı şeridinin yeniden düzenlenmesi, yeşil alanların genişletilmesi ve Saint-Nicolas Kalesi'nin restorasyonu ekseninde şekillenen projenin, eski kaleyi daha dinamik ve daha modern bir çehreye kavuşturması, ayrıca proje ile eski liman ve çevresini kentin en önemli kamusal alanı haline getirilmesi hedeflenmektedir (Şekil 4.42) (Şekil 4.43) [135].

Dönüştürülmesi öngörülen unsurlar arasında, sıra kazıkların üstündeki teknik hacimlerin taşınması ve kamusal kullanımı teşvik etmek amacıyla gölgeliklerin altına yüzme kulüpleri yerleştirilmesi yer alıyor. Böylelikle yayaların ritimde gezebilmesi ve su aktivitelerinden faydalanabilmesi sağlanacaktır. Projeye ilişkin diğer bir önemli nokta ise, liman bölgesindeki etkinliklerin yeniden değerlendirilmesidir. Bu kapsamda, balık pazarının ve toplu deniz ulaşımını sağlayan iskelelerin yeniden elden geçirileceği belirtilmektedir [135].

4.5.3 Barcelona Kruvaziyer Limanı

4.5.3.1 Uluslararası, Bölgesel ve Kent İçindeki Konumu

Akdeniz'in önemli liman kentlerinden biri olan Barcelona, Katalonya Bölgesi'nin başkentidir (Şekil 4.44). Dünyadaki en yüksek yoğunluklu kentlerden biri olan Barcelona'da düzenleme çalışmalarının odak noktasını, taşımacılık ve turizm alanlarında ortaya çıkan büyüme oluşturmaktadır (Eşkar [37]).



Şekil 4.44 Barcelona kruvaziyer limanının konumu ([136] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır)

Barcelona limanı 15. yüzyılda yapılan bir iskeleyle gelişim sürecine başlamıştır. Teknolojik gelişmeler sonucunda, limanın hinterlandı kargo, taşımacılık ve endüstriyel faaliyetlerin büyümesiyle gelişmiştir. Barcelona’da olimpiyat oyunları ile birlikte turizmde büyük bir artış gerçekleşmiştir. Bu sayede Barcelona’da yüzen oteller ve konaklama amaçlı 11 yolcu gemisi inşa edilmiş olup, liman bölgesi için yeni işlevler oluşturulmuş, yolcu ve yolculuk sayıları artmıştır [130].

Limanın dönüşümünde en önemli etkenler turizm ve olimpiyat oyunlarıdır. Taşımacılık ve kargo ürünlerinin depolanması konusundaki gelişmelerden dolayı liman daha büyük bir alana ihtiyaç duymuş ve tarihi kente doğru büyümüştür. Bu büyümeyle beraber, kent ve kıyı arasındaki bağıntıyı kurabilmek için bir dönüşüm senaryosu hazırlanmıştır. Dönüşüm senaryosunun en önemli aktörü ise 1992’de yapılmış olan Barcelona Olimpiyatları olmuştur. Buna göre kentte; kıyı ve kenti birbirinden koparan demiryolları ve bazı karayolları yer altına alınmış; alışveriş merkezi, dinlenme, boş vakit geçirme amaçlı bir liman ve bu limanda gemiler için yaşama yerleri, su sporları okulları, mağazalar, restoranlar yapılmıştır. Belirtilen projeler yapılırken kıyılar ve limanlar tamamen halka açılmış, herkesin faydalanabileceği alanlar yaratılmıştır. Olimpiyat Oyunları sayesinde Barselona limanı Avrupa’nın en önemli turistik limanlarından biri olmuştur [130].

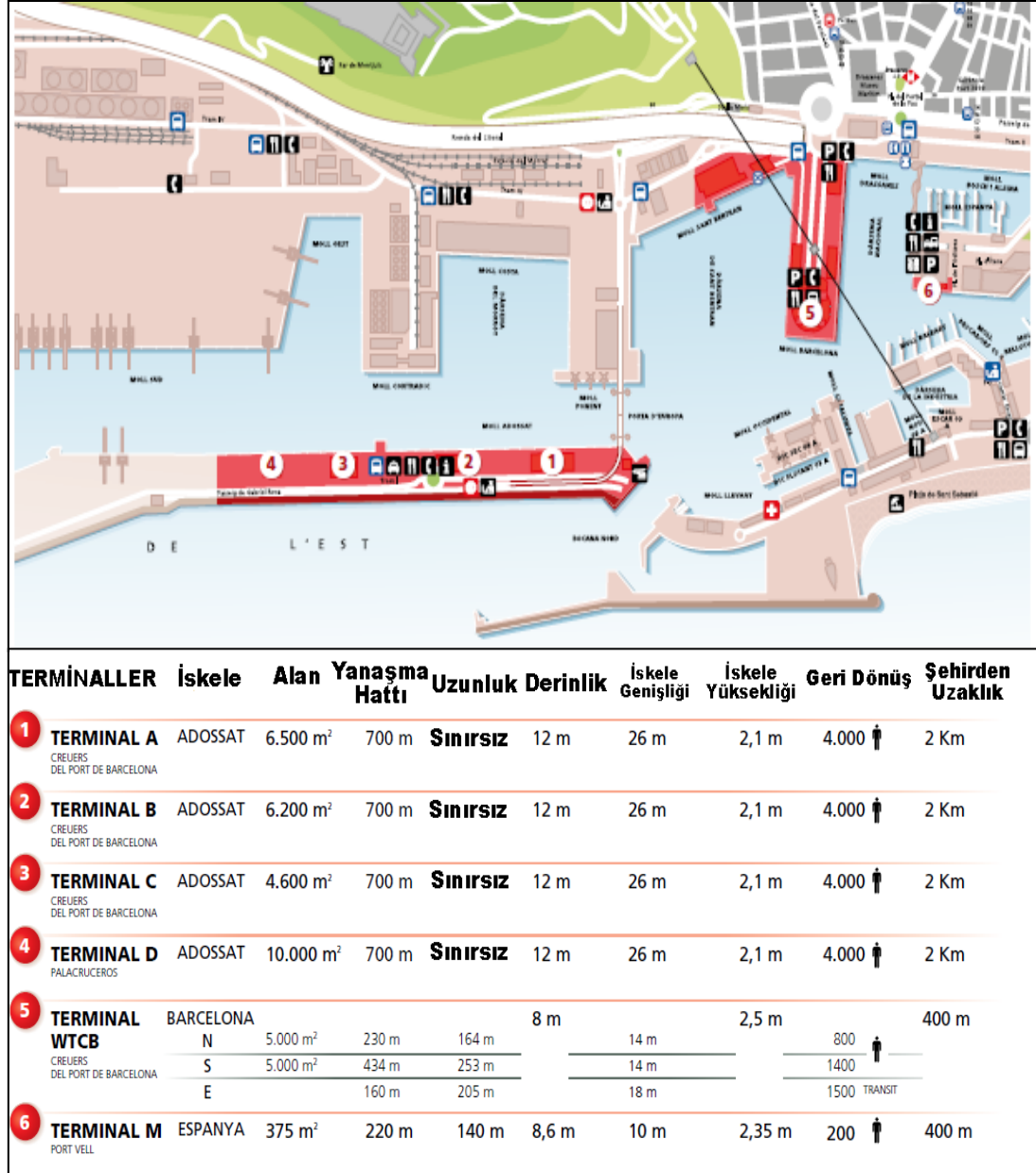


Şekil 4.45 Barcelona kruvaziyer limanı ([136] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır)

Taşımacılıkta ve ticarete görülen teknolojik ilerlemelere yanıt verebilmek için yeni alanlar inşa edilmiş, bunun sonucunda liman güneye doğru uzayarak kentin tarihi merkezine yakın konumdaki eski bölgeye doğru genişlemiştir. Bu merkezin yani Port Vell'in sınırları Balear adalarına giden gemilerin hareket noktası olan Barcelona rıhtımı ile Katalonya rıhtımı arasındaki çizgiye kadar dayanır. 1995 yılında açılan Port Vell kent-liman entegrasyonunun bir örneğidir.

4.5.3.2 Kruvaziyer Limanının Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi

Her yıl 1,2 milyondan fazla turistin gemi yoluyla uğradığı Barcelona Limanı'nda tam yedi tane yolcu terminali bulunmaktadır (Şekil 4.46).



Şekil 4.46 Barcelona kruvaziyer terminalleri [137]



Fotoğraf 4.15 Barcelona kruvaziyer limanı [138]

Terminal A-Moll Adossat: Kruvaziyer analiman yolcularının artışı sebebiyle yeni bir yolcu terminali yapma gereği duyan Barcelona Limanı'nın bu terminalinde mega kruvaziyer gemileri ağırlanmaktadır (Fotoğraf 4.15) [131].



Fotoğraf 4.16 Terminal B- Moll Adossat [138].

Terminal B-Moll Adossat: Yolcu trafiğinin devamlı artmasından dolayı, Barcelona Kruvaziyer Limanı A.Ş 2005'te yeni bir terminal daha açılmıştır. Terminal B genel olarak 140.000 grostonluk ve 3600 yolculuk kruvaziyer gemileri için (Fotoğraf 4.16) [138].



Fotoğraf 4.17 Terminal C- Moll Adossat [138] - Fotoğraf 4.18 Terminal D-Palacrocuceros [138]

Terminal C-Moll Adossat: Bu terminal de yolculara verilecek genel hizmetlerle donatılmış durumdadır. Genelde transit operasyonlar için kullanılmaktadır (Fotoğraf 4.14) [138].

Terminal D-Palacruceros: Palacruceros 10.000 m²'lik bir alana yerleştirilmiştir. Costa Crociere kruvaziyer şirketi yolcu terminalinin işletmesini 25 yıl süreliğine almıştır. 12 milyon avroya mal olan terminal 2007'de kullanıma açılmıştır. Sıklıkla Costa Crociere ve Carnival şirketlerinin gemileri uğramaktadır (Fotoğraf 4.18) [138].



Fotoğraf 4.19 Barcelona Dünya Ticaret Merkezi ve Terminal E-F- Kuzey ve Güney Terminalleri [138].

Terminal E ve F (WTCB) Kuzey, Güney ve Doğu Terminalleri: Bu kruvaziyer terminalleri, sanat merkezi ile Dünya Ticaret Merkezi'nin devamı niteliğinde olup Barcelona Rıhtımı üzerinde bulunmaktadırlar. Kuzey terminali sadece bir adet orta boy kruvaziyer gemisine hizmet verirken, güney terminali iki kruvaziyer gemisini aynı anda ağırlayabilmektedir. Yolcular bu iki terminalden sadece 5 dakika yürüyerek şehir merkezine varmaktadırlar (Fotoğraf 4.19) [138].



Fotoğraf 4.20 Terminal M- Port Vell [138]

Terminal M- Port Vell: İspanya Rıhtımı'nın diğer adı Terminal M–Port Vell'dir. Bu alan İspanyolca Maremagnum olarak belirlenmiştir. Limandaki yedi kruvaziyer terminalin en küçüğü olan terminal üç küçük gemiyi aynı anda ağırlayabilmektedir. Buradan ücretsiz otobüs seferleri ile şehir merkezine turlar düzenlenmektedir (Fotoğraf 4.20) [138].

Dünya Ticaret Merkezinin yanında yer alan Sant Bertrand Terminali ise daha çok Barcelona and the Balearic Islands arasında hizmet veren feribotlar tarafından kullanılmaktadır.

4.5.3.3 Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi

Barcelona'nın liman-kent ilişkisini incelendiğinde; dönüşüm projesinin başarılı olmasında sahip olduğu coğrafyanın önemli bir etken olduğu görülmektedir. Kentin süreklilik arz eden kıyıları boyunca hem limanın hem de şehrin devamlı bir büyümeye, gelişmeye açık bir yapısı vardır. Barcelona kruvaziyer limanının karayolu, demiryolu ve havayoluyla desteklendiği ve ulaşım sistemlerinin hem birbirleriyle hem de ülkenin her yönüyle irtibatlandırılmıştır (Şekil 4.47)(Şekil 4.48).



Şekil 4.47 Barcelona kruvaziyer limanı [139].



Şekil 4.48 Barcelona'da raylı sistem ağı ve kruvaziyer limanın konumu [140]

4.5.3.4 Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim

Barcelona şehri, 1980 yılından bu yana önemli bir değişim geçirmiştir. Bu kentsel dönüşümde, ulaşım sistemi ve altyapı, merkezi bir yapılanma ve ekonominin yeniden iyileştirilmesi ön plandadır. Barcelona; kentsel mekanı tekrar kente kazandırma, kente yeni bir kimlik ve dinamizm katma, su kıyısında yeni bir Avrupa kenti oluşturma amaçları, 1992 Olimpiyat Oyunları düzenlemeleri ile birleştirerek, suyu ve suyla yeniden kurulan ilişkinin kente katkısının sağlandığı bir kenttir.

Eski liman bölgesinin yeniden planlanması olimpiyat sonrası Barcelona'sının en önemli projelerinden birisidir. Eski limanda limanın kente açılması, aktivitelerin bütünleşmesi ve limanın, kendi karakterini kaybetmeden, daha çok konut faaliyetlerinin gelişen isteklere göre gerçekleştirilmesi olmak üzere üç hedef belirlenmiştir. 1989 yılında Barcelona Port Vell için özel bir planlama yapılmıştır. Bu plan, kent merkezinin yanında yer alan 17. yüzyıldan beri kullanılan rıhtım alanlarının yenilenmesini içermektedir. Eski liman bölgesindeki 55 hektarlık alan dönüşüme tabi tutulmuştur. Plan otel, bürolar, kültür, turizm spor ve eğlence işlev alanlarını içermektedir. Proje alanı; Barcelona, Atarazanas, Bosch I Alsina, Espanya, Diposit, Barcelonata, Pescadores, Nuevo bölgelerini içermektedir. Proje iki aşamadan oluşmaktadır (Rodriguez ve Sastre [141]).

Birinci aşamada 1989-1995 yılları arasında yapılacaklar şunlardır (Remesar ve Costa [143]):

- a)Kültür ve eğitim amaçlı tesislerin geliştirilmesi(Palau del Mar'daki Katalonya Tarih Müzesi gibi)
- b)Kent ve rıhtımı birbirine bağlayan bir köprü olan Rambla del Mar'la birlikte Port Vell'in kamusal alanlarının düzenlenmesi
- c)Akvaryum, sinema gibi aktivitelerin oluşturulması
- d)Maremagnum'un ticaret merkezi olması
- e)Port Vell Marina'da spor aktivitelerinin geliştirilmesi
- f)Barcelona'nın Akdeniz'deki kruvaziyer ana limanı olması için yeni kruvaziyer terminallerinin yapılması

İkinci aşamada 1995-Günümüz sürecinde yapılacaklar şunlardır:

- a) Kent ve ticari limanın yeni bir liman ağzı yapılarak ayrılması
- b) Ticari limanın iki alanı arasındaki bağlatıyı sağlayan bir asma köprü yapılması
- c) Konferans merkezi, iş merkezleri, otel, restoran gibi kullanımları içeren 135.000 m²'lik dünya ticaret merkezi yapılması
- d) Yeni liman ağzında yeni bir otel yapılması



Şekil 4.49 Barcelona-Port Vell Limanı'ndaki kullanımlar [142]

Proje alanının % 22'si spor alanlarına, % 5'i idari yapılara, % 14,5 'u bürolara, % 24,3'ü ticaret ve eğlence mekanlarına, % 15'i marina ve balıkçılıkla ilgili tesislere, % 4,2 eğitim alanlarına, % 10 konut alanına, % 5 otel alanlarına ayrılmıştır. Tüm bu alanlar planlama alanının % 20'sinin oluşturmaktadır. Geri kalan kullanımlar ise yol altyapısı, su(marinayı

da içeren) ve kamusal alanlara(promenad, bulvar gibi) ayrılmıştır (Remesar ve Costa [143]).

Barcelona iskelesi, kruvaziyer trafiği için kullanılan bir yerdir. 22.500 m²'lik bir alan kaplamaktadır. Kruvaziyer liman tesislerinin yanında güvenlik merkezi birimleri, dünya ticaret merkezini de barındırmaktadır. İş merkezleri liman ticaretiyle ilgilidir. Espana iskelesi, genel olarak rekreasyon, kültürel ve ticari faaliyetler için kullanılmaktadır iskele iki ana yoldan hattan oluşmaktadır. Bu hatlar araç trafiğini düzenlemektedirler. Birinci yol yeşil alanları da içermektedir. Borch I Alsina iskelesi ve Espanya iskelesinin ön kısmı arasındaki fiziksel bağlantının bir yaya yolu şeklinde yapılması kararlaştırılmıştır (Rodriguez ve Sastre [141]).



Fotoğraf 4.21-Fotoğraf 4.22 Denizcilik Müzesi [138]

1929 yılında açılan Denizcilik Müzesi, dünyada en iyi korunan gotik mimari örneği eserlerden biridir. Müzede Katalan denizcilik kültürüne ilişkin resim vb. illüstrasyonlar yer almaktadır.



Fotoğraf 4.23 Katalonya Tarih Müzesi [131]- Fotoğraf 4.24 Palau de Mar [138]

19. yüzyıl liman yapılarının bulunduğu Palau de Mar, deniz sarayları olarak anılmaktadır. 1880-1890 yılları arasında ticari depo olarak inşa edilen yapıların bir kısmı Katalonya tarih müzesi olarak bir kısmı da Katalonya Hükümeti Aile ve Refah Departmanı olarak kullanılmaktadır.

19. yüzyılın sonlarında inşa edilen liman antrepolarının yer aldığı Palau de Mar'ın yarısını işgal eden Katalonya Tarih Müzesi, Katalonya'nın günümüze kadar olan politik, sosyal, ekonomik, kültürel evrimlerini göstermektedir.

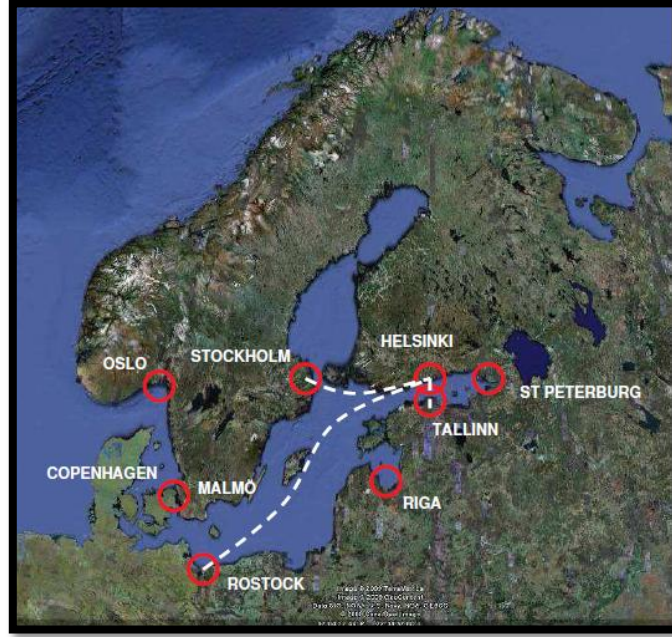
Centro del Mar da sualtı araştırma merkezi, akvaryum, laboratuvar olarak faaliyet göstermektedir. 11000 m²'lik alışveriş merkezinin(Centro Commercial) yanı sıra çeşitli rekreasyonel, sosyal ve kültürel aktivitelerin yapıldığı mekanlar bulunmaktadır (Rodriguez ve Sastre [141]).

Barceloneta ve Diposit iskeleleri tamamen kentlilerin aktivitelerine bağlı olan işlevleri içermektedir. Bu yüzden tüm bu alanın planlanması, liman yönetimi ve yerel yönetim tarafından yürütülmektedir. Diposit iskelesinde eski ticaret depoları yer almaktadır (Rodriguez ve Sastre [141]).

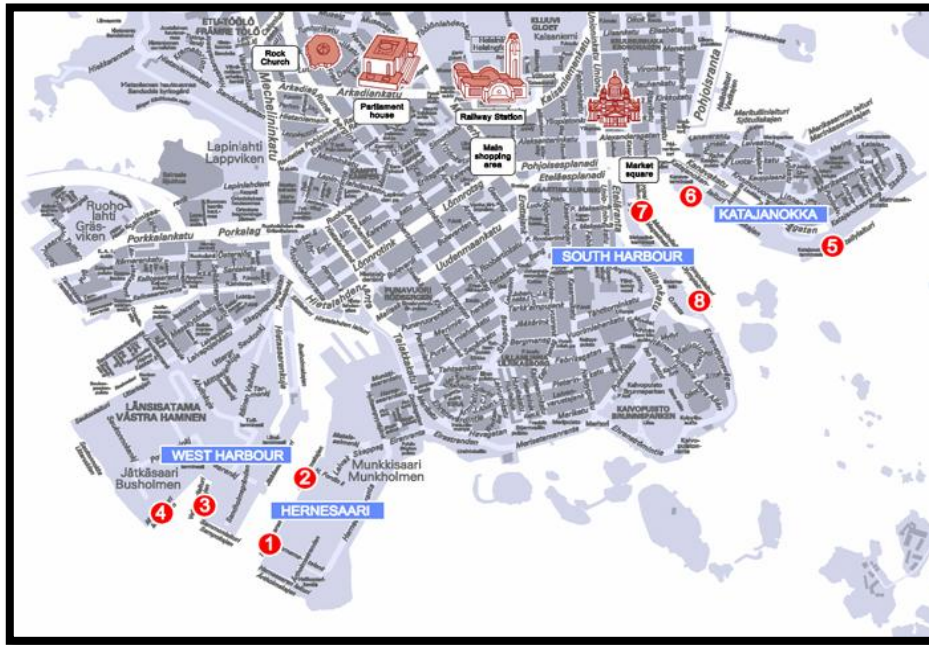
4.5.4 Helsinki Kruvaziyer Limanı

4.5.4.1 Uluslararası, Bölgesel ve Kent İçindeki Konumu

Helsinki, Finlandiya'nın güney sahilinde yer alan başkenti olup, yaklaşık 500.000 kişinin yaşadığı bir kenttir. Espoo, Vantaa ve Kauniainen gibi komşu şehirlerinin nüfuslarıyla beraber tüm metropoliten bölgesinin nüfusu yaklaşık 1.200.000'dir. En göze çarpan demografik eğilimlerden biri, göçmen oranının (% 8), yaşlı nüfusunun ve yalnız yaşayan nüfusun devamlı olarak artış göstermesidir (Malta [145]).



Şekil 4.50 Helsinki'nin konumu [144]



Şekil 4.51 Helsinki kentindeki kruvaziyer limanlarının konumları [144]

Başkent statüsü, Helsinki'ye taşımacılık, liman faaliyetleri, turist sayısı ve çok sayıda üniversite açısından Finlandiya'nın önde gelen şehri olma özelliğini vermiştir. Helsinki, 2000 yılında kuruluşunun 450. yılını kutlamış, Avrupa Kültür başkentlerinden bir tanesidir (Malta [145]).



Şekil 4.52 Helsinki'deki kruvaziyer limanların konumu ve kentle ilişkisi [144]

Ekonomik yapı, büyük oranda hizmet sektörüne dayalıdır. İşgücü faaliyetlerinin % 83'ü hizmet sektörüne(ticaret, hizmetler ve kamusal hizmetler vs.) bağlıken, sanayinin ekonomideki payı % 17'de kalmıştır. İleri teknoloji düzeyindeki iş alanları ve yüksek düzeydeki hizmetler Helsinki ekonomisinin en önemli unsurlarından biridir (Malta [145]).

Helsinki Limanı, kent mekanlarının yurt dışına bağlantısını sağlamaktadır. Liman, birleşik kargo konusunda uzmanlaşmıştır. Finlandiya'nın tüm ticaret hacminin üçte biri ile denize bağlı dış ticaretinin % 40'ı Helsinki Limanı ile taşınmaktadır. Limanın hinterlandı Finlandiya'nın güney bölümüdür. Buradaki ithal tüketim malları ve orman endüstrisi ihracatı tüm ülkeyi ilgilendirmektedir. Limana petrol ürünleri ve bölgenin enerji ihtiyacı bakımından önemli olan kömür taşınmaktadır (Malta [145]).



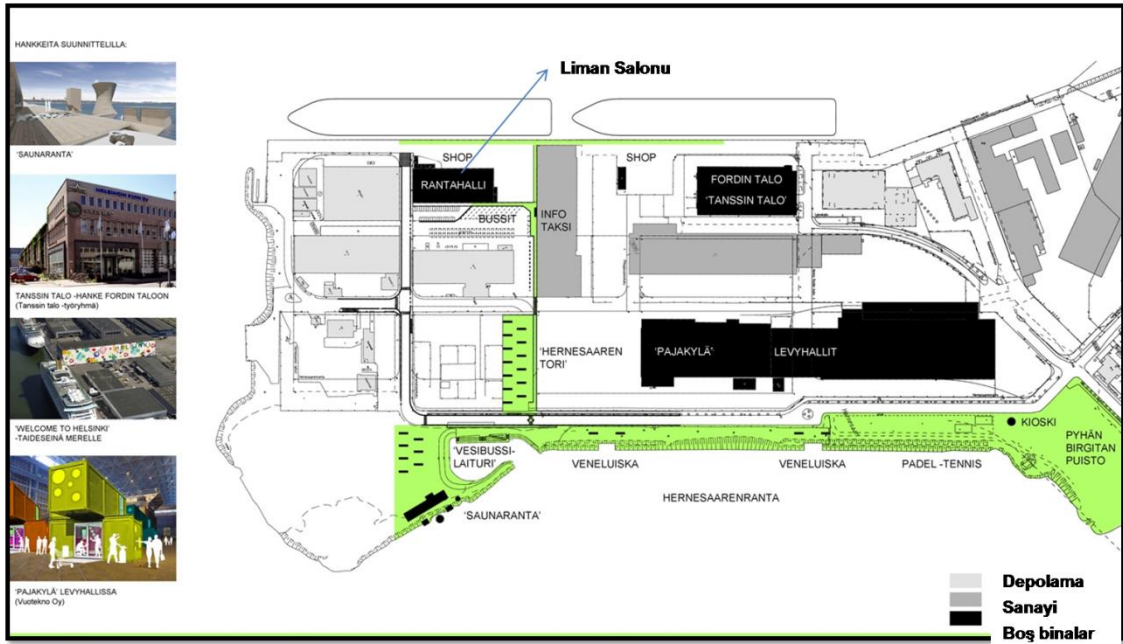
Şekil 4.53 Helsinki'nin kruvaziyer limanının konumu [144]

Helsinki kruvaziyer limanı ise, Baltık Denizi'ndeki önemli kruvaziyer limanlardan biridir. 2005 yılından beri kruvaziyer trafiğinde önemli bir artış görülmektedir. 2008 yılında yaklaşık 330.000 yolcu ve 270 ziyaret gerçekleşmiştir. Kruvaziyer gemileri Finlandiya'nın en büyük yolcu limanı olan Helsinki'deki batı limanı ya da güney limanında demirlemektedir. 6 milyon civarında yolcu her yıl bu noktadan geçmektedirler (Malta [145]).

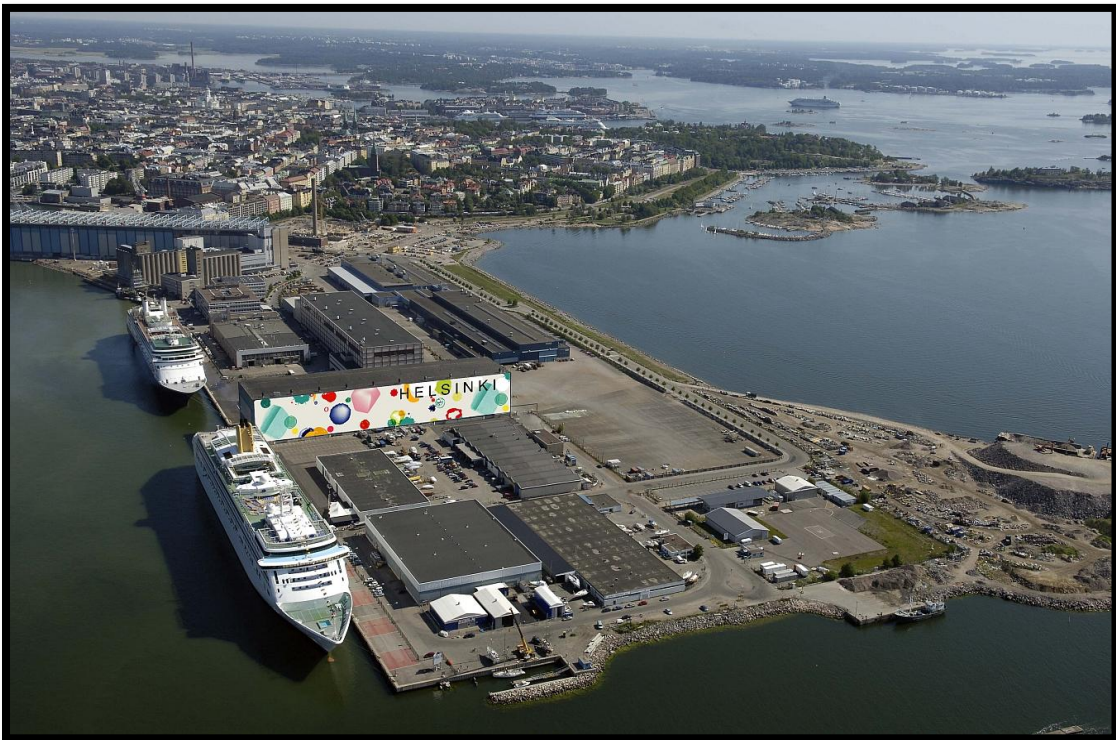
Yıl boyunca Stockholm ve Talinn'e düzenli olarak günde iki kez sefer yapılmaktadır. Yaz mevsiminde, Talinn'e Nisan'da başlayıp Aralık ayında sona eren kruvaziyer seferleri düzenlenmektedir. Batı limanı'nda, Talinn ve Postak kentlerine giden gemilere de hizmet edilmektedir. 3 milyon civarı yolcu batı terminaline yılda bir kez uğramaktadır (Malta [145]).

4.5.4.2 Kruvaziyer Limanın Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi

Limanda mevcutta eski depo yapıları, üretim yapıları ve boş yapılar bulunmaktadır (Şekil 4.54).



Şekil 4.54 Helsinki Hernesaari Limanı'nda mevcut arazi kullanım [144]



Şekil 4.55 Helsinki Batı limanı [144]

Baltık Bölgesi'nin önde gelen kruvaziyer limanlarından biri olmasına rağmen, Helsinki'de uygun bir kruvaziyer terminali bulunmamaktadır. Kent merkezine yakın olan batı limanında yeniden geliştirme projelerinin yanı sıra yeni bir kruvaziyer terminalinin yapılması planlanmaktadır. Bu terminal, konferans merkezi, hotel ve büro gibi birimleri de içerecektir. Karşısında yer alan Jätkäsaari'de ise feribot terminali yapılması planlanmaktadır (Şekil 4.56) [144].



Şekil 4.56 Helsinki Hernesaari Liman Projesi [144]

4.5.4.3 Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi

Vuosaari'de yeni bir limanın planlanması dış ticaret konusunda etkili bir geçiş yolu sağlamıştır (Şekil 4.57). Bu noktada kaydadeğer en önemli gelişme Helsinki Limanı'nın şimdiye kadar geliştirdiği en büyük projesi olarak Vuosaari limanının gelişmesine yönelik yapılan çalışmadır. 2008 yılında tüm kargo ve konteyner trafiği şehir merkezinden doğusundaki yeni Vassouri limanına taşınmıştır. Boş bırakılan alanların ise gelecek 20 yıl içinde turizm ve konut olarak yeniden inşa edilmesi planlanmaktadır (Malta [145]).



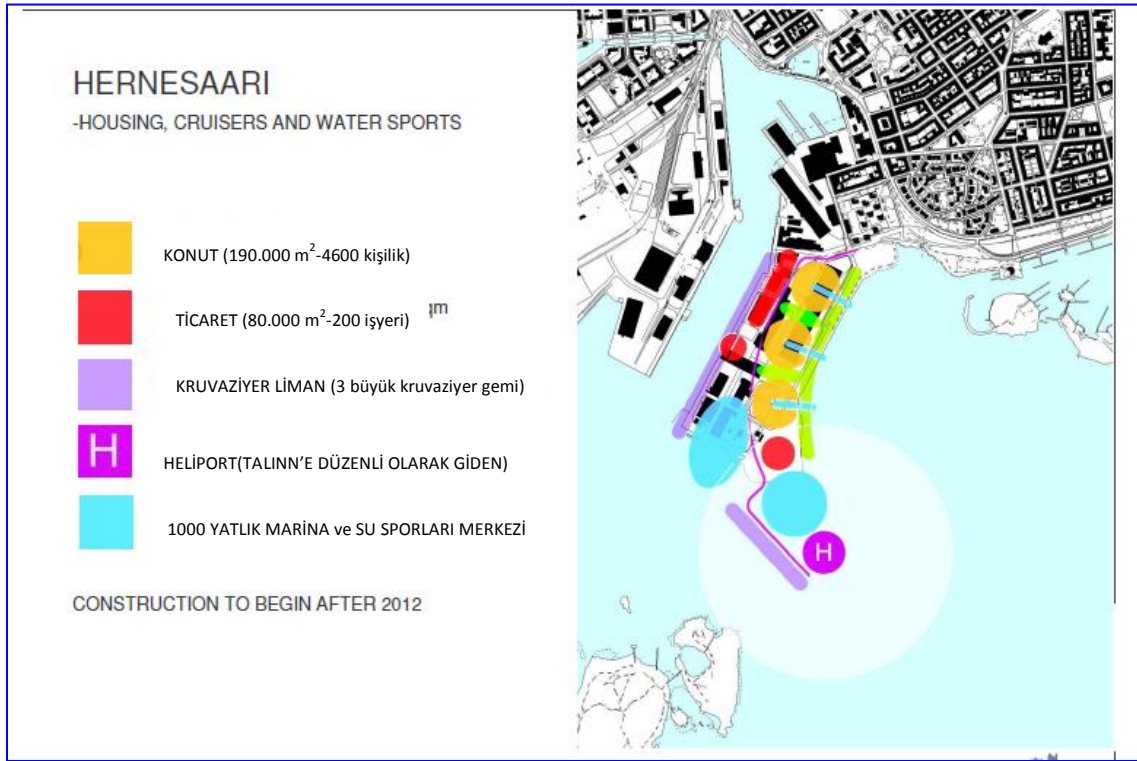
Şekil 4.57 Helsinki kentindeki limanlar [144]

4.5.4.4 Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim

Helsinki Ekonomi ve Planlama Merkezi, şehirde büyüyen en temel sektörlerden olan turizm sektöründe yeni bir strateji geliştirmiştir. Bu strateji, sahildeki gezi alanlarının gelişimini ve Helsinki'nin kruvaziyer trafiği yönünden gelecekte önemli bir liman olması yönündedir. Günümüzde turizmin gelişiminde en belirgin eğilimlerden biri de kruvaziyer turistlerinin uyruk bakımından değişiklik gösterme eğiliminde olmasıdır. Daha önceki yıllarda çoğu turist Kuzey Amerika'dan gelmekteyken, Güney Avrupa ve Orta Avrupa'daki ülkelerden gelenlerde sürekli bir artış olduğu gözlenmektedir. Ayrıca, özel turist gruplarında görülen artış, sahil gezileri organizasyonu ve bu gruplara özgü programlar düzenlemelerin yapılmasına ön ayak olmuştur (Malta [145]).

Helsinki'de kentsel liman mirasının yenilenmesi ve dönüştürülmesi konusunda birkaç iyi örneğin bulunduğu söylenebilir. Liman binası olarak kullanılan Hotel Grand Marina ve eskiden beri hapisane olan Hotel Katejenokka bunlara örnek gösterilebilir (Malta [145]).

Bir yandan yük trafiği yeni Vuosaari limanına kayarken ve bölgenin yeniden gelişmesi başlamışken, Ulusal Antik Eserler Kurulu, eski mirası koruma adına restorasyon konusunda kararlar vermektedir (Malta [145]).

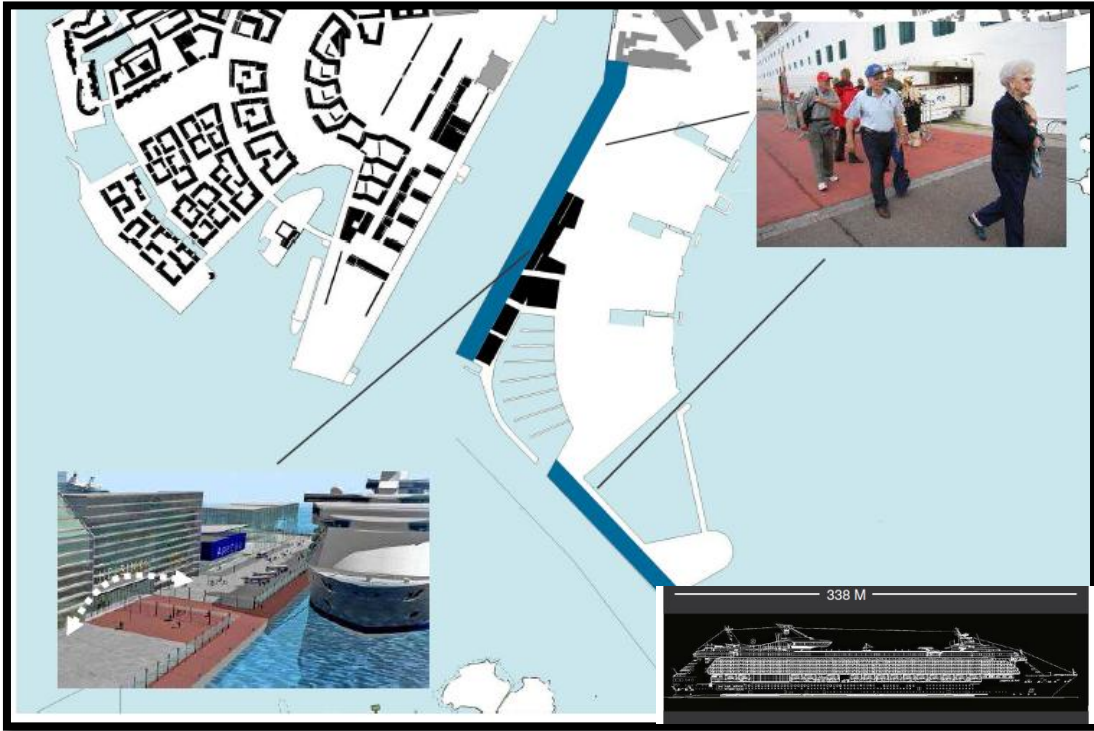


Şekil 4.58 Helsinki Hernesaari Liman Projesi [144]

Hernesaari liman projesinde, konut ve kruvaziyer faaliyetlerinin bütünleştirilmesi söz konusudur. Yük limanı faaliyetlerinin Vuosaari limanı'na taşınması, konut alanları ile küçük ölçekli gemilerden birinci sınıf kruvaziyer gemilerine kadar hizmet verecek kruvaziyer ve diğer denizcilik faaliyetleriyle bütünleştirme olanağı sağlamıştır. Projenin ana hedefi, tüm çevresel gereksinimlerin karşılanması, mevcut binaların ve alanların korunması, kentlilerin ve binlerce kruvaziyer turistinin yararlanacağı bir komşuluk oluşturulması, sürdürülebilir konut yapımı ile denizcilik faaliyetlerinin bütünselliğini sağlamaktır. Projenin ilk safhası planlama aşamasıdır. Proje sürdürülebilir kalkınma ve sürecin her aşamasında denetlenen çevresel detaylar üzerine kuruludur. Projenin amaçları aynı zamanda ekonomiktir. Tamamen yeni olan bir komşuluk anlayışı ile bölgeye yeni iş alanları önerilmektedir. Turizm, zanaat ve diğer küçük girişimlerle birlikte dönüşüm geçirecek ve eski yapıları kültürel kullanımlar ve sergiler için kullanılabilir hale getirecektir (Şekil 4.58) (Şekil 4.59) (Şekil 4.60) (Malta [145]).



Şekil 4.59 Helsinki Hernesaari Liman Projesi [144]



Şekil 4.60 Helsinki Hernesaari iiman projesinde kruvaziyerler için ayrılan alanlar [144]

Gelecekteki Helsinki kentindeki beklentiler ve potansiyel katkılar şunlardır [145]:

Beklentiler:

- Kent merkezinin yanında çok işlevli yeni bir liman oluşturulması

- Liman alanından kent merkezine yaya bağlantısı sağlanması
- Konut ve denizcilik faaliyetlerini, olumlu yönde işlev gören bir komşuluk ilişkisi çerçevesinde harmanlayacak bilgi alışverişi ve deneyimi sağlamak
- Tematik gezilerin yeni yolcu gruplarına uygun hale getirilmesi için kentin potansiyel özelliklerinin daha iyi değerlendirilmesi

Potansiyel Katkıları:

- Baltık Bölgesi kruvaziyer piyasasında güçlü bir pozisyona yerleşmek
- Sürdürülebilir kent ve liman planlamasında deneyim kazanmak
- Kentsel olanaklarda liman mirasının dönüşümü ve daha ileri bir düzeye getirilmesi konusunda iyi bir örnek olma yolunda ilerlemek
- Kruvaziyer trafiğini ekonomik anlamda önemli bir sektörel faaliyet olarak tanımlanmasını sağlayacak stratejik planın varlığı

4.5.5 Yokohama Kruvaziyer Limanı

4.5.5.1 Uluslararası, Bölgesel ve Kent İçindeki Konumu



Şekil 4.61 Yokohama'nın Japonya içindeki konumu [146]

Yokohama, Tokyo kentinin 30 km. güneybatısında yer alan ve Kanagawa vilayetinde yer alan bir kenttir. Yaklaşık 110 yıl önce gelişmeye başlamıştır. Ülke yönetimi, ülkeyi batı

uluslarına açmaya karar verdiğinde Yokohama’da Tokyo Körfezi’nin kuzeybatısında uluslararası ticaret limanı kurulmuştur [146].



Fotoğraf 4.25 Yokohama Kruvaziyer Limanı [146]

Yokohama, 300 yıl önce küçük bir balıkçı kasabası iken, Japonya’yı dünyaya tanıtan uluslararası ticaret limanı sayesinde gelişmiştir. Japonya 1950’li yıllarda sanayileşen bir ülke olduğundan, Yokohama kentsel kıyı alanında köhneme süreci yaşanmadan kıyı alanında gelişim süreci yaşanmıştır [146].

Günümüzde, Yokohama’nın kentsel gelişiminde sanayi merkezi olması, uluslararası ticaret limanının yer alması gibi önemli unsurlar etkili olmaktadır. Yokohama’da merkezi iş alanı Kannai denilen bölgede rıhtım boyunca ilk uluslararası ticaret binalarının yapılmasıyla gelişmiştir. Uluslararası ticaretin ve endüstrinin gelişimi ile merkezi iş alanı büyümüş ve sonraları kıyı alanında liman faaliyetleri, tersane, tren istasyonu gibi kullanımlar yer almıştır [146].

1960-1970 yılları arasında nüfusun artmasıyla diğer bir ticaret merkezi Kannai yanında ana demiryolu terminali (Yokohama İstasyonu) etrafında oluşturulmuştur. Kannai ile yeni ticaret merkezi arasında bir tersane ve bir yük alanı bulunmaktaydı. 1965 yılında Yokohama kenti iki ayrı merkezi iş alanına sahip olmaktan dolayı yapısal problemlerle karşılaşmış ve iki merkezi iş alanını birleştirmek amacıyla bu iki alan arasına yeni bir merkezi iş alanı yaratmayı kararlaştırılmıştır [146].

Diğer taraftan Tokyo Metropolitan Alanı, merkezi iş alanının aşırı büyümesinden ve nüfus yoğunluğunun artmasından dolayı ciddi kentsel problemlerle uğraşmaktaydı. Bu problemlerin çözümü için 1970 sonlarında ticaret fonksiyonlarının dağılımı kararlaştırılmıştır. Başkent bölgesi için yapılan master planda çok merkezli kentsel gelişim önerilmiştir. Kentsel kıyı alanında yeni merkezi iş alanının gelişimini sağlamak için eski endüstri ve liman faaliyetlerinin kentsel kıyı alanından başka bir yere yerleşmesi sağlanmıştır [146].

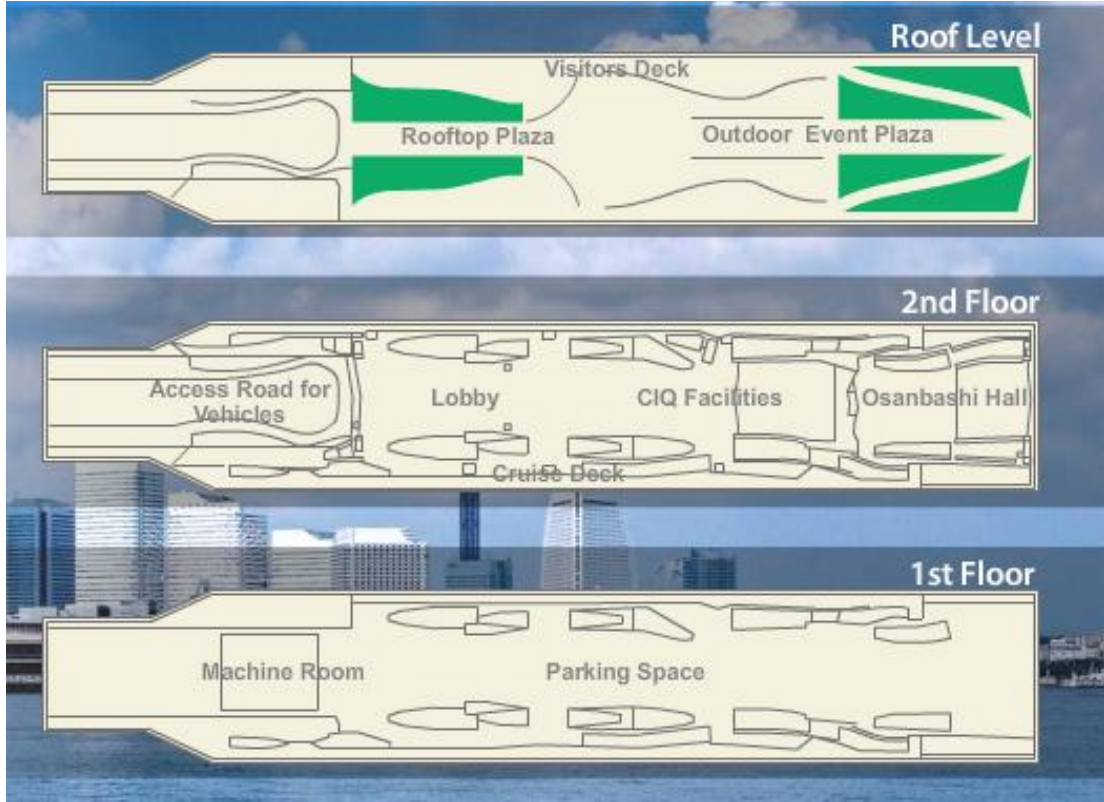
4.5.5.2 Kruvaziyer Limanının Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi



Fotoğraf 4.26 Yokohama Osanbashi Kruvaziyer Terminali [146]

Yolcu terminalinin 2002 yılında açılması ile terminale 2007 yılında 150 kruvaziyer seferi yapılmıştır. İki katlı olarak tasarlanan kruvaziyer terminali 44.000 m²'lik alana sahiptir. Rıhtım uzunluğu 430 metre, genişliği 70 metre olup yeni nesil kruvaziyerleri ağırlayabilecek pozisyonundadır [146].

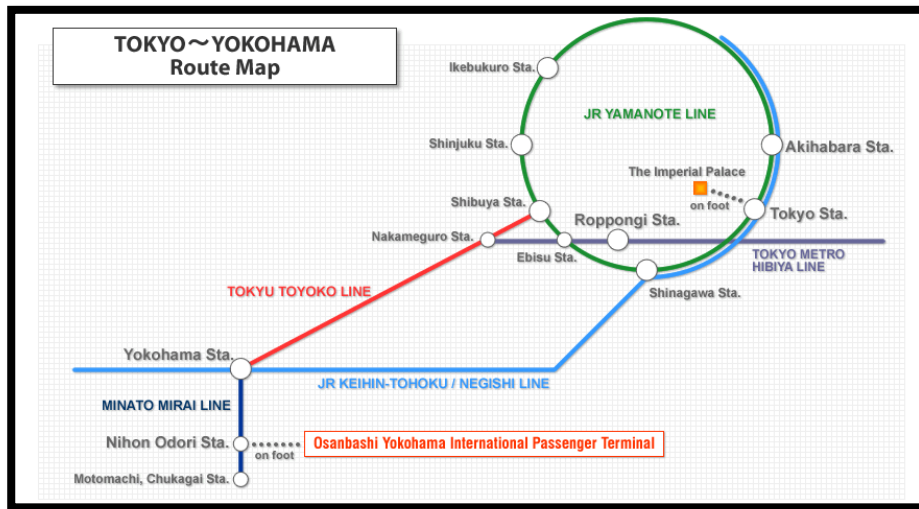
Yokohama'daki Osanbashi Kruvaziyer Terminali hem kruvaziyer yolcularının hem de kentlilerin yararlandığı kullanımların toplandığı tek bir yapı olarak tasarlanmıştır. Alan Yokohama kentinin kıyıları boyunca kamusal açık alanların sürekliliğinin sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır [146].



Şekil 4.62 Yokohama Osanbashi kruvaziyer terminali kat planları [146]

4.5.5.3 Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi

Yokohama kruvaziyer terminali ile, merkezdeki Yokohama metro istasyonu (Tokyo'ya ve diğer yerlere gitmeyi sağlayan) arasında otobüs turları(shuttle servisler) bulunmaktadır. Geniş karayolu ve demiryolu ağıyla Yokohama coğrafik konumunun avantajını kullanmaktadır (Şekil 4.63).



Şekil 4.63 Yokohama raylı sistem hatları [147]

4.5.5.4 Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim



Fotoğraf 4.27 Yokohama Osanbashi Kruvaziyer Terminali üst kat kullanımları [148]

1859 yılında açılan Japonya'nın ilk modern uluslararası ticari limanı olan Yokohama Limanı, günümüzde Japonya'nın en önemli kruvaziyer limanıdır. Kültür-sanat aktivitelerinin de hareketlendirdiği liman kamunun da kullanabileceği şekilde düzenlenmiş olduğundan kent ile denizi birleştiren bir kruvaziyer terminalidir [146].

4.5.6 Alicante Kruvaziyer Limanı

4.5.6.1 Uluslararası, Bölgesel ve Kent İçindeki Konumu

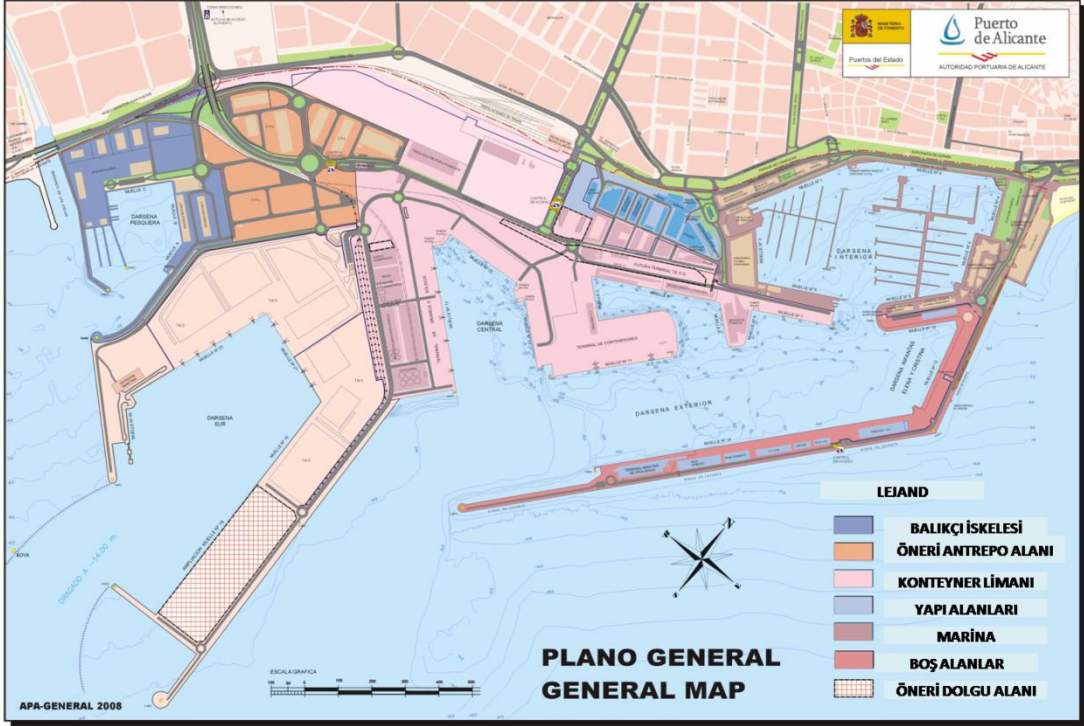
Alicante, İspanya'nın güneydoğusunda yer almakta olup Valencia Vilayeti içinde ikinci önemli şehirdir. 1990'lı yılların sonundan itibaren, Alicante Avrupalıların, Latinlerin ve Müslüman göçmenlerin gelişi sayesinde olumlu bir demografik trend yaşamıştır. Günümüzde İspanya nüfusunun % 4.04'üne, Valencia Vilayeti nüfusunun % 37,36'sına sahip olan Alicante, İspanya'nın 5. en önemli kenti haline gelmiştir (Malta [145]).



Şekil 4.64 Alicante Limanı [149]

Günümüzde Alicante’de turizm sektörü ön plandadır. Costa Blanca’nın genellikle ılık ve güneşli olan iklim şartlarına sahip olması, İngiltere, Almanya, Belçika, Norveç ve İspanya’nın Madrid gibi diğer bölümlerinden gelen binlerce turist için bir cazibe merkezi haline getirmiştir. Başka yerlerden gelen binlerce aile Alicante’de tatil amaçlı kullanılan ikinci konuta sahip olmaktadır (Malta [145]).

Alicante limanı, geçmişten beri bir sanayi limanı olmuş ve ticaret gemileri için tasarlanmıştır. Kent gibi, Alicante limanı da, son 10 yılda önemli oranda büyümüştür. 2003 yılında deniz trafiğinde 2002 yılına göre % 43,9 daha fazla artış olmuş ve deniz turizmini desteklemek amacı ile çok sayıda toplantı ve girişim organize edilmiştir. Günümüzde Alicante çok büyük kruvaziyer gemilerin eş zamanlı olarak yanaşabildiği ve farklı olanaklar sunan iskelelerini geliştirerek yeni bir deniz istasyonuna sahiptir (Malta [145]).



Şekil 4.65 Alicante Limanı [149]

4.5.6.2 Kruvaziyer Limanın Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi



Fotoğraf 4.28 Alicante kruvaziyer limanı genel görünüş [150]

Alicante kentinde kruvaziyer gemilere hizmet eden üç iskele bulunmaktadır. Bunlar iskele 10, iskele 12 ve iskele 14'tür.

iskele 14: 970 m. uzunluğunda, 8-11,2 m. derinliğe sahip olan iskelede özellikle yük gemilerine(çimento taşıyan) hizmet etmektedir. Nadiren de kruvaziyer gemilerine

hizmet etmektedir. Denizcilik istasyonu bu amaçla restore edilmiştir [149]. İki katlı olan istasyonun zemin kat alanı 2700 m², toplam kat alanı ise 5400 m²'dir.

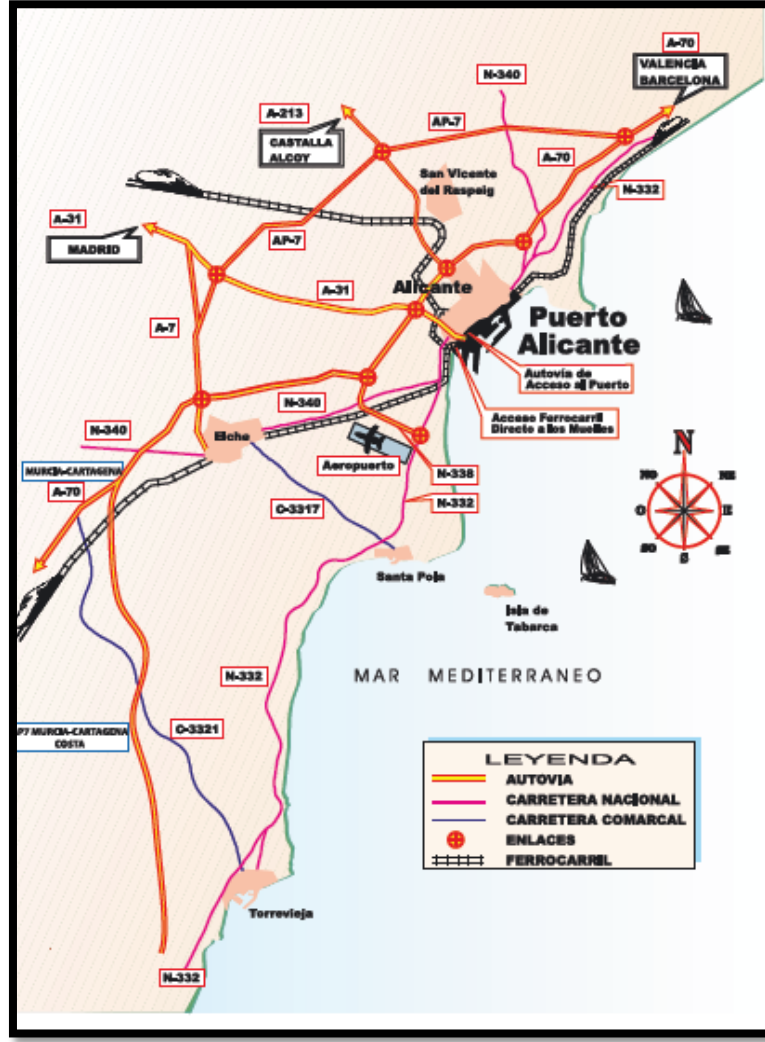
İskele 10: 203 m. uzunluğunda, 7 m. derinliğindeki iskeledeki 1932 m²'lik denizcilik istasyonu kruvaziyer gemilerine ve Kuzey Afrika'daki yolcu trafiğine hizmet etmektedir. [149].



Fotoğraf 4.29 Alicante Kruvaziyer Limanı [150]

4.5.6.3 Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi

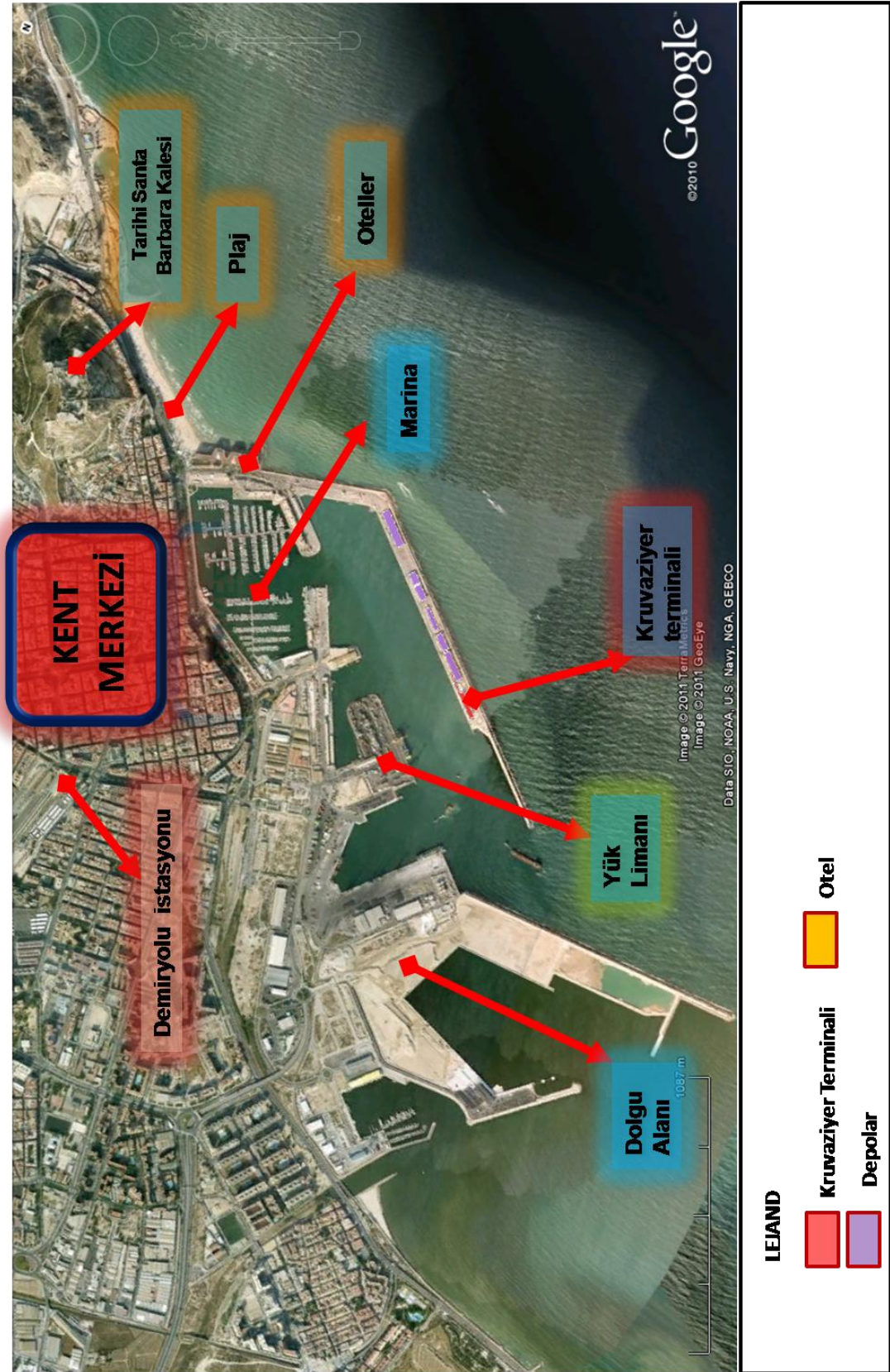
Akdeniz kıyılarının tam kalbinde yer alan Alicante kenti, önemli İspanyol liman kentlerinden biridir. Uluslararası havaalanı ve geniş karayolu ağı ile birlikte ana İspanyol kentlerine demiryolu bağlantıları sayesinde İspanya'nın kalan bölgeleri ve Avrupa ile iyi bir iletişime ve stratejik bir konuma kavuşturulmuştur. Turizm sektörünün yanı sıra hızla gelişen ticari ve sanayi kentin hızla gelişmesini sağlamaktadır (Malta [145]).



Şekil 4.66 Alicante Ulaşım Güzergahları [150]

4.5.6.4 Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim

Alicante kruvaziyer pazarının kente turist getirmek için alternatif bir seçenek olabileceğinin farkına varan bir kent olmuştur. 2004 yılında yeni bir deniz istasyonu yapılmıştır. Alicante Limanı, son on yıl içinde önemli bir gelişme göstermiştir. Alicante Limanı sadece uğrak bir liman olma niteliğini değil aynı zamanda bir ana liman olma özelliğini kazanma yönünde olanaklarını ilerletmektedir (Malta [145]).



Şekil 4.67 Alicante kruvaziyer limanının kent ile ilişkisi ([151] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır)

Alicante, 1970'lerin başında, İspanyollar ve Avrupalılar için bir güneş ve plaj turizmi alanı olmuştur. Günümüzde, hala güneşli gün arayanlar için bir güneş ve plaj yeridir. Ancak, golf turizmi gibi diğer turizm türleri için yeni tesisler yapılması, eski kent dokusunun yenilenmesi, ziyaretçi kitlesini değiştirmiştir.

Son on beş yıl içinde Alicante Belediyesi, kültür mirasını korumak adına müzeler, meydanlar, parklar yapmış ve kentin simgesi olan kaleleri de restore etmiştir (Malta [145]).

Alicante limanı, aynı adı taşıyan körfezin merkezinde yer almakta olup, kentin denize açılan cephesidir. Alicante'nin tarihi dokusu, deniz istasyonundan yürüyerek on dakikalık bir mesafededir. Santa Barbara Kalesi'nden panoramik manzarası ile dik dar sokakları, beyaz evleri, yaya alanları, ticaret merkeziyle ziyaret edilen bir yerleşmedir (Malta [145]).

Kruvaziyer terminali ve tarihi doku arasındaki bağlantının güçlendirilmesi ve kentin kültürel mirasının teşvik edilmesi adına 10 yıl önce, belediye kent merkezinde tarihi mahallenin yenilenmesine ve yeniden canlandırılmasına başlamıştır. Tarihi dokuda anıtlar, kiliseler, kaleler yenilenerek, müzeler ve yayalaştırılan alanlar düzenlenmiştir. Günümüzde tarihi dokunun denizcilik istasyonuna bağlanması gerekmektedir. Birbirlerine sadece on dakika uzakta olmalarına rağmen, ticari işlevler kültürel işlevlerden daha baskın görünmektedir. Alicante deniz kıyısında yer almasına karşın, kentliler liman aktivitelerine katılamamaktadır (Malta [145]).

Kruvaziyer kenti olmak demek yolcuların sabah 8'de kente varması ve akşam 6'da ayrılması ve bu zaman boyunca alışveriş yerlerinin, müzelerin ve restoranların açık olması demektir. Ancak Alicante'de dükkanların öğle vakitlerinde kapalı olması nedeniyle ziyaretçiler bütün gün açık olan büyük alışveriş merkezlerine gitmektedirler. Cezayir'e feribotla çözülen organizasyon problemi vardı. Cezayir'e giden yocu ve araba feribotu kruvaziyerler ile aynı alanda yaşamakta iken, daha sonra liman yönetimi feribot rıhtımını değiştirmiş ve bu problem çözülmüştür. 2008 yılında "Volvo Ocean Race" büyük yarışı kentte yapılmış, bu olay kentin medyada tanıtılmasını sağlamıştır. Alicante Belediyesi ve Valencia Eyalet Meclisi ticaret ve eğlence bölgesine hizmet etmesi için yol bağlantıları düzenlemiştir (Malta [145]).

Alicante havaalanından Avrupa başkentlerine doğrudan uçuşlar bulunmamaktadır. Bu nedenle kruvaziyer yolcuları çoğunlukla Barcelona ve Valencia'yı ana liman olarak tercih etmektedirler (Malta [145]).



Şekil 4.68 Alicante kenti turistik gezi güzergahları [152]

Ayrıca Alicante aşağıdaki sorunlara odaklanmaktadır:

- Alışveriş zamanı ve kruvaziyer zamanının harmonizasyonu
- Kruvaziyer faaliyetlerinin gelişmesinde yerel ekonominin ve kentlilerin katılımı
- Kruvaziyer turistler için tematik geziler ve geziler oluşturulmasıyla kentin kültürel mirasının teşvik edilmesi

Alicante'nin potansiyel katılımları ve beklentileri şunlardır:

Beklentiler:

- Ticaret ve eğlence bölgesi olarak liman alanının yeniden kullanılması
- Ayrıca çekici bir turist destinasyonu olmak için kruvaziyer ana liman olmak
- Alicante'nin eski kent dokusunun kruvaziyer pazarına geziler için yeni bir seçenek olarak çekici hale getirilmesi
- Eski kent ve kentsel mirasının değerini yükseltmek

Potansiyel Katılımları

- Fiziksel ve işlevsel liman-kenti entegrasyonunun güçlendirilmesi
- Uluslararası seviyede bir kruvaziyer konumu olarak kent-limanının teşvik edilmesi için liman, kent ve taşra kuruluşları arasında güçlü ilişkilerin kurulması
- Liman-kenti organizasyonunun bir motoru olarak büyük medya olayının organizasyonu
- Tematik kent rotalarının gelişmesi: sahil rotaları, kale rotası, tarihi doku rotası, alışveriş rotası gibi.

BÖLÜM 5

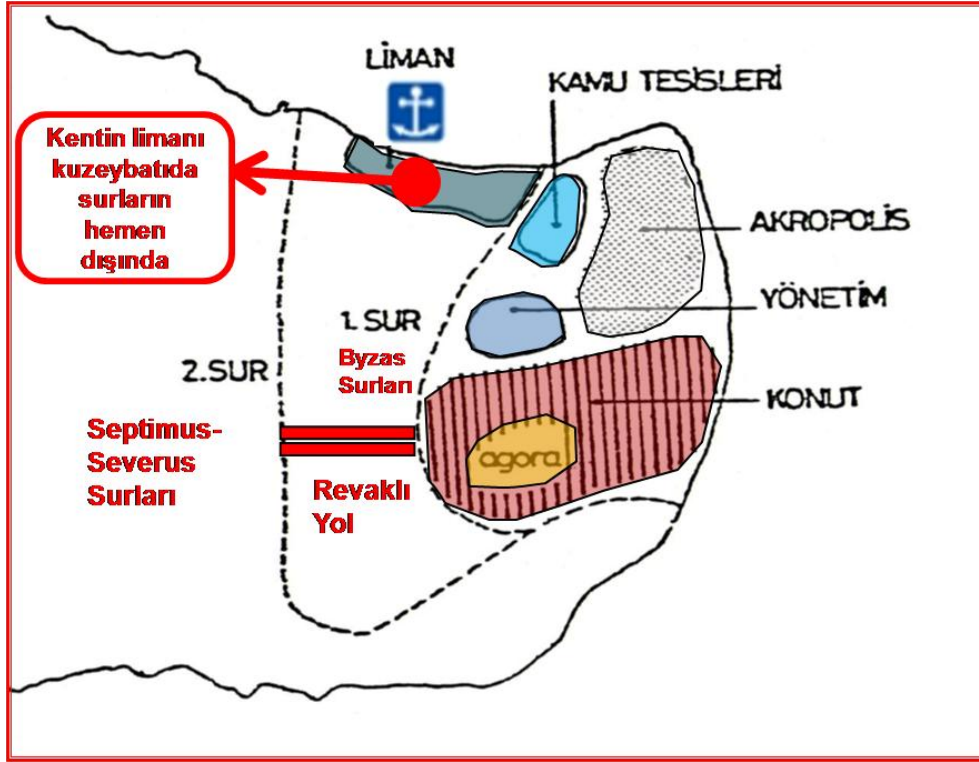
İSTANBUL LİMANLARI

5.1 İstanbul’da Liman İşlevinin Tarihsel Gelişimi

5.1.1 Byzantion Dönemi’nde Limanlar

Bugünkü İstanbul’un çekirdeği niteliğinde olan Byzantion, Tarihi Yarımada’nın doğu ucunda Sarayburnu üzerindeki birinci tepe üzerinde kurulmuş, Ayasofya ile Topkapı Sarayı’nın bulunduğu tepeyi kapsayan yaklaşık 2 km.’lik bir alanda surlarla çevrili bölgedir. Haliç’e bakan kıyılar ve Galata Köprüsü’nün dış kısımları kentin doğal limanı olup, kentin girişini oluşturmaktadır (Kuban [153]). Byzantion’un merkezi bölgesi, içinde tapınağıyla Akropol’ün bulunduğu bugünkü Sarayburnu ile Unkapanı arasında, konut bölgesi ise liman ve pazarın hemen arkasında kurulmuştu. Bu bölgede, balıkçılar ve aşağı gelir grubundan halk, Akropol’ün eteklerinde ise yüksek tabaka ve tüccarlar yerleşmişlerdi. Bunun yanı sıra, Agora ve diğer resmi binalar da Akropol’ün ve zengin tabaka konutlarının bulunduğu bölgedeydi (Şekil 5.1)(Ortaylı [154]). Liman, kentin merkezinde olup kuruluşunun en önemli sebebiydi [Çelik [25], (Kılıç vd. [155]).

Karadeniz ve Ege arasındaki trafiğin kenetlendiği noktada olan prehellenistik Bizans; o çağların önemli balıkçılık merkezi ve ticari antreposuydu. Kentin Haliç ve bugünkü Eminönü’ne rastlayan liman meydanı bu faaliyete göre örgütlenmiş bir merkezdi. Bu merkezde kentin; ticaret, ulaşım, depolama kadar yönetsel ve askeri (koruyucu) fonksiyonları da yoğunlaşmaktaydı (Ortaylı [154]).



Şekil 5.1 Byzantion antik şehrinin kentsel mekanını belirleyen temel elemanlar (Janin [156] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır)

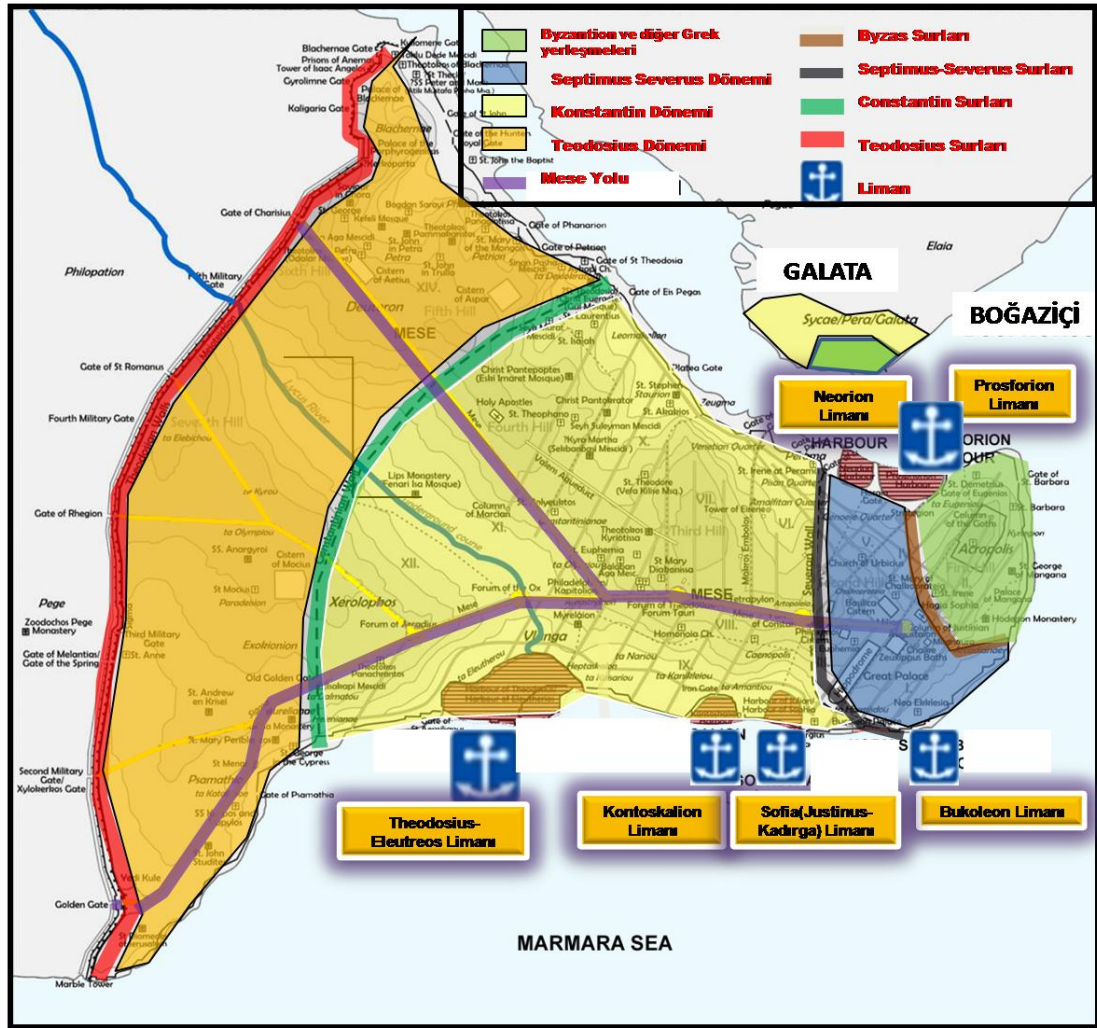
Kuzeybatıda surların hemen dışında kentin limanı yer almaktaydı. Limanın arkasında konumlanan Akropolis, kentin konumunu şekillendiren baskın faktördür. Kent, liman ve hinterlandı tarafından şekillenmiştir. Diğer bir deyişle, kent liman sayesinde denizle sürekli temas halindedir. Ancak tüm kıyı ticaret kolonileri gibi kentin korunmasında endişe duyulmuş, bu da şehrin çevresinde sur duvarlarının yapılmasına yol açmış, bu sur duvarları da denizle birlikte liman alanının da sosyal yaşamla temasını sınırlamıştır (Kılıç vd. [155]).

5.1.2 Bizans Dönemi'nde Limanlar

Bu dönemdeki limanlar, erken Bizans Dönemindeki limanlar ve Bizans Dönemi'ndeki limanlar olmak üzere ikiye ayrılabilir.

Erken Bizans döneminde(M.S. 4.-7. Yüzyıl), eskisinden uzakta yeni bir başkent olması sonucu, İstanbul siyasi, ekonomik ve kültürel bir merkez olmuştur. Limanlar etrafında büyüyen kent, Avrupa, Karadeniz, Anadolu, Ortadoğu ve Uzakdoğu mal ticareti için geçiş güzergahı olmuştur. Limanlar, farklı etnik ve diller arasındaki etkileşimin odak

noktaları olarak şehrin kapıları olmuştur. Anıtsal yapılar ve limanlara giden anıtsal yollar kentin zenginliğini ve gücünü sembolize etmiştir (Çelik [25], (Kılıç vd. [155])).



Şekil 5.2 Konstantinopolis Planı (450-1453) ve Limanların konumları (Janin [156]) ve (Kuban [153]) kaynaklarından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.)

Bizans Dönemi'nde (M.S. 7.-15. yüzyıllar) kent, hristyanlık dininin ağırlık kazanmasıyla, içe dönük bir ortaçağ kenti haline getirilmiştir. Ortaçağın en önemli ticaret merkezlerinden biri olan şehirde kıyılar limanlar üzerinden bağlantılıdır. Diğer taraftan Galata bölgesi ticaret merkezi olmuş, bu nedenle şehir farklı din ve dillerle kozmopolit bir kent olmuştur (Çelik [25], (Kılıç vd. [155])).

İlk dönemlerden beri, kentin öneminde ve zenginliğinde iki önemli yolun kesişme noktasında bulunmasının payı büyüktür. Avrupa'dan Asya'ya giden karayolu, bu noktada Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan su yoluyla kesişmektedir. Bizans

döneminde İstanbul kıyıları, güvenlik ve refah bakımından en elverişli kıyılar olarak anılıyordu. Kent daha en başından önemli bir liman ve yük aktarma yeri idi. Bu rol kentin gelişimini kalıcı olarak belirlemiştir. Liman faaliyeti için her zaman uygun koşullar sunmuştur (Müller-Wiener [23]).

Kentin doğal limanı öteden beri Haliç'tir. En sert havalarda bile korunaklı olan ve teknelerin barınması için elverişli koşullar hazırlayan Haliç'in ağzındaki kıyı şeridi, eski dönemlerde günümüzdeki gibi düz olmayıp küçük koyların bulunduğu girintili çıkıntılı bir yapıya sahipti. Haliç ağzında günümüzde Sirkeci ve Bahçekapı'nın bulunduğu yerde Neorion ve Prosforion Limanları bulunmakta olup, kentin dış ticaret işlevleri bu limanlar etrafında yoğunlaşmaktadır. Prosforion Limanı, Boğaz'dan, Karadeniz ve Anadolu kıyılarından gelen malların boşaltıldığı ticaret ağırlıklı bir limandır. Bu limanın batısında ise, tersane ve askeri niteliklerinin yanı sıra ticari işlevi de olan Neorion Limanı bulunmaktadır (Şekil 5.2) (Müller-Wiener [23]).

Tarihi Yarımada'nın güneyinde, Marmara Denizi kıyısında, Yenikapı civarında ise Lykos (Bayrampaşa Deresi) ağzındaki, Eleutherios veya Theodosius Limanı yer almaktaydı. I. Theodosius dönemine (379-395) ait limanın, daha sonraki dönemlerde içi dolarak Langa Bostanları olan bu liman, Mısır'dan ithal edilen tahılın boşaltma yeri olarak hizmet vermektedir (Müller-Wiener [23]).

Ortaylı'ya göre [154] kentin Marmara kıyısında bulunan Bukoleon, Kontoskalion, Sofia(Justinus-Kadırğa), Eleutherios(Theodosius) Limanları, faaliyet yoğunluğu bakımından büyük önem taşımayan ancak imparatorluk ofislerine ve muhafız kıtalarına ait limanlar olarak hizmet vermektedirler.

Müller-Wiener [23], Bukoleon Limanı'nın, ticarete hizmet etmesinin dışında, diplomatik amaçlara hizmet eden eski imparatorluk sarayı Bukoleon'un yakınında bulunması nedeniyle, imparatorların ve sarayın tüm deniz yolculuklarında ve üst düzey ziyaretçilerin kabulünde; Kontoskalion Limanı'nın ise askeri amaçlı kullanılırken, Sofia Limanı'nın ise ticari amaçlı kullanıldığını belirtmiştir.

Kentin güneyinde yer alan limanlar Marmara Denizi'ndeki rüzgar ve fırtınanın etkisiyle korunamamış ve yalnızca büyük masraflarla ve kısmen ayakta tutulabilmişlerdir. İstanbul çevresindeki deniz bölgesinin iklim yapısı da, gemicilik ve liman faaliyetleri üzerinde pek de olumlu sayılamayacak bir etki oluşturmuştur. Bahardaki kısa bir

dönem dışında, kuzey rüzgarlarının hakimiyetindeki hava koşulları, Karadeniz'den Marmara Denizi yönünde sürekli akıntıyla birleşerek, büyük yelkenli gemilerin Boğaz'dan geçişini zorlaştırıyordu. Bu da gemilerin limanlarda ya da Boğaz koylarında günlerce beklemesine yol açıyordu. Bu hala süregelen bir problemdir (Müller-Wiener [23]).

Bu dönemde su ve kıyının ulaşım aracı olarak, limanın ise pazaryeri olarak kabul edildiği görülmektedir. Bu nedenle kent ve kentli arasındaki etkileşim sınırlıdır (Kılıç vd. [155]).

5.1.3 Osmanlı Dönemi'nde Limanlar

Osmanlı Dönemi'nde İmparatorluğun başkenti olarak İstanbul, devletin gücünü temsil etmekteydi. Baskın olan din faktörü değişmekte ve dini yapılar da öne plana çıkmaya başlamıştı. Bu özellikler, denizden gözlendiği gibi kentin kimliğini tanımlayan elemanlar haline gelmeye başlamıştı. Kentin ana aksı ve sosyal dinamikleri Haliç'te yer seçmişti. Korunaklı bir yerleşim olarak, Haliç kentin kültürel hayatını şekillendiren uzmanlaşmış(un, yağ, ahşap, şeker gibi) limanlara sahipti. Osmanlılar 17. yüzyıla kadar suyu bir ulaşım aracı ve pazar yerleri olarak kabul etmişlerdir (Ortaylı [155]).

Bizans döneminden beri şehrin asıl ticaret merkezi olan Haliç kıyısındaki iskelelerden yamaçlara doğru gelişen bölge Osmanlı Dönemi'nde de ticaretin yoğunlaştığı canlı bir alan olmuştur. Haliç iskeleleri 16. yüzyılda ihtisaslaşmaya başlamış, Eminönü-Unkapanı arasındaki bölgede deniz ve kara ticareti oldukça yoğunlaşmıştır (Mantran [157]).

Bizans Döneminde iki olan liman sayısında artış meydana gelmiş, bütün Haliç boyunca kuzeyde ve güneyde, Beşiktaş ve Üsküdar'da da yeni iskeleler kullanıma açılmıştır. Bunun yanında bugünkü Sirkeci vapur iskelesinin bulunduğu alanda deniz gümrüğü ve bugünkü Karagümrük semtinin olduğu yerde de adını aldığı kara gümrüğü kurulmuştur (Ortaylı [154]).

Bizans Dönemi'ndeki limanların önemli bir bölümü zaman içinde dolmuş, terk edilmiş ve unutulmuştur. Ancak tek bir liman olarak düşünülmesi gereken Haliç'in ağzından içerilere doğru sıralanan iskeleler ile Galata yöresindekiler önemlerini her zaman korumuşlardır. Haliç'in liman olarak en elverişli yerlerinden biri de gerek Eminönü gerekse Galata yakasında, suyun kıyıda bile, gemilerin yanaşabileceği kadar derin olmasıdır (Tutel [158]).



Fotoğraf 5.1 19. yüzyıl sonuna doğru Haliç'in ortalarındaki limana bakış (Müller-Wiener [160])

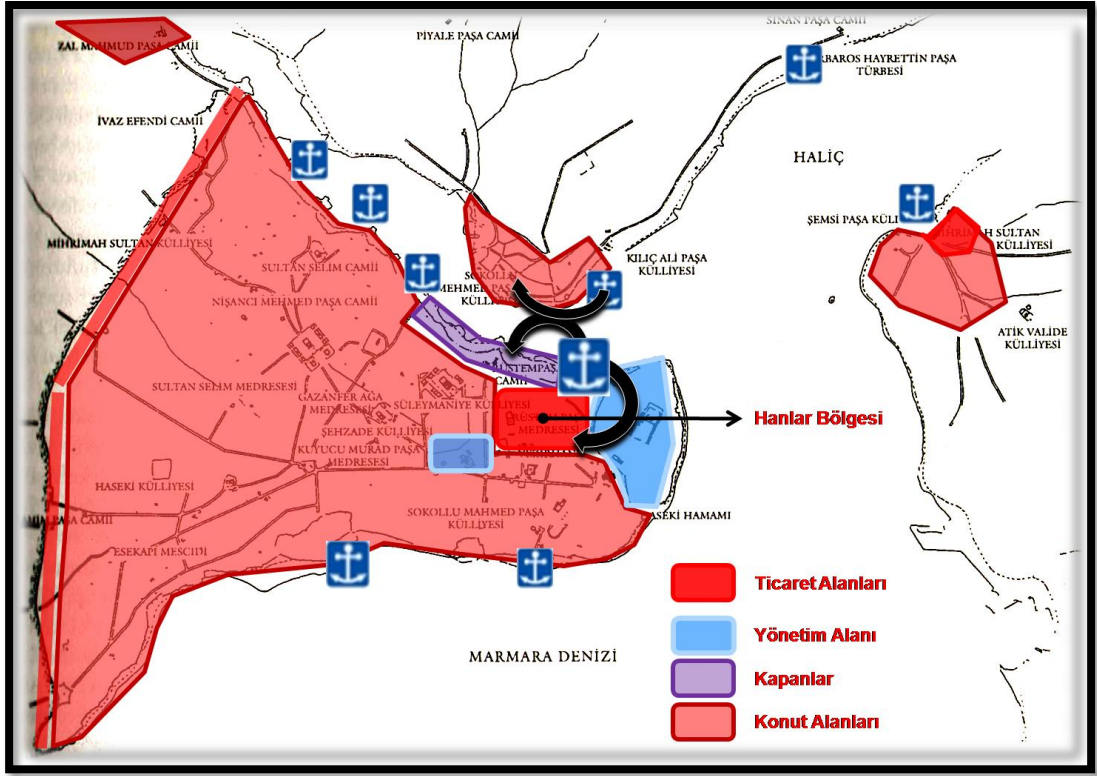
Osmanlı Dönemi'nde kente kazandırılmaya çalışılan Türk kimliği, bir önceki dönemin oluşturduğu altyapıları kısmen kabul etmekle birlikte yeni altyapılar da yaratmıştır. Osmanlı egemenliğinde artık Suriçinde hapsolma gereği kalmayan bir kent olarak İstanbul, liman etkinliklerini, Sirkeci ve Marmara kıyılarındaki limanların yanı sıra, Haliç'te yoğunlaştırmıştır. Bu dönemde Marmara kıyılarındaki eski limanların ihya edilmediği görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin Suriçi'nde coğrafi mekanı biçimlendirirken doğal altyapıyı değerlendirmede benimsediği tavır kentin tepe noktalarında gerçekleştirdiği külliyele ile ortaya çıktığı gibi, Haliç'in bir doğal liman olarak kullanılması da üzerinde durulması gereken bir noktadır. Eminönü, Sirkeci, Unkapanı, Balat iskeleleri ve bu iskelelerle bağlantılı olan uzmanlaşmış Unkapanı,

Balkapanı, Yağkapanı gümrükleri, gerilerindeki han ve çarşılar ile birlikte, dönemin doğal ve maddi altyapılarının bütünlüşmesinin bir ürünüdür (Dinçer vd. [159]).

17. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un ana ticari limanı olan Haliç'in kuzey kıyısında Karaköy ve Tophane daha çok Avrupa'dan gelen yabancı gemilerin uğrağıydı. Galata 13. yüzyılda Cenevizlilerin burayı ticari üs haline getirmelerinden itibaren İstanbul'un uluslararası deniz ticaretinin iskelesi olmuştur. Haliç'in güney kıyısında ise, Bahçekapı'dan Balat'a kadar Türklerin ve Rumların kullandıkları sıra sıra iskeleler vardı. Ancak 19. yüzyıla gelindiğinde mevcut limanların gelişen deniz teknolojisine ayak uyduramadığı da gözlenmektedir. Tanzimat dönemi ile getirilmeye çalışılan batılılaşma hareketleri sonucunda, Tanzimat Fermanı ile azınlıklara verilen imtiyaz ve ayrıcalıklara paralel olarak; yeni liman, istasyon, banka, antrepo, otel, posta idaresi, finans kurumu, yazıhane gibi birimler için yapılara ve bürokratik örgütlenme için yeni devlet dairelerine ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Bunun sonucunda 1895'de Galata, 1902'de Sirkeci ve 1903'de Haydarpasha limanları yapılmıştır (Tutel [158]).

19. yüzyılda İstanbul'da sanayi bölgelerinin ortaya çıktığı, Tarihi Yarımada'da bulunan sanayinin, İstanbul Limanı'nın Sirkeci ile Balat arasındaki yerleşmesine paralel olarak geliştiği; 19. yüzyıl öncesinde Fatih'in Kasımpaşa'da kurduğu tersane ile Haliç'te sanayinin yerleşmeye başladığı görülmektedir (Kuban [24]).

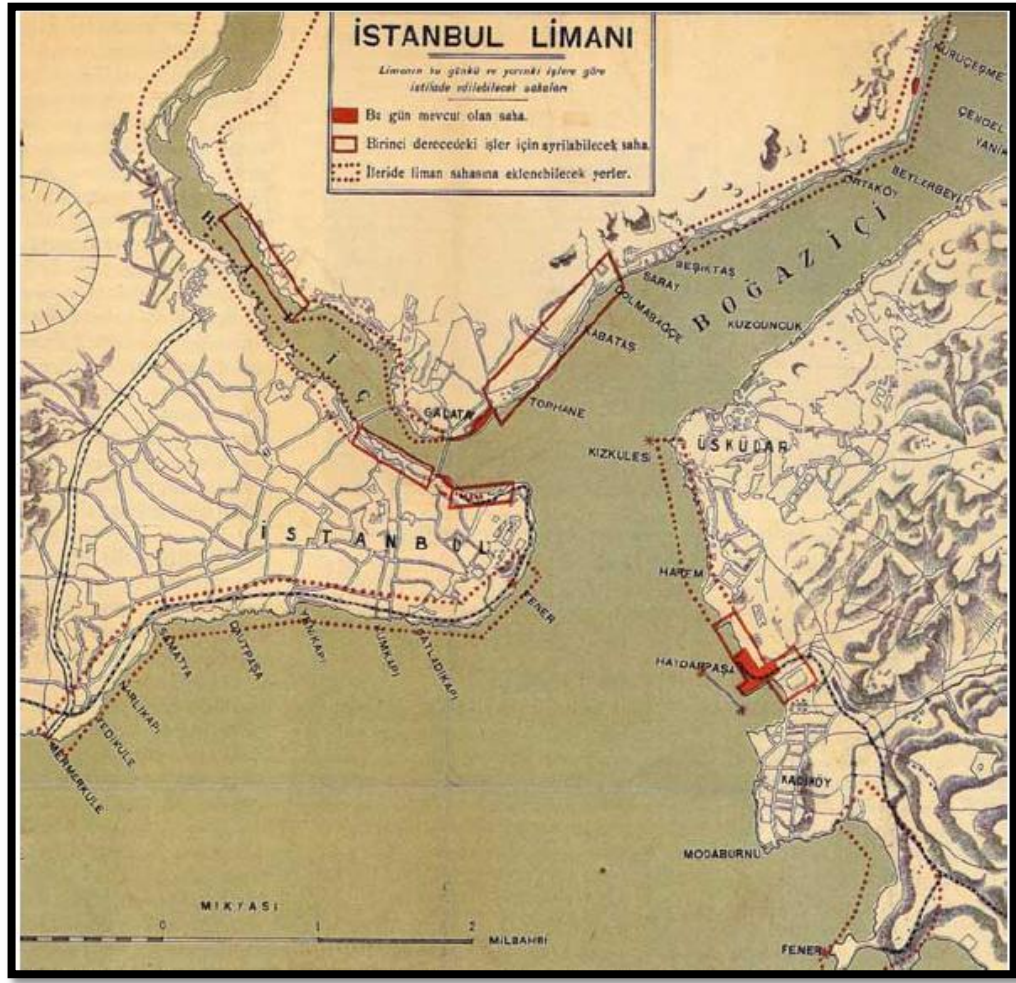
Osmanlı Döneminde kentsel mekanı biçimlendiren öğelerden, temel elemanlardan olan liman fonksiyonu kentin beslenme noktası olup, limana gelen malların dağıtım ağları kentsel mekanı biçimlendirmiştir. Eminönü-Çemberlitaş arası ticaret yapıları, Mahmutpaşa-Mercan arası Hanlar ve Bedesten, Sahil boyunca-Haliç Kıyısı toptancı halleri ve borsalar (kapanlar) yer seçmiştir.



Şekil 5.3 Osmanlı Dönemi Kentsel Mekanı Biçimlendiren Temel Elemanlar (Kuban [24]) kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.)

Liman alanlarının bu dönemde ticaret alanları ile ilişkili olduğu görülmektedir. Bu dönemde kentsel doku ve liman altyapısının mekansal ve işlevsel açıdan tamamen bağımsız olarak kaldığı, kentin suya (Marmara Denizi ve Haliç) yöneldiği ve merkezinde de diğer kentlerle bağlantıda olduğu limanları olduğu görülmektedir (Şekil 5.3)

19. yüzyılın sonlarında makineleşme ile birlikte yapımına başlanan demiryolları özellikle iç bölgelerdeki idari, askeri, tarımsal ve endüstri için gerekli hammaddelerin kolaylıkla limanlara taşınabilmesini sağlamıştır. Bu gelişme İstanbul'da su-kent ilişkisini koparmıştır. 20. yüzyılın başında İstanbul'daki limanlar, sudan kente giriş mekanları kentin simgesi olarak ona kimlik veren birer eleman olmaktan çok su kenarlarında sanayinin olumsuz biçimde gelişmesini, sosyo-kültürel yapının ve çevre sağlığının değişimini teşvik edici bir unsur haline dönüşmüş olan genişleyen kent limanı özelliği taşımaktadır (Şekil 5.4) (Hamamcıoğlu [35]).



Şekil 5.4 1900'lerde İstanbul Limanı (Koraltürk [161])

Byzantion Dönemi'nden Osmanlı İmparatorluğu'nda sanayi devriminin başlamasına kadar olan süreçteki limanları antik ticari kent limanları olarak tanımlanabilir. Bu dönemde İstanbul'daki limanlar, yerleşmeler açısından daha çok askeri amaçlı dış etkilerden ayırıcı ve gerektiği zamanlarda sefer veya ticaret amaçlı açık sulara çıkılabilen bir giriş-çıkış mekanı özelliği taşıdığı görülmektedir.

5.1.4 Cumhuriyet Dönemi'nde Limanlar

İstanbul liman alanları dönüşüm için önemli bir potansiyele sahiptir. Ancak dünya örneklerinden farklı bir dönüşüm periyodu vardır. Türkiye'de liman bölgelerinde kentleri terketme süreci yaşanmamıştır. Hoyle'un bahsettiği beşinci aşama olan terkedilen liman ve kıyı alanlarının yeniden yapılanması (dönüşüm) aşaması İstanbul'da henüz gerçekleşmemiştir.

19. yüzyılda teknolojik, ticari ve ekonomik gelişmeler ile mevcut liman Haliç ve Galata İstanbul'a yetmemeye başlamış, yeni bağlantı noktalarına ihtiyaç duyulmuştur. Şehrin bir tarafında Haliç ve Galata limanları için dönüşüm söz konusuysa, şehrin başka bir bölümünde olan Haydarpaşa'da yeni bir liman yapımına karar verilmiştir (Bütüner [162]).

5.1.4.1 1923-1950 Arası Dönemde Limanlar

Cumhuriyet Dönemi'ndeki yeni yapılanmalar, İstanbul'un gelişim ve biçimlenmesinde etkili olmuştur. Yeni yasaların geliştirilmesi, sosyal ve kültürel yaşamdaki değişim, kentin günümüze kadar olan gelişimini etkileyen Prost Planı, 1930 ekonomik krizi kentin şekillenmesine etki ederken, aynı zamanda kıyı-kent ilişkilerini de etkilemiştir. Dönem içerisinde olumsuzluklar olmasına rağmen kentin tümüyle çökmemesinin sebebi; endüstri birikimi, bir liman olarak uluslararası ticaretteki yeri ve önemi, bir kültür ve uygarlık merkezi olmasıdır (Şekil 5.5).

Cumhuriyet Dönemi'nde kıyı alanlarında nüfus artışı ve bu alanların kaderine terk edilmesi, kıyıları doğrudan etkileyen olaylardır. Ayrıca bu dönemde suyun ticari ve ulaşım dayanan kullanımı dışında kıyı alanları, dinlenme ve eğlenme gibi farklı işlevler kazanmaya başlamıştır. Bu dönemde kendi öz kaynaklarına dayalı bir gelişimi hedefleyen politikalar, öncelikle liman alanları olmak üzere, sanayi kuruluşlarının devletleştirilmesini öngörülmüştür. Kent gelişimini etkileyen önemli faktörlerden biri de budur (Kılıç [100]).

Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan Prost planında öncelikle kentin bağlantı noktası olan liman ve demiryollarının gelişmesine yönelik öneriler yapılmıştır. Planda Yenikapı hem Avrupa hem de Asya'ya bağlanan bir odak noktası olarak önerilmiştir (Kılıç [100]). Ayrıca planda Yenikapı uluslararası istasyonu ve feribot iskelesini koruyan dalgakıran Yenikapı Körfezi'ne yapılacak modern bir limanın gerektirdiği ölçüde eşya ulaşımına yeterli olacak biçimde düzenleneceği, Sarayburnu'ndaki limanın ise geçici olduğu ve kaldırılması gerektiği belirtilmiştir.



Şekil 5.5 1937 tarihli Prost Planı'nda Limanlar [163]

5.1.4.2 1950-1980 Arası Dönemde Limanlar

1950'lerde, kıyının kamu kullanımı sağlamak için, karayolları açılmaya ve dolgu alanlarında kent peyzajı yaratılarak yeşil alan sağlamak için, sahil yolları açılmıştır. Menderes Dönemi'nde bölgesel planmaya yönelik yeniden yapılandırma kapsamında 1957 politikaları ile sahil yollarının yapılması ile kent ve kıyı arasındaki bağlantı kopmuştur. Kıyı alanının doğal yapısı yok edilmiştir (Kılıç [155]).

1950'li yıllardan itibaren deniz ticaretinde özellikle konteynerlerin kullanılmaya başlanması limanlarda ve limanların yer seçiminde önemli değişiklikleri de beraberinde getirmiştir. Konteynerler ticarete hızlılığı, daha fazla yük taşımaya ve hızlı indirme-bindirmeyi sağlamanın yanında limanların genişletilmesini ve kent dışındaki su kenarlarına taşınmasını gerektirmiştir.

Su kenarı yerleşmesi kimliğinin İstanbul'un gelişiminde ve makro-formunun belirlenmesinde, aynı zamanda sakinlerinin yaşamında belirgin etkileri olmuştur. Coğrafi konumu gereği İstanbul her dönemde uluslararası bir liman işlevi görmüştür. Yanısıra deniz kentin alt bölgelerini (karşılıklı kıyılarını) birbirinden ayıran, aynı zamanda da birleştiren bir ögesi olmuştur. Bu özellik nedeniyle kıyılar ve deniz ulaşım ve dinlenme-eğlenme eylemleri için potansiyel verilerdir. Dolayısıyla, İstanbul'da su ögesinin kentlilerin yaşamında önemli yeri vardır ve olmalıdır (Ünal vd. [164]).

Nitekim 1960'lı yılların sonlarına değin İstanbul ölçeği ve kentsel imajı ile su kenti özelliğini sürdürmüştür. Ancak 1970'lerden bu yana hızlı ve plansız kentleşme sonucu İstanbul'da doğal ve coğrafi özellikleri gözardı eden bir süreç yaşanmaktadır. Artık kent her yönde yayılmakta, su kenti kimliğinden koparak kara kenti niteliğine bürünmektedir. Kentliler deniz ile geçmişte alışık oldukları yoğun ilişkiyi kuramamaktadırlar. Su yüzeyleri giderek kolay erişilebilirlik ve ulaşımında temel ortam olma özelliğini yitirmektedir (Ünal vd. [164]).

5.1.4.3 1980 Sonrası Dönemde Limanlar

1980'ler boyunca diğer bir kırılma noktası kentin yerleşim alanlarının hızlıca dönüşmesi, gelişme alanlarının da hızlı büyümesi ve yeniden yapılandırılmasıdır. Böylece, kentin makroformu karada büyümüş, kent kıyı yerleşmesi niteliğini yitirmiştir.

1980'lere kadar, çalışma alanlarının(endüstri ve merkez işlevleri) büyük bir kısmının yer aldığı kentlilerin % 70'i kentin batı tarafında yaşamaktaydı. Kentin doğu yakası ise rekreasyon alanı olarak kullanılmaktaydı. Ancak 1980'lerden sonra küreselleşme ile birlikte, merkezdeki endüstriyel tesisler yer değiştirmiş ve çeperlere taşınmıştır. Böylece kentin büyüme dinamikleri değişmiştir. Kent batı tarafı yerine doğu yönüne doğru büyümeye başlamıştır (Kılıç vd. [155]).



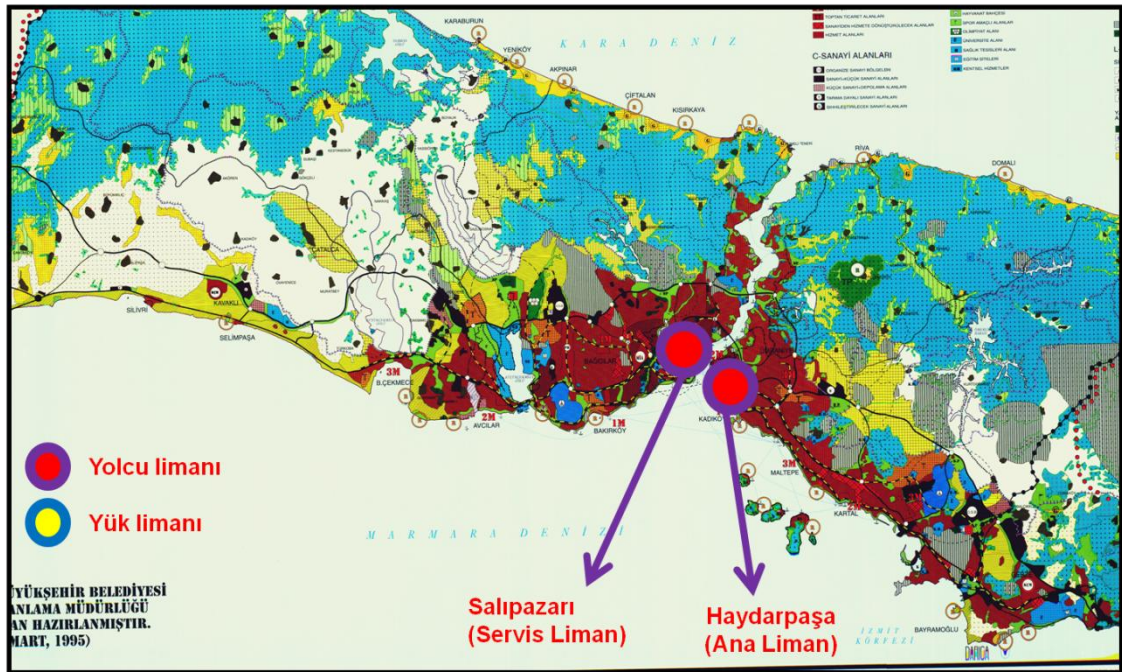
Şekil 5.6 1980 yılı İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planında Limanlar [165]

1980'lerden sonra, İstanbul'daki limanların kent dışına taşınmasını gerektiren neden, karayollarının gelişmesi ile kent merkezlerinde yer alan sanayi ve ticari kuruluşlarının kent çeperlerinde kendine yer seçmesi ve desantralizasyon sürecinin başlamasıdır. İstanbul'da 1980'li yıllardan sonra Pendik Limanı'nın ve Ambarlı Limanı'nın kurulması bu desantralizasyon sonucu olmuştur (Bütüner [162]).

Salıpaazarı'ndaki liman, 1986'da önce şileplere, 1988'de ise karadan kamyon trafiğine kapatılarak sadece yolcu gemilerine hizmet etmeye başlamıştır (Tutel [158]). Bir zamanlar ticaret faaliyetlerine yönelik kullanılan Salıpaazarı Limanı günümüzde kruvaziyer gemilere hizmet etmektedir. Ticari faaliyetlerin limanı terketmesiyle ortaya çıkan boş depolar ve diğer yapılar kent ile Boğaz arasında çöküntü mekanlarına ve bariyer niteliğine bürünmüştür.

İstanbul limanlarının diğer liman kentleriyle ortak yönü 19. yüzyıl ortalarında hinterlandında sanayi yapılarının oluşumudur. 20. yüzyıl başlarında Haliç fabrika ve antrepolarla dolmaya başlamıştır. 1930'larda Prost planı Haliç kıyılarını endüstriyel bir gelişmeye götürmüş, bu durum 1980'e kadar devam etmiştir. Nüfusu 1950'lerden sonra dört kat artan İstanbul kenti için de liman dönüşüm projeleri önem kazanmıştır. 1975-1977'de sürdürülen çalışmalarla Haliç'te dönüşüm çalışmaları başlamıştır. Buna göre Haliç kıyısı rekreasyon alanlarının bulunduğu, kültürel aktivitelerin yapıldığı bir alan olacaktır. 1980'de endüstriyel alanlar taşınmaya başlamıştır. Bu dönemde kıyidan

50-100 metre içerilere kadar her şey yıkılıp yeşil alana çevrilmiş, kıyı şeridinde kullanılmayan yeşil alanlar oluşmuştur (Bütüner [162]).



Şekil 5.7 1995 yılı İstanbul Metropolitan Alt Bölge Nazım Planı [166]

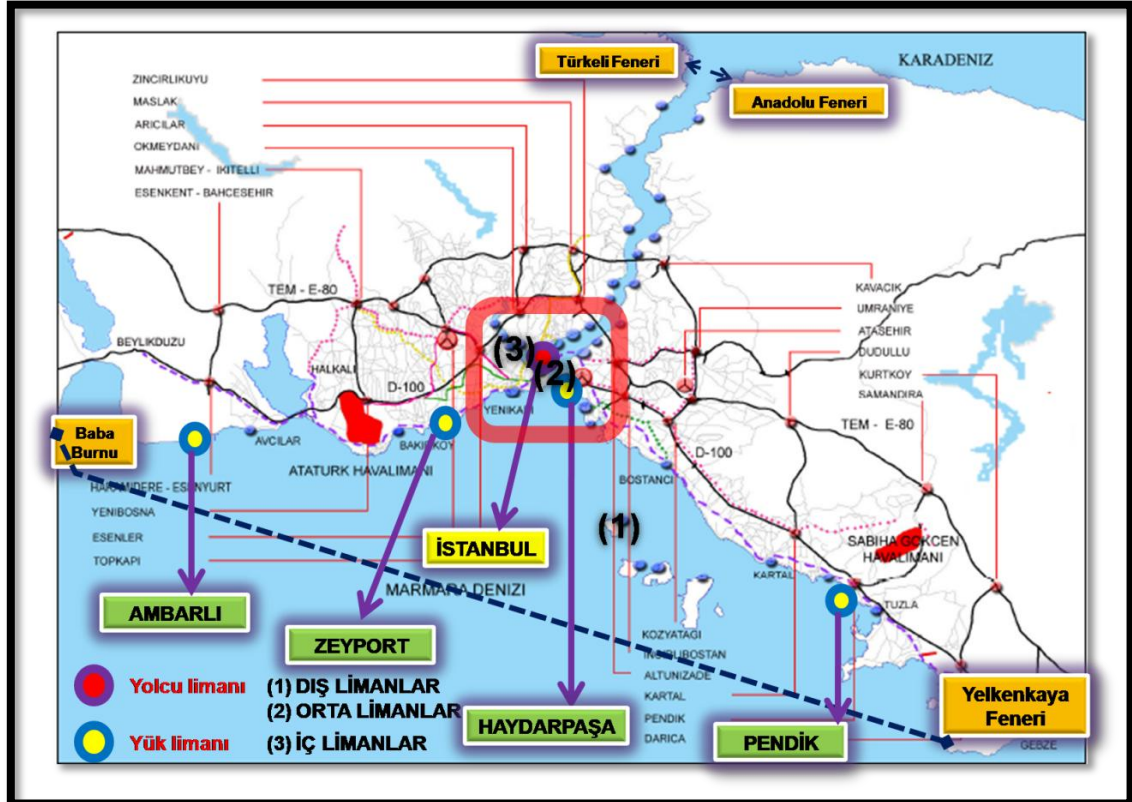
1995 yılı İstanbul Metropolitan Alt Bölge Nazım Planı'nda Haydarpaşa ve Salıpazarı Limanları yolcu limanları olarak önerilmiştir. Haydarpaşa ana liman olarak belirlenmiş, feribot iskelesi(olağanüstü durumlarda askeri ihtiyaçlara cevap verecek şekilde) ve rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi öngörülmüş; Salıpazarı-Karaköy Limanı servis limanı olarak belirlenmiş, diğer bir deyişle o ana limandan belli araçlarla belli ölçekteki araçlarla ziyaretçilerin, turistlerin getirilip belli şekilde kentin belli noktalarına dağıtım amaçlı kullanabilecek bir odak olarak yer almıştır. Bu liman, Haydarpaşa Limanı'nın yeni şekli ile entegre bir servis iskelesi ve rekreasyon alanı olarak öngörülmüştür. Yük limanları olarak ise Derince ve Marmara Ereğlisi Limanları il sınırları dışında olmasına rağmen 1995 planında yük ve konteyner limanı olarak önerilmiştir (Şekil 5.7).

2000’li yılların başında yönetim birimlerince sahil kıyısının yeniden düzenlemesinin avantajlarının farkına varılmıştır (Bütüner [162]). Son dönemde Haydarpaşa ve Galata limanları için de bazı proje çalışmaları yapılmaktadır. Bu bölgeler için verilen önerilerde dünyadaki birçok örnekte olduğu gibi ticaret merkezleri, turistik faaliyetleri içeren yapılar, kültürel tesisler yer almaktadır.

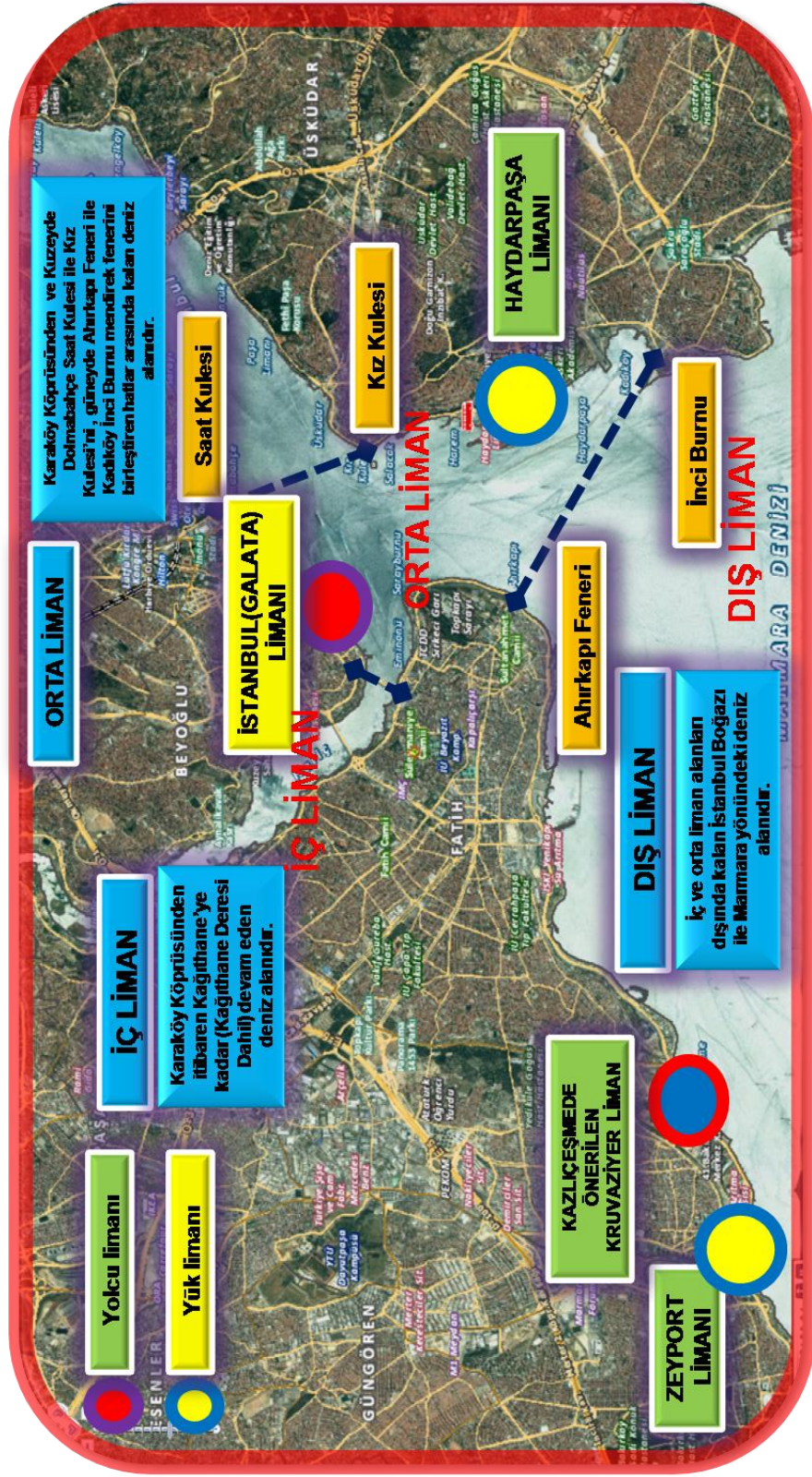
Günümüzdeki tartışmalarda bir kısım görüş sahipleri terkedilmiş alanların (antrepo vb.) parklar, toplumsal aktivite merkezleri olarak, bir kısım görüş sahipleri ise ofis, alışveriş merkezleri, eğlence mekanları, otel olarak geliştirilmesini önermektedir.

Salıpazarı, Karaköy, Sarayburnu, Sirkeci Limanları, şehir trafiğini olumsuz yönde etkiledikleri için yük gemileri trafiğine kapatılmıştır. Bu limanların yük trafiğine kapatılması ile İstanbul ve çevresine gelen-giden yük gemileri, Haydarpaşa Limanını ve Ambarlı Limanı ile İzmit Körfezi'ndeki limanları kullanmaya başlamışlardır. Kuruçeşme, Camialtı ve Hasköy limanları ise hem şehir trafiğini olumsuz yönde etkilemeleri hem de çevre kirliliğine sebep olduklarından tamamen kapatılarak, bir kısmı İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devredilerek yeşil alan haline dönüştürülmüştür [166].

Haydarpaşa ve Ambarlı konteyner ulaşımı düzenli bir şekilde yapılmaktadır. Diğer taraftan bu limanlarda Ro-Ro ulaşımı bulunmaktadır. Genelde Türkiye'nin özelde ise İstanbul'un liman altyapısı yeterli olmayıp, Türkiye'nin denizyolu ulaşımı oranı Avrupa ortalamasının altındadır. İstanbul üst ölçekli planı, İstanbul limanlarının kapasitesini arttırmakla beraber, daha verimli olarak kullanımlarını amaçlamaktadır [166].



Şekil 5.8 İstanbul Limanı'nın bölümleri ([166] ve [167] kaynaklarından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.)



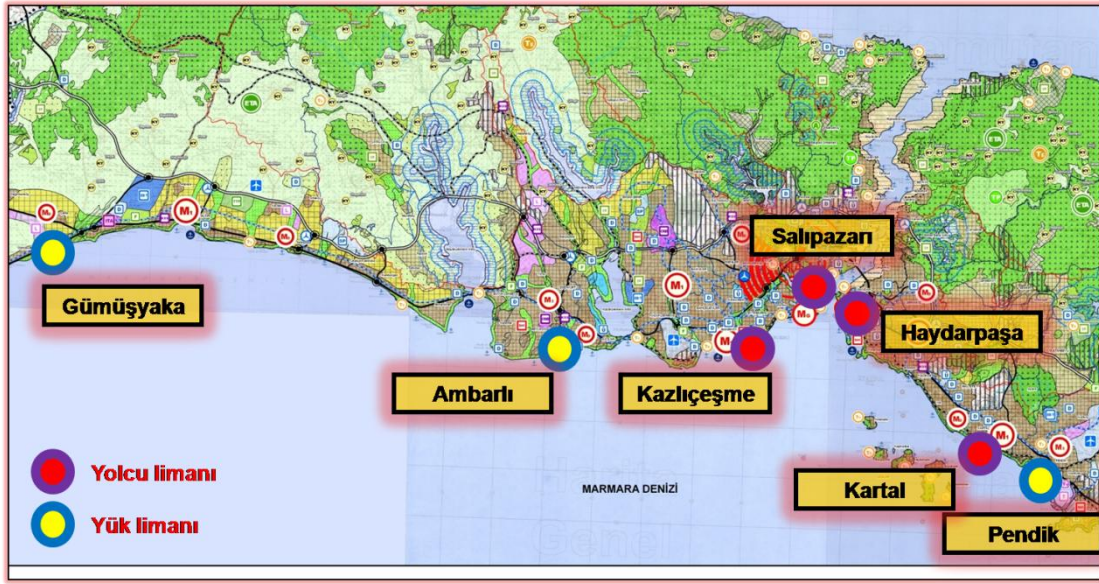
Şekil 5.9 İstanbul Limanı'nın Bölümleri ([166], [168] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır)

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 5.8) (Şekil 5.9). Günümüzde ise İstanbul'daki limanlara bakıldığında, kuzeyde Anadolu ve Rumeli Fenerleri arasını birleştiren çizgi ile, güneyde Büyükçekmece'nin Bababurnu mevkiinin iki mil kadar güneyinden Anadolu kıyısında Yelkenkaya Feneri arasında çekilecek çizgilerin arasında kalan deniz alanıdır (Şekil 5.8). Bu alan; iç, orta ve dış liman olarak üç bölümden oluşmaktadır [166]:

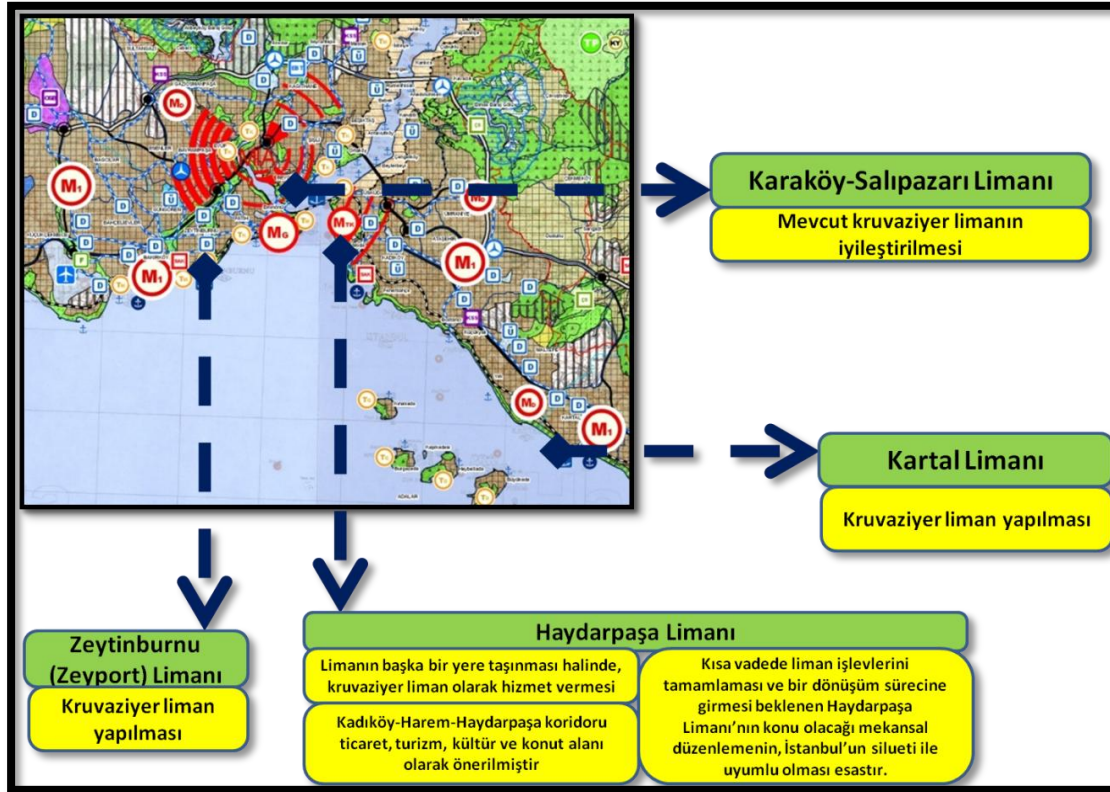
1. İç liman, Karaköy Köprüsü'nden itibaren Kâğıthane Deresi'ni de içine alan, kısacası Haliç adı verilen bölümdür.
2. Orta liman, Karaköy Köprüsü, Dolmabahçe Saat Kulesi, Kız Kulesi ve Ahırkapı Feneri'ni birleştiren dört çizginin içinde kalan bölgedir.
3. Dış liman, orta liman sınırları dışında kalan bölgedir, Boğaziçi ile kısmen Marmara suları, dış limanı oluşturur.

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. İstanbul'da nehir, deniz, haliç, göl gibi coğrafi biçimlerin hepsinin topografyada yer alması ona karakter kazandırıcı önemli bir özellik oluşturmuş ve yerleşimi etkilemiştir. Boğaz'ın su yolu olarak, iki denizi birleştirirken, aynı zamanda iki kıtayı da birbirinden ayırma özelliği, onu anlamsal olarak çok özel bir yere yerleştirmektedir. İstanbul'u kentsel açıdan essiz kılan esasen kentin tam ortasından suyun geçmesidir. Bu büyük liman, konumu ile deniz yollarının kavşak noktası olmasının yanısıra, aynı zamanda büyük karayollarının da kavuştuğu bir merkezdir. Ayrıca kıyılarda da su derinliğinin az olmaması, deniz araçlarının yanaşması yönünden engelsiz bir durum yaratmaktadır.

İstanbul, Kuşadası ile birlikte kruvaziyer gemilerinin uğradığı Türkiye'nin en önemli limanları arasında yer almaktadır. İstanbul'a gelen kruvaziyer gemileri Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne bağlı Liman Başkanlığı kontrolündeki Karaköy-Salı Pazarı Limanı'na yanaşmaktadır.



Şekil 5.10 2009 yılında onanan İstanbul İl Çevre Düzeni Planında Limanlar [169]



Şekil 5.11 2009 yılında onanan 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nda kruvaziyer liman öngörüler [169]

15.06.2009 tarihinde onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nda İstanbul'a gelen turistlerin daha uzun süre konaklamalarını sağlamak ve gelen nitelikli turist sayısını arttırabilmek için turizm potansiyeli yüksek bölgelerde kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelik gereken altyapı ve üstyapının hızla tamamlanması

öngörülmektedir. Planda kruvaziyer liman planlamasıyla ilgili kararlar şöyledir (Şekil 5.10) (Şekil 5.11) [169]:

- Kruvaziyer turizminin, İstanbul'un değerlendirmesi gerekli bir turizm çeşidi olduğu belirtilmiş ve buna yönelik olarak planda Salıpazarı, Haydarpaşa ve Zeytinburnu (Zeyport) limanlarının kruvaziyer liman olarak hizmet vermesi; ilave olarak Kartal'da da kruvaziyer liman yapılması önerilmiştir.
- Haydarpaşa Limanı'nın başka bir yere taşınması halinde, bu alan kruvaziyer liman için de kullanılabilecek potansiyele sahip olduğu belirtilmiştir.
- Salıpazarı'ndaki mevcut kruvaziyer limanın iyileştirilmesi; Haydarpaşa, Kartal ve Zeytinburnu'nda önerilen kruvaziyer limanların projelendirilmesi ve uygulamalarına başlanması öngörülmüştür.
- Haydarpaşa Limanı'nın kruvaziyer liman olarak hizmet vermesi ve Kadıköy-Harem-Haydarpaşa koridoru ticaret, turizm, kültür ve konut alanı olarak önerilmiştir. Plan raporunda kısa vadede liman işlevlerini tamamlaması ve bir dönüşüm sürecine girmesi beklenen Haydarpaşa Limanı'nın konu olacağı mekansal düzenlemenin, İstanbul'un silueti ile uyumlu olması esas olduğu, Kadıköy'ün Üsküdar ile kuracağı mekansal ve işlevsel birlikteliğin Marmaray Projesi'nin tamamlanması sonrasında öneminin artacağı, Avrupa Yakası'ndaki merkezi iş alanı faaliyetlerinin Anadolu Yakası'na kademeli olarak aktarılmasında da anılan projenin belirleyici rol oynayacağı ifade edilmiştir.

İSTANBUL'DA ÖNERİLEN KRUVAZİYER LİMAN PROJELERİ

İstanbul tarihte önemli bir liman kenti olup yenileme sürecini tecrübe eden etkili bir örnektir. İstanbul'un yaşamında su bir savunma unsuru, ticaret yolu, bir ulaşım aracı, endüstriyel faaliyetlerin kaynağı ve rekreasyonel bir unsur olarak baskın olmuştur. Limanlar önemli kesişim noktaları rolü oynadığı gibi, şehirde kentsel yapının başlıca elemanları olmuşlardır. Bu nedenle, kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesi, İstanbul'un gelişimi için önemli bir konudur. 1980'lerde Haliç kıyısının yenilenmesi ilk büyük ölçekli uygulama projesidir. Haliç'in yanında, "Haydarpaşa Dünya Ticaret Merkezi ve Kruvaziyer Liman projesi" ve "Galataport projesi" gibi son yıllarda İstanbul'un liman alanları için geliştirilen bazı projeler bulunmaktadır. Bu tür projelerin uygulanması yıllar almakta olup, son iki proje henüz gerçekleştirilememiştir. Bu nedenle, bu projelerin ana amacı ve fikirleri bu çalışma kapsamında tartışılmıştır.

6.1 Galataport Projesi

6.1.1 Limanın Kent İçindeki Konumu

Kentin kuruluşundan, günümüze kentin dışarı ile ilişkisinin sağlandığı bir bölge olarak öne çıkan Galata Bölgesi, bu ilişkilerin bir sonucu olan sosyo-kültürel ve mekansal çeşitliliği ve zenginliği de beraberinde getirmiştir. İstanbul'un tarihi mekanları ile olan ilişkisine dayalı elverişli konumuna rağmen, 1980'li yılların ikinci yarısından itibaren gelişen teknoloji ve gemi boyutlarındaki büyümelere koşut olarak gemi seyahatinin ekonomik ve cazip hale gelmesi artan yolcu trafiği, daha çok yük taşımacılığına dayalı

olarak gelişen ve şekillenen limanın bulunduğu konum itibarı ile büyütülmesinin mümkün olmaması nedeniyle sorun yaratmaya başladığı görülmektedir. Limanın hemen gerisinde yer alan bürolar onun gerisinde oldukça yoğun olarak yer alan konut ve eğlence mekanları ile Boğaz boyunca yer alan işlevleri besleyen kara ve deniz bir ulaşımının kesiştiği bir noktada bulunması bu alanın önemini daha da arttırdığı görülmektedir. İstanbul hem tarihi hem de doğal özellikleri bağlamında dünyanın en önemli kentidir. İstanbul'a gelen yolcu gemileri İstanbul'a girerken İstanbul'un bu özelliklerini (bir tarafta Tarihi Yarımada, Galata, diğer taraftan Boğaz ve Haliç) en geniş perspektiften yolcularına sunarak mevcut limana girmektedir. Bir başka ifade ile mevcut limanın çok önemli bir konumsal özelliği vardır (Şekil 6.1) (Şekil 6.2) (Şekil 6.3)



Şekil 6.1 Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın coğrafi konumu [38]



Şekil 6.2 Karaköy ve Salıpazarı limanının konumu [38]

Kentin kuruluşu ile birlikte bir dış ticaret limanı olarak gelişmesine bağlı olarak gelişmesine bağlı olarak bir ticaret bölgesi olarak biçimlenen Galata limanı, tarih boyunca yerleşim alanları, ticari ve liman faaliyetleriyle şehrin ekonomi merkezi

olmuştur. Limanın yapımına 1892 yılında başlanmıştır. 1957 yılında Salıpazarı rıhtımı ve antrepoları inşası bitmiştir. 1980'lerde artan gemi trafiği ve yük kamyonları yüzünden trafik yoğunluğu artınca yüksek kent merkezinde olan liman elverişsiz hale gelmeye başlamıştır. Bunun üzerine Karaköy limanı turistik faaliyetlere kaydırılmıştır. 1986'da liman yük gemilerine ve kamyonlara kapatılmış olup, bu tarihten beri sadece yolcu limanı olarak kullanılmaktadır.

Yük taşımacılığının Haydarpaşa Limanı'na kayması ile birlikte yük taşımacılığından denizaşırı yolcu taşımacılığına kayan limanın bulunduğu alan, 1993 yılında ilan edilen Beyoğlu Kentsel Sit Alanında kalmaktadır. 1994 yılında ise Bakanlar Kurulu kararıyla Turizm Merkezi ilan edilmiştir. 2004 yılında ise Özelleştirme İdaresi'nce özelleştirme kapsamında alan olarak ilan edilmesi ile birlikte gündeme gelen Galata Limanı bölgesi, bu bağlamda hazırlanan projeler büyük tartışmaları da beraberinde getirmiştir.

Galata Limanı için batılı ülkelerde geliştirilen modellerin benzeri otel, akvaryum, ticaret merkezi, eğlence ve kültür faaliyetlerini bulunduğu turizm odaklı işlevleri içeren bir planlama düşünülmüştür. Projenin amacı, uluslararası bir kültür ve turizm merkezi oluşturmak, İstanbul'a ticari ve ekonomik canlılık getirmektir. Ancak kentsel sit alanı içindeki bu bölge için çok yoğun bir proje düşünülmüştür. 2004 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na sunulan Tophane-Salıpazarı Turizm Merkezi İmar Planlarında kat alanları kat sayısı 2 olarak, yükseklik ise 30.50 m. olarak önerilmiştir.

6.1.2 Limanın Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi

İstanbul'un tarihsel gelişiminin önemli bir parçası olan limanların, günümüz teknolojisine bir yansıması olan dev yolcu gemilerinin ihtiyacına cevap verecek görünüm ve kapasiteye yönelik değişimlere olanak sağlaması, içinde yer aldığı bölgenin özellikleri (başta silüet, fizik mekan), altyapısı açısından mümkün gözükmemektedir. Bölge dünyanın en önemli doğal güzelliklerinden birisi olan İstanbul Boğazı'nın giriş kapısı konumundadır ve İstanbul'da yaşayanların Boğazı algılayabildiği, Boğaza açılan pencere diyebileceğimiz bu alanların sayısı oldukça azdır.



Şekil 6.3 Öneri Proje silüet- küçük ve orta boy gemiler [171]



Şekil 6.4 Öneri Proje silüet- orta ve büyük boy gemiler [171]

Bu projeye İstanbul'da ulusal ve uluslararası düzeyde yeni bir turizm endüstrisi gelişeceğini ve projenin uygulanmasıyla bir yıl içinde oniki milyon turist ve yolcu gemilerinin Galata Limanı'nı ziyaret edebileceğini belirtilmiştir. Bunun aksine, Galataport Projesi çok tartışılmıştır. Şehir sakinleri, sivil toplum örgütleri, projenin gerçekleşmesiyle sit alanının zarar göreceğini, kent ve kıyı arasında bir bariyer oluşturacağını, kıyı ve kamu alanları arasında erişimi zorlaştıracığını savunmaktadırlar (Bütüner [162]).

6.1.3 Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi

Galata Limanı'nın Tarihi Yarımada'ya yakınlığı da kruvaziyer yolcularının bu alanlarına transferlerini kolaylaştırmıştır. Bu da limanın turistik amaçlar için önemli avantajı olduğunu göstermektedir. (Erbil ve Erbil [170]). Ancak, limanın bulunduğu bölge, deniz ve kara trafiğinin kesiştiği ve yoğun olduğu bir bölge olmakla birlikte, merkezi iş alanı, barınma, kültür, dinlenme eğlenme işlevlerini yoğun olarak içeren bir bölgedir ve büyük altyapı ve ulaşım sorunları vardır.

6.1.4 Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim

Türkiye Denizcilik İşletmeleri bölgenin limana uygun bir faaliyeti olmadığını düşünerek Galata Port isimli bir proje geliştirmeye karar vermiştir. Galataport proje alanı, Karaköy'den Tophane'ye kadar Karaköy Limanı ve Salıpazarını da içine alan 100.000 m²'lik bir alandır. Bu alanda, genel olarak finans, toptancılık, tedarik ticareti, küçük iş alanları, bürolar ve konut alanları yer almaktadır. Limanın ilerisinde de önemli bir eğitim kurumu olan Mimar Sinan Üniversitesi bulunmaktadır. Limanın kendisi Boğaz'ın

güneybatısında bulunur. Karaköy orta büyüklükte bir limandır ve yaklaşık 8,5 ha. alanı kapsamaktadır. Yolcu salonu ve yönetim binaları limanın güney ucunda bulunur ve yaklaşık 1,7 ha. alan kaplayan dört adet depo binası da burada yer almaktadır (Erbil ve Erbil [170]). Projede Galata Limanı'nın dünyanın sayılı kruvaziyer limanlarından biri olması amaçlanmaktadır.

Projede bölge ile ilgili olarak ulaşılmaması gereken temel hedefler şunlardır:

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 Yarımada'nın 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 İstanbullulara 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 Meydanı'na 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 gerektiği,

- 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 kompleksinin planlanması ve mevcut yük limanı işlevlerinin kaldırılmasıyla gemiyle gelen yolcuların, yük taşımacılığından doğan keşmekeşten kurtarılmasını sağlamak gerektiği,

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

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.

Proje kapsamında, iki büyük kruvaziyer gemisi, iki de küçük kruvaziyer gemisinin yanaşabileceği rıhtım, beş yıldızlı oteller, kongre merkezi, alışveriş merkezi, yeme-içme birimleri, sanat ve kültür merkezi gibi yapılar yapılması önerilmiştir (Şekil 6.6). Projeye birlikte bölgeye ait tarihi yapılarla ilgili çözümler de yer almaktadır. 1910 yılında yapılan Denizcilik İşletmeleri binası ve 1912’de yapılan Çinili Han’ın beş yıldızlı otellere dönüştürülmesi amaçlanmaktadır. Projede, bu iki binanın yanında bulunan 1950’lerde yapılan binalar ve Salıpazarı önünde bulunan 1, 2, 3 numaralı ve günümüzde İstanbul Modern olarak kullanılan 4 numaralı depo yıkılacaktır. Diğer yapılar proje konseptine uygun olarak yenilenecek ve restore edilecektir. Necati Bey Caddesi üzerinde yer alan büro yapılarının kaldırıldığı görülmektedir. Altı katlı bir bina, mavi blokların yanına inşa edilecektir. 20 numaralı antrepo ve paket postane binasının fuar ve sergi alanına, 4 numaralı antreponun müze ve akvaryuma, 5 numaralı antreponun sanat ve kültür merkezine, 6 ve 7 numaralı antrepoların ise otel ve kongre merkezine dönüştürüldüğü;

1 ve 2 numaralı antrepoların yerine terminal ve satış üniteleri, 3 numaralı antreponun yerine yeme-içme birimleri öngörülmüştür. Salıpazarı girişine de iki katlı yer altı otoparkı yapılacaktır. Ön ve arka depoların arasına turist otobüsleri için ayrıca bir yer altı otoparkı inşa edilecektir (Erbaş [172]).



Şekil 6.5 Karaköy- Salıpazarı Liman bölgesi mevcut durum planı [171]



Şekil 6.6 Karaköy- Salıpazarı Liman bölgesi master planı [171]

Galataport ile ilgili tartışmalar şu konuları içermektedir:

- Bölgenin tarihi kimliğinin kaybolması
- Proje, sadece liman bölgesini kapsayacaksa, Kemeraltı ve Galata bölgesi projeye dâhil edilmemesi
- Kısıtlı bir alan için düşünülen projenin, kentle bütünleşmesi açısından kentsel bir proje olmaktan uzak olması
- Bölgenin halka kapatılması ihtimali
- Diğer sosyal aktörlerin proje sürecinden dışlanması

- Kadıköy’le olan deniz bağlantısının, ön kısmın büyük binalarla çevrelenecek olmasından dolayı kesilmesi
- Kruvaziyer gemileri için yapılacak bir limanın, trafik sorunu olmayan bir bölgeye yapılması gerektiridir.

Çizelge 6.1 Galataport fonksiyon dağılım şeması [171]

KULLANIMLAR	Alansal büyüklük(m2)	Dağılım(%)	
Kruvaziyer terminali	7448	5%	38%
Otopark(53 otobüs-934 oto)	36852	26%	
Dolaşım Alanları	9436	7%	
Otel+Kongre Merkezi	32952	24%	62%
Fuar, Sergi, Seminer Salonları	13221	9%	
Alışveriş	18846	13%	
Eğlence	3948	3%	
Akvaryum	3686	3%	
Sanat ve Kültür Merkezi	11000	8%	
Teknik Merkez	2416	2%	
Toplam İnş. Alanı	135305	100%	100%
Binaların taban alanı topl.	34742		
Arsa	100000		
İnşaat Alanı Kat Sayısı	1,35		
Gümrüklü Alan	11904		
Kruvaziyer Limanla İlgili İşlevler			
Diğer İşlevler			

Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmeliğe eklenen kruvaziyer liman tanımının, özellikle tartışmalara neden olan İstanbul Galataport projesinde önerilen kullanımları tanımladığı görülmektedir. Bu tanımların başına eklenen turizm amaçlı ifadesinin Kıyı Kanununun sahil şeridinde izin vermediği, Galataport Projesi ile önerilen, yeme içme, alışveriş, konaklama ve büro gibi kullanımların yapılabilmesini olanaklı kılmak amacı ile konulduğu ve bu tanımlamaya dayanarak belirtilen başta alışveriş, konaklama, büro gibi kullanımların 3621 sayılı Kıyı Kanunu’nun 5. ve 6. maddelerinde tanımlanan kıyılar herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır ve bu bölgelerde bunu engelleyecek hiçbir yapı yapılamaz tanımına aykırı olduğu, bu tür kullanımların kıyıda yasa ile belirlenen kullanımlarla örtüşmediği görülmektedir. Çizelge 6.1’de görüldüğü gibi kruvaziyer limanla ilgili olan işlevler alanda % 38’lik bir orana sahip iken diğer işlevler % 62’lik bir orana sahiptir. Kruvaziyer limanı olarak belirlenen alanın imar planı koşullarıyla tanımlanan kruvaziyer

liman çerçevesinin dışına çıktığı ve İstanbul kentine yönelik bir turizm ve ticaret alanına dönüştüğü görülmektedir.



Şekil 6.7 Galataport Projesi tasarım önerisi [171]

İstanbul'un kimliğinin en önemli parçalarından olan doğal, tarihi ve kültürel özelliklerinin ortasında bu özelliklerin bir parçası konumunda olan İstanbul Galata bölgesindeki limanın konumunun gittikçe büyüyen gemi boyutları ve artan yolcu kapasitelerine karşı bir dezavantaj oluşturduğu ve ihtiyaca cevap verecek dönüşüm ve değişimlere uygun olmadığı görülmektedir.

6.2 Haydarpaşa Dünya Ticaret Merkezi ve Kruvaziyer Liman Projesi

6.2.1 Limanın Kent İçindeki Konumu

Haydarpaşa Limanı, İstanbul'un Anadolu tarafında ve Boğazın girişinde yer almaktadır. Türkiye'nin en sanayileşmiş bölgesi olan Marmara Bölgesi'ne hizmet etmektedir. Dünya ile bölgeyi bağlayan Marmara Bölgesi'nin en önemli kargo konteyner limanıdır.



Şekil 6.8 Haydarpaşa Limanı'nın İstanbul içindeki konumu [173]



Şekil 6.9 Haydarpaşa Limanı'nın genel görünümü [174]



Fotoğraf 6.1 Günümüzde Haydarpaşa Limanı [175]

Kent merkezlerinde yer alan geleneksel limanların ve su kenarlarının terk edilerek kentin dış çeperlerine taşınması su kenarı kentlerinin yaşamında yeni fırsatları ve imkanları doğurmuştur. Bu olanaklardan en önemlisi Haydarpaşa Limanı gibi genişleyen limanların ve gelişen endüstrinin tamamen parçaladığı su ve kent ilişkisinin yeniden kurulabilmesi fırsatıdır. Ortaya çıkan bu tür alanlar günümüzde uzmanlık alanlarına dönüşen limanlarla sanayi yapıları, demiryolları ve en son dönemde tüm kentin karayolları ile koparılmış olan sosyal yaşamının geri kazanılabileceği, yitirilmiş olan kent kimliğinin ve imajının yeniden sağlanabilmesi için gereken ortamları sunmaktadır. Haydarpaşa Limanı da kıyıdan geri çekilme sürecinde yeni mekansal işlevlerin düşünüldüğü bir liman alanı olarak durmaktadır.

Günümüzde Haydarpaşa Limanının kaldırılması ve bu alanların boşatılması ile kıyı alanlarının yeniden yapılandırılması söz konusudur. Haydarpaşa Limanı artık kent içerisinde sıkışmış bir liman olup İstanbul'da limanların kent dışına taşınması fikri ortaya çıkmıştır. Kentin merkezinde kalan eski limanın ise yeniden yapılandırılarak sosyal, kültürel, turizm ve ticaret alanlarına dönüştürülmesi süreçleri başlamıştır.

6.2.2 Limanın Kapasitesi ile Kentin Mekansal ve Sosyal Değerlerinin İlişkisi

Marmara Bölgesi'ndeki en büyük konteyner limanı ve yıllık altı milyon metrik ton kargo hacmini geçmesiyle Mersin ve İzmir Limanları'ndan sonra Türkiye'nin üçüncü büyük

limanıdır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları bünyesinde işletilen kamuya ait bir limandır.



Fotoğraf 6.2 Günümüzde Haydarpaşa Limanı ve geri bölgesi [175]

Haydarpaşa Limanı'nın yıllık gemi kabul kapasitesi 2.651 olup, limanda konteyner elleçleme, kuru yük ve kargo elleçleme ile RO-RO taşımacılık hizmetleri verilmektedir. Haydarpaşa Limanı'nın toplam iskele uzunluğu 3413,5 m.'dir. Yıllık 762.000 ton kapasiteli açık depolama alanına sahip liman, toplam 343.420 m² alan kaplamaktadır. Bu alanın 21.043 m²'si kapalı, 313.047 m²'si ise açık depolama alanı olarak kullanılmaktadır. Bunun dışında Göztepe'de, limana gelen konteynerlerin depolandığı 50.000 m² kara konteyner terminali yer almaktadır [176].

6.2.3 Kentteki Erişilebilirliğin Liman Üzerindeki Etkisi

Liman denizyolu, demiryolu ve karayollarının kesiştiği stratejik bir konuma sahiptir. Anadolu'dan gelen ve Haydarpaşa İstasyonu'nda sonlanan banliyö hattı kombine taşımacılık altyapısı için önemlidir. Ayrıca birinci derece kent içi yol olan D-100 (E-5) Haydarpaşa Limanı'na erişimde önemli bir rol oynamaktadır [176].



Şekil 6.10 Haydarpaşa Limanı ve ulaşım ilişkileri ([168] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır)

6.2.4 Kıyı Kullanımının Çeşitliliği ve Kıyıya Erişim

Haydarpaşa Limanı'nın kentsel dönüşüm alanı olarak seçilme nedenleri şunlardır (Erbaş [172]):

- 12 milyon nüfusa sahip metropoliten bölgeye hizmet eden potansiyele sahip olması, Asya yakasında coğrafik bir merkez alanında konumlanması ve güçlü ulaşım bağlantılarına sahip olması
- Boğazda konumlanmasında dolayı kente ve kent silüeti açısından stratejik bir noktada yer alması
- Anadolu/Asya yakasında önemli bir ticari alt merkez geliştirme girişi
- Dönüşüm alanında yer alacak olan Marmaray projesinin etkisi
- Selimiye Kışlası, Haydarpaşa Yüksek Okulu, Marmara Üniversitesi, Kız Kulesi gibi tarihi mirasın yanı sıra Üsküdar ve Kadıköy ticaret alanları gibi alanların bulunması
- Kargo ve yolcu ulaşımında önemli bir rolü olan ve tarihi mirasın bir parçası olan Haydarpaşa Tren İstasyonu'nun bulunması

- Haydarpaşa Limanı'nın liman faaliyetlerinin yoğun olarak yapılması sonucu limanda sıkışıklığa yol açması; diğer taraftan, depolama alanlarının ve liman faaliyetleri için gerekli olan yükleme alanlarının büyütülmesinin zor olması
- Limana giren kamyonet ve tırlara bağlı olarak kentte trafik sorunun artması ve bu trafik sorununa bağlı olarak da kentte sürekli altyapı yatırımlarının yapılmasının gerekli olması

2004 yılında Haydarpaşa Dünya Ticaret Merkezi ve Kruvaziyer Liman Projesi Dönüşüm projesi olarak adlandırılan proje sadece liman alanları ile sınırlanmamıştır. Tarihi Haydarpaşa Tren İstasyonu da bu projenin bir parçasıdır.



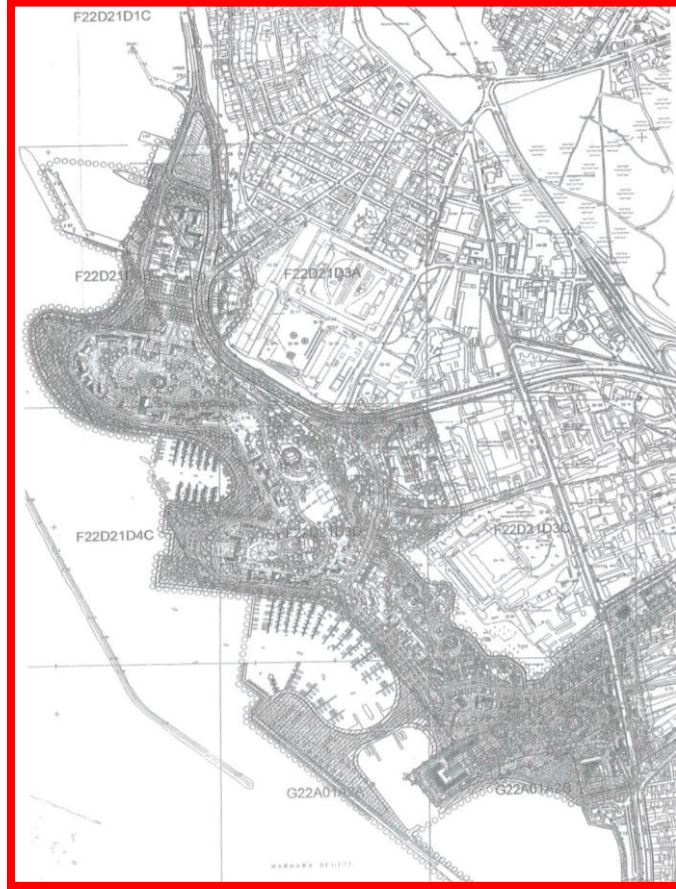
Şekil 6.11 İstanbul'un simgesi olarak düşünülmüş 7 kuleli tasarım [177]

Otel, kongre merkezi, fuar, alışveriş merkezleri, müze, sinema, kültür merkezleri, okul, konut, büro fonksiyonları ile turizme bağlı çok yoğun ve çok işlevli bir öneri düşünülmüştür. İstanbul'un simgesi olması düşünülen projenin kapsamı aşağıdaki gibidir (Urkun-Bowe [173]):

- 240.000 kişi kapasiteli İstanbul'un yedi tepesini simgeleyen 350 metrelik 7 adet gökdelen yapılması,
- 1.000.000 m²'lik kara alanı ve 340.000 m²'lik deniz dolgusu alanı oluşturulması
- Kruvaziyer liman yapılması
- Tren istasyonu bölgesine yat limanı yapılması
- Beş yıldızlı oteller, kongre merkezleri, fuar alanları, ticaret alanları, alışveriş merkezleri, işyerleri ve konut alanları yapılması

- Liman faaliyetlerinin Ambarlı'ya taşınması

2.300.000 m² inşaat alanı önerilen proje, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından uygun bulunmamıştır. Gerekçe olarak da bölgeye aşırı bir nüfus taşınması ve bölgeye trafik yükü getirmesi riski, aynı zamanda yat limanının tren istasyonunun tarihi dokusuna zarar vermesi, projenin İstanbul'un silüetini bozması gösterilmiştir. Bu süreçte, alanın Kadıköy ilçe sınırları içerisinde kalan üçte birlik kısmı için İstanbul V Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, Türkiye'deki ilk büyük demiryolu tesisleri alanı olduğu gerekçesiyle Haydarpaşa'nın "endüstriyel miras" kapsamında değerlendirilerek "tarihi sit" alanı olmasını uygun görmüş; böylelikle 26.04.2006 gün ve 85 sayılı kararı ile Haydarpaşa Garı ve çevresi, Kentsel ve Tarihi Sit olarak tescil edilmiştir. Bu sürecin ardından TCCD yönetimi ile İBB arasında Koruma Amaçlı Nazım Ve Uygulama İmar Planlarının İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılması yönünde bir protokol imzalanmış ve 1/5000 ölçekli Haydarpaşa Gar Ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım İmar planı ile 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'nın çalışmalarına başlanılmıştır.



Şekil 6.12 Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası 1/3000 Ölçekli Yaklaşım Planı [178]

Sözkonusu liman alanı ve çevresi, İstanbul gibi tarihi, doğal ve kültürel özellikleri ile Dünya mirası olan bir kentin, kent içindeki konumu, dokusu, barındırdığı çok önemli ve değerli tarihi yapıları ve doğal değerleri gözetilerek korunması ve geliştirilmesi gerekli son derece önemli bir kent parçasıdır. Türkiye'nin uluslararası ulaşım ve lojistik açıdan da son derece stratejik önem taşıyan kamusal yatırımlarından biri olan Haydarpaşa Limanı, bir dönem kentin beslenme noktası olmuş ve halen de bu özelliğini sürdürmektedir. Bu yüzden bu alanda verilecek kararlar kentin biçimini de etkileyecektir.

İSTANBUL ZEYTİNBURNU KAZLIÇEŞME ATAPORT KRUVAZİYER LİMAN PROJESİ

7.1 Problemin Tanımı ve Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Liman Projesinin Seçim Nedeni

Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Liman Projesinin seçim nedenleri şunlardır:

- Tarihi Yarımada ve İstanbul Boğazı gibi hem doğal hem de tarihi özellikleri olan İstanbul, dünyanın özgün liman kentlerinden biridir. Bu iki yerin birleştiği ve Boğazın başladığı noktada yer alan korunaklı alan ise, İstanbul'un kuruluşundan bugüne kadar liman olarak işlevini sürdüren Sirkeci bölgesidir. Tarihi Yarımada'nın karşı kıyılarında yer alan Karaköy ve Salıpazarı'nda bulunan ticaret limanı daha sonraları yolcu limanına dönüşerek günümüze kadar gelmiştir. Bu önemli konumu nedeniyle İstanbul mevcut limanı silüet açısından manzarayı tamamlamaktadır. Ancak günümüzde gelişen teknoloji, insanların boş zamanlarının artması, ekonomik koşulların iyileşmesi, gemi boyutlarının büyümesi, bu bağlamda gemi ile seyahatin kısılması ve ucuzlaması ile birlikte eğlence turizmine yönelik gemi olanaklarında artış özellikle 1970'li yıllardan itibaren hem gemi sayısını, hem de gemi ile turizme yönelik yolculuklarda ciddi artışları da beraberinde getirmiştir. Bu doğrultuda kentin merkezinde yer alan geleneksel limanlar gerek gemi boyutlarındaki ve deniz trafiğindeki artış, gerekse de yolcu sayılarındaki artış ile birlikte hem önlerinde yer alan suyun derinliğinin yetersiz olması, bulundukları bölgede artan kapasiteye cevap verecek mekansal ve fiziksel koşulların yetersizliği, hem de gemilerin artan boyut ve kapasitelerinin İstanbul gibi çok önemli

tarihi ve doğal mekanlarla bütünleşen kent silüetindeki etkileri dolayısıyla liman işlevini olması gerektiği biçimde yerine getiremez olmuştur. Bu beraberinde yeni arayışları ve tartışmaları da getirmiştir. İstanbul Limanları da tüm dünyadaki tarihi liman kentleri gibi son yıllarda mevcut ve yeni konumuna ilişkin tartışmaları yaşanması,

- İstanbul yolcu limanına yeni yer arayışları bağlamında yapılan tartışmalarda Salıpaazarı Limanının geliştirilerek yerinde korunması, Haydarpaşa Limanının yolcu limanına dönüştürülmesi, Zeytinburnu'nda yolcu limanı yapılması birçok kişi ve kurum tarafından tartışılması,

- Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 4. maddesinde, 30.03.2004 tarih ve 25418 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren ek değişiklik ile getirilen, daha sonra da Kıyı Kanununa eklenen kruvaziyer Liman tanımı ve bu tanıma dayalı olarak getirilen liman hizmet alanlarına dahil edilen yeme içme tesisleri, alışveriş merkezleri, konaklama birimleri, ofis binalar gibi kullanımlar ile birlikte İstanbul'da kruvaziyer limanının konumu daha tartışmalı ve özel bir boyut kazanması,

nedenleriyle probleme yönelik olarak Zeytinburnu Kazlıçeşme'de önerilen kruvaziyer liman projesi seçilmiştir.

7.2 Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Limanı Projesi Alanı ve Geri Alanı

7.2.1 Konumu, Çevre İlişkileri ve Sınırlar

İstanbul metropoliten alanında, Zeytinburnu İlçesi, Kazlıçeşme Mahallesi, Ataköy Turizm Merkezi kapsamında kalan, sur algılama bakış açıları ve etkileşim bölgesi içinde yer alan, 1990'lı yılların başlarında yapılan 144.264 m² mevcut dolgu ve 325.736 m² ilave dolgu alanı ile 1.000.000 m² deniz alanı üzerinde Kazlıçeşme Deniz Turizm Tesisleri önerilmiştir. Söz konusu alan Bakırköy-Sirkeci Sahil yolu üzerinde yer almaktadır. Bakırköy-Kazlıçeşme istikametine doğru yaklaşık 5 km.'lik sahil bandı üzerinde ve Belediye tarafından yapılmış mevcut dolgu alanı, genişletilmek sureti ile planlanmıştır.

Alanın yakın çevresine bakıldığında; batı tarafında Zeyport(yük limanı) ve Ataköy Marina, doğu tarafında Yenikapı İDO Terminali, güney tarafında ise limandan kalkan ve uzun süreli kalacak kuruyük gemilerinin demir sahasının yer aldığı görülmektedir.

Zeytinburnu İlçesi, Marmara Denizi'ne göre İstanbul metropolitan alanının geometrik merkezinde yer almakla birlikte, İstanbul Boğaz'ının deniz trafiği dışında kalır. Bu merkezi bölgenin, Tarihi Yarımada'ya İstanbul Surları'nın hemen dışında komşu olup, havaalanına çok yakın stratejik bir konum sunmaktadır. Bu özellikler kruvaziyer liman için ilk ve en önemli coğrafi verilerdir.

Proje alanı Zeytinburnu Kazlıçeşme Sahili Kıyı Kuşağı'nda yer alan ve Anayasa'nın 43. maddesinde hükme bağlandığı gibi "devletin hüküm ve tasarrufu altında" Maliye Bakanlığı'nın mülkiyeti altında bulunmaktadır. Bu alan ve yakın çevresi 18.03.1987 tarih ve 87/11608 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile "Ataköy Turizm Merkezi" olarak ilan edilerek, daha sonra 30.08.1989 tarih ve 89/14499 sayı ile de yine Bakanlar Kurulu kararı ile tevsii yapılarak 13.09.1989 tarih ve 20381 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu turizm merkezi alanı, İstanbul'da Tarihi Yarımada sınırlarını tanımlayan Sur duvarları dışından başlayarak Ataköy'e kadar uzanan yaklaşık yedi kilometrelik bir sahil şeridini kapsamaktadır.



Şekil 7.1 Kruvaziyer liman projesi alanının İstanbul Metropolitan Alan içerisindeki konumu [179]

Söz konusu alan; Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 19.06.1981 tarih ve 12850 sayılı kararıyla Tarihi Sit olarak belirlenen ve daha sonra alınan İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 02.08.1995 tarih ve 6898 sayılı kararı ile "Tarihi Yarımada Kentsel ve Tarihi Sit'i Koruma Alanı" olarak

tanımlanmış olan, “Sur Tecrit Bandı” olarak anılan, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun 31.01.2005 gün ve 409 sayılı kararıyla dolgu alanı nedeniyle belirsizlik olan güney sınırına açıklık getirilen, 26.10.2005 tarih ve 1371 sayılı kararıyla Zeytinburnu İlçesi sınırları içerisinde kalan bölümünde sınır revizyonu yapılmış olan alanın bitişiğinde, sur algılama bakış açıları ve etkileşim bölgesi içinde yer almaktadır.

Ayrıca söz konusu alan İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun 15.04.2009 gün ve 2872 sayılı kararıyla prensip olarak uygun bulduğu, Kültür ve Turizm bakanlığı’nın 21.04.2009 tarihinde onayladığı İstanbul Tarihi Yarımada ve tampon bölgesinin oluşturduğu Alan Yönetim Planı Sınırları dahilinde ve 2008 yılı Karasurları yönünde tespit edilen tampon bölge sınırı içerisinde (EK-E).



Şekil 7.2 Kruvaziyer liman projesi alanının Zeytinburnu İlçesindeki konumu ([179] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.)

Kazlıçeşme’de önerilen kruvaziyer limanın, İstanbul Metropoliten Alanı’ndaki limanlar içindeki konumuna bakıldığında; dış limanda yer aldığı görülmektedir (Şekil 7.2).

Proje alanının doğusunda Yedikule Surları, batısında ve kuzeyinde Kennedy Caddesi, güneyinde ise Marmara Denizi ile sınırlamaktadır.



Şekil 7.3 Kruzaziyer liman projesi alanı [180]

Homeport(başlangıç ve bitiş) niteliğindeki yat+kruzaziyer limanı ve deniz turizmi işlevinde, yap-işlet-devret modeli ile Maliye Bakanlığı tarafından özel bir işletmeye 49 yıllığına kiralanmıştır.

İstanbul genelinde, Zeytinburnu İlçesi'nin sahip olduğu konumun, işlevsel ve mekansal özelliklerin geleceğine ilişkin değerlendirmeler ve gelişmelerin kestirimi de, kruzaziyer limanı için elverişli bir ortam sunmaktadır.



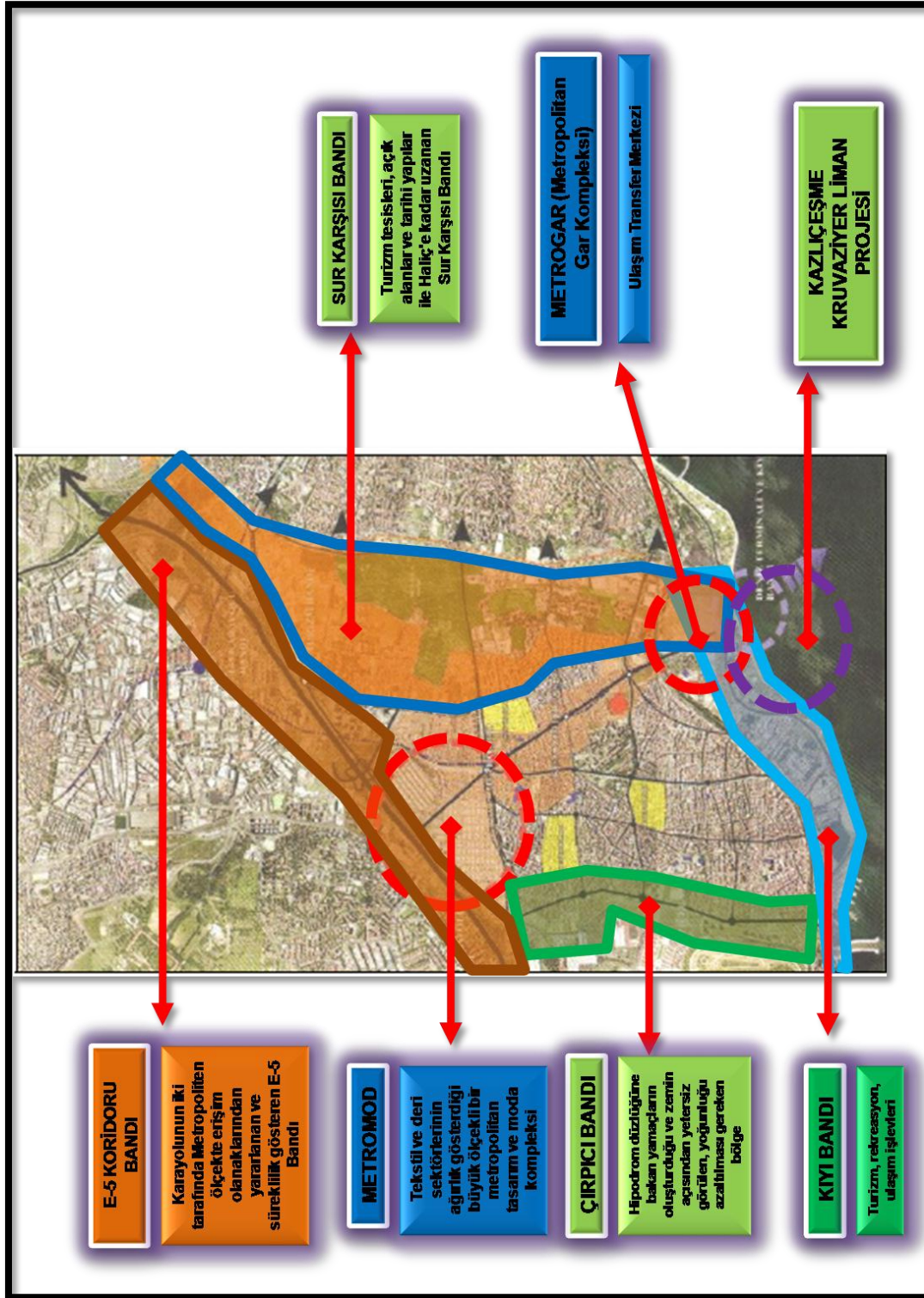
Şekil 7.4 Kruvaziyer liman projesi alanı ve çevresi ([181] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.)

Zeytinburnu'nda vizyon çalışmaları, başlıca iki önemli odak noktasında kaçınılmaz gelişmelerin yer alacağını, ayrıca özellikli bazı mekansal bölgelere (bantlara) ilişkin politikalar geliştirilip uygulanmasının gerektiğini ortaya koymuştur (Balamir ve Kırıl [182]).

Zeytinburnu mekansal stratejisinin genel yapısı açısından ise, dört ayrıcalıklı bandın geliştirilmesi ve bunlar için özel politikaların tanımlanması öngörülmüştür. Bunlar:

- Turizm, rekreasyon, ulaşım işlevleri ile Kıyı Bandı;
- Turizm tesisleri, açık alanlar ve tarihi yapılar ile Haliç'e kadar uzanan Sur Karşısı Bandı
- Hipodrom düzlüğüne bakan yamaçların oluşturduğu ve zemin açısından yetersiz görülen, yoğunluğu azaltılması gereken ırpıcı Bandı
- Karayolunun iki tarafında Büyükşehir leğinde erişim olanaklarından yararlanan ve süreklilik gösteren E-5 bandıdır.

Bunlardan kıyı bandı, yalnız yerel işlevler değil, İstanbul bütünü ve giderek Türkiye için özellikler gösteren bir nitelik ve potansiyeller taşımaktadır (Balamir ve Yazgan [113])



Şekil 7.5 Zeytinburnu Mekansal Gelişme Stratejileri(Balamir [183] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.)

Zeytinburnu'nun güney doğusunda Surların batısında ve demiryolu bitişiğindeki geniş boş ve boşaltılıp bütünleştirilebilir arazi parçaları ile, kuzeydeki (E-5 üzerinde Demirciler ve Nakliyeciler sitelerinin bulunduğu) boşaltılma eğilimine sahip alanlar bulunmaktadır.

İstanbul vizyon çalışmalarında, bu merkezi ve büyük boş arazilerin büyükşehir ölçeğinde kullanımlara tahsisinin gerekli ve kaçınılmaz olduğu ortaya konulmuş, birinci alan için bir metropolitan gar kompleksi(METROGAR), ikincisi için ise tekstil ve deri sektörlerinin ağırlık gösterdiği büyük ölçekli bir metropolitan tasarım ve moda kompleksi(METROMOD) öngörülmüştür. İstanbul Metropoliten Plan ölçeğindeki çalışmalar kapsamında bu alanlar için özel kararlar alınması öngörülmüştür. Aynı çalışmalar kapsamında, birinci alana ilişkin güçlü bir deniz ulaşım bağlantısı için önemli bir potansiyel yaratıldığı konusunda görüş birliği vardır. Ayrıca bu iki bölge arasında, yüksek yapılaşma yoğunluğu verilerek ticaret, hizmetler ve rekreasyon kullanım ağırlıklı lineer bir kent omurgasının, Zeytinburnu dokusunun dönüşmesinde hızlandırıcı katkıları olacağı açıklanmıştır. Bunların, uluslararası yatırımları çekebilecek ve konsorsiyumlar kurulmakla gerçekleştirilmesi sağlanacak projeler olması öngörülmüştür (Balamir ve Kiral [182]).

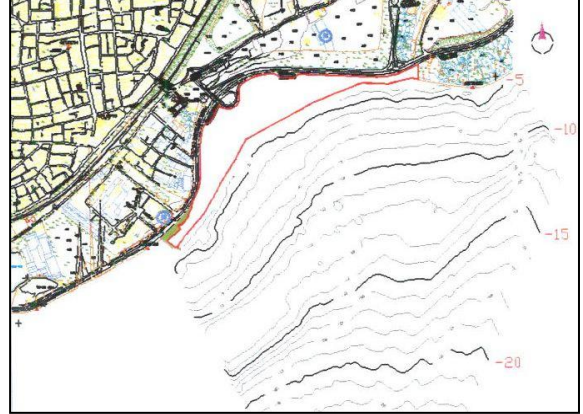
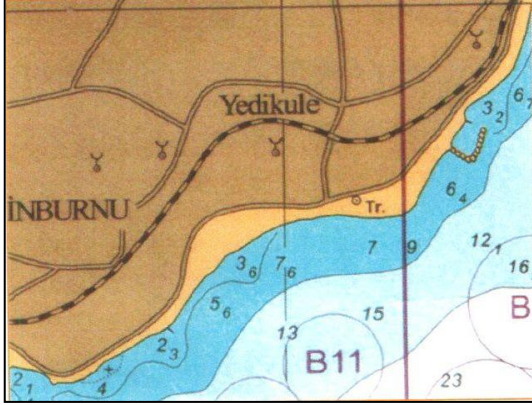
Marmara'nın kuzeyinde yer alan bu bölgenin kıyı ekolojik dengesi ile korunması gereken Tarihi Yarımada, Surlar, Sur Tecrit Bandı yanında, bu alanın bitişiğinde tescilli eski eser yapılar bulunmaktadır.

Kıyı alanları, kara alanı ile deniz arasında geçiş bölgesi özelliği taşımaktadır. Kıyıların bu anlamda bir geçiş bölgesi olması nedeniyle, bu alanlarda üretilen planların da bir yandan kara bir yandan deniz alanında yapılacak olan faaliyetler/işlevleri düzenleyecek biçimde ele alınması, diğer yandan da bu alanların kentle olan ilişkilerini ve entegrasyonunu bütünsel bir planlama yaklaşımıyla kuracak nitelikte olması gerekmektedir. Söz konusu alanı da içeren bölge ile ilgili planlama süreci ve alt bölgeleri kapsayan planların çeşitliliği, bu planların nasıl bir bütün oluşturabileceği, bir başka anlatımla planların birbiriyle entegrasyonu sorusunu akla getirmektedir.

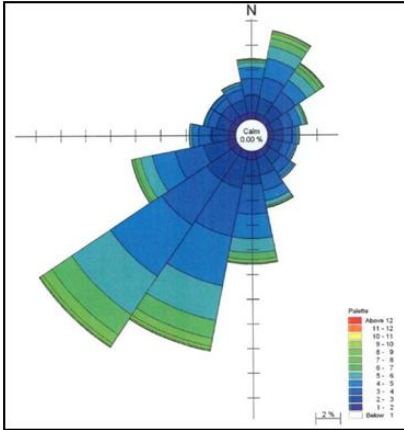
7.2.2 Coğrafi(Doğal) Özellikleri

Mevcut dolgu alanının denizle buluştuğu arakesitteki deniz derinliğinin batimetrik haritalarda yaklaşık 2-3 metre civarında olduğu görülmektedir. Deniz derinliğinin yatlar

için teknik açıdan en az 8 m., kruvaziyer gemiler için de en az 12 m. olması zorunluluğundan hareketle, batimetrik haritalar esas alınarak deniz alanının 8.5 m. derinliğine kadar olan bölümü nitelikli dolgu ile daha fazla derinlikler için ise parmak iskeleler yapılacağı konusunun deniz/yer bilimleri kriterleri esas alınarak yapılması gerekmektedir.



Şekil 7.6 Proje alanının batimetrik haritası [185] - Şekil 7.7 Proje alanının su derinliği haritası [185]

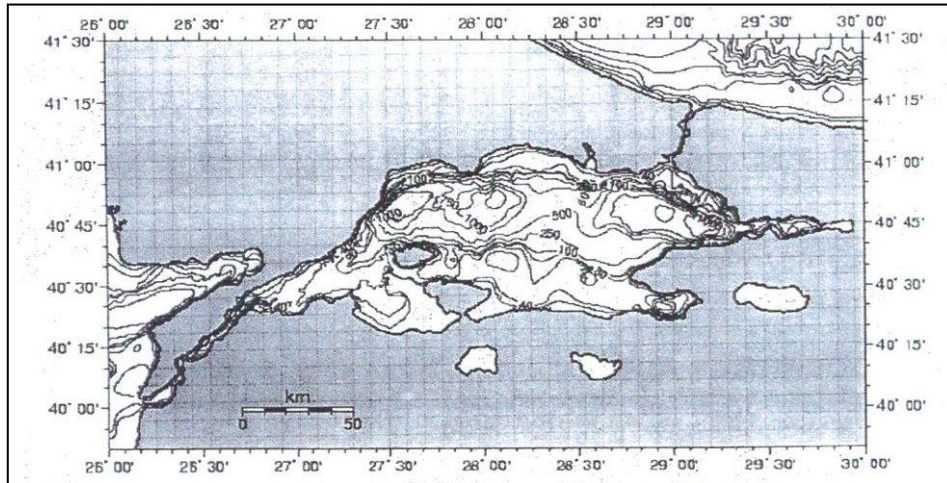


Şekil 7.8 Rüzgar Gülü (ECMWF, 1970-2002) [184] - Şekil 7.9 Kazlıçeşme İçin Dalga Yönleri [184]

Bölgedeki rüzgar iklimine bakıldığında; 1970-2002 yılları arasında 32 yıl süre ile 6'şar saatlik çözünürlükle kaydedilmiş rüzgar verileri, Avrupa Orta-Ölçekli Hava Tahmin Merkezi Veri Bankası'ndan temin edilerek analiz edilmiş ve rüzgar gülü hazırlanmıştır. Bu verilerin, karadaki tek bir noktada yapılmış ölçümleri değil, deniz üzerinde geniş bir alanda tahmin edilmiş rüzgar değerlerini içerdiğinden, deniz mühendisliği uygulamalarında kullanımı daha uygundur [185].

Yukarıda belirtilen veri kayıtları incelendiğinde, rüzgar hızı açısından en büyük hız kaydının 11 m/sn mertebesinde olduğu, en sık rüzgar esen yön olarak Güneybatı(Lodos) aralığının görünmesidir. Buna göre Kazlıçeşme'nin dalga aldığı yönler bakımından Güneybatı yönünün en etkili yön aralığı olacağı anlaşılmaktadır. Bu yönlerden oluşacak önemli fırtınalarda rüzgar hızlarının saatlik ortalama değer olarak 10 m/sn mertebelerini aşmadığı anlaşılmaktadır [184].

Akyarlı ve Yalçiner [185] tarafından Marmara Denizi kıyıları için dalga istatistiği çalışmalarında, 1997'de Marmara Ereğlisi ile derin deniz ve 17 m. su derinliğinde uzun dönem ve en büyük değer istatistiği çıkartılmıştır. Bu çalışmanın uygulama alanı olan Marmara Ereğlisi kıyıları Kazlıçeşme'nin yaklaşık 55 km. batısına düşmektedir. Akyarlı ve Yalçiner [184] bu çalışmada, Kazlıçeşme'nin batısında kalan Marmara Denizi kuzey kıyılarında 50 yılda bir oluşabilecek derin deniz en büyük değer belirgin dalga yüksekliği 4.0 m. mertebesinde ulaşılabildiği, Kuzey-Batı Marmara kıyılarında etkili dalga yönü ise Güneydoğu yönünün olduğunu, dalga atlasında her yıl bölgede 3-4 metre yüksekliğinde dalgaların oluştuğunun tahmin edildiği, bu dalgaların olası yönünün Güneybatı, periyodu ise 6-7 sn. mertebesinde olduğunu ifade etmişlerdir. Kazlıçeşme için derin deniz belirgin dalga etken yönlerinin Güneydoğu-Güneybatı dilimde olacağı düşünülmektedir [184].

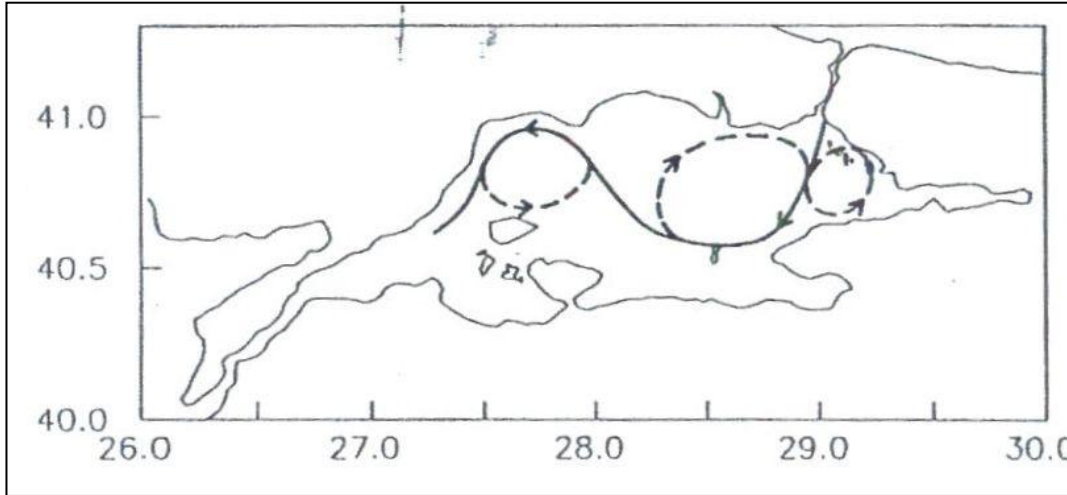


Şekil 7.10 Türk Boğazlar Sistemi batimetrisi (Beşiktepe vd. [186])

Marmara Denizi, Akdeniz ve Karadeniz arasında yer alan küçük sayılabilecek (yaklaşık 70 km.x250 km. boyutlarında, 11.500 m² yüzey alanına ve 1390 m. maksimum derinliğe sahip) bir basendir. Marmara Denizi'nin oşinografik özellikleri komşu

denizlerin sularının kontrolü altındadır ve karmaşık su sistemlerinin etkileşimi altındadır. Karadeniz suları Marmara Denizi'ne İstanbul Boğazı üst akıntısı olarak katılmakta ve havzayı Çanakkale Boğazı üst akıntısı olarak terk etmektedir. Öte yandan, Ege suları Çanakkale Boğazı alt akıntısı olarak Marmara Denizi'ne katılmakta ve havzayı İstanbul Boğazı alt akıntısı olarak terk etmektedir [184].

Marmara Denizi'nde bulunan Karadeniz ve Ege Denizi kaynaklı sular yaklaşık olarak 25 m. derinlikte yer alan keskin bir ara yüzey ile ayrılmışlardır ve yaklaşık 230 km^3 hacme sahip üst tabaka suları 4-5 ayda bir yenilenmektedir. Marmara Denizi'nin yüzey dolaşımı İstanbul Boğazı'ndan Marmara Denizi'ne giren yüzey jetinin mevsimlik değişimleri (komşu denizlerdeki yoğunluk, basınç farkları ve su bütçesi) ve rüzgar gerilimi dağılımı ile kontrol edilmektedir. Doğrudan akıntı ölçümleri Marmara Denizi yüzey sularının dolaşımının havza boyutlarında ve saat yönünde bir döngüden oluştuğunu göstermiştir [184].



Şekil 7.11 Marmara Denizi Akıntı Durumu (Beşiktepe vd. [186])

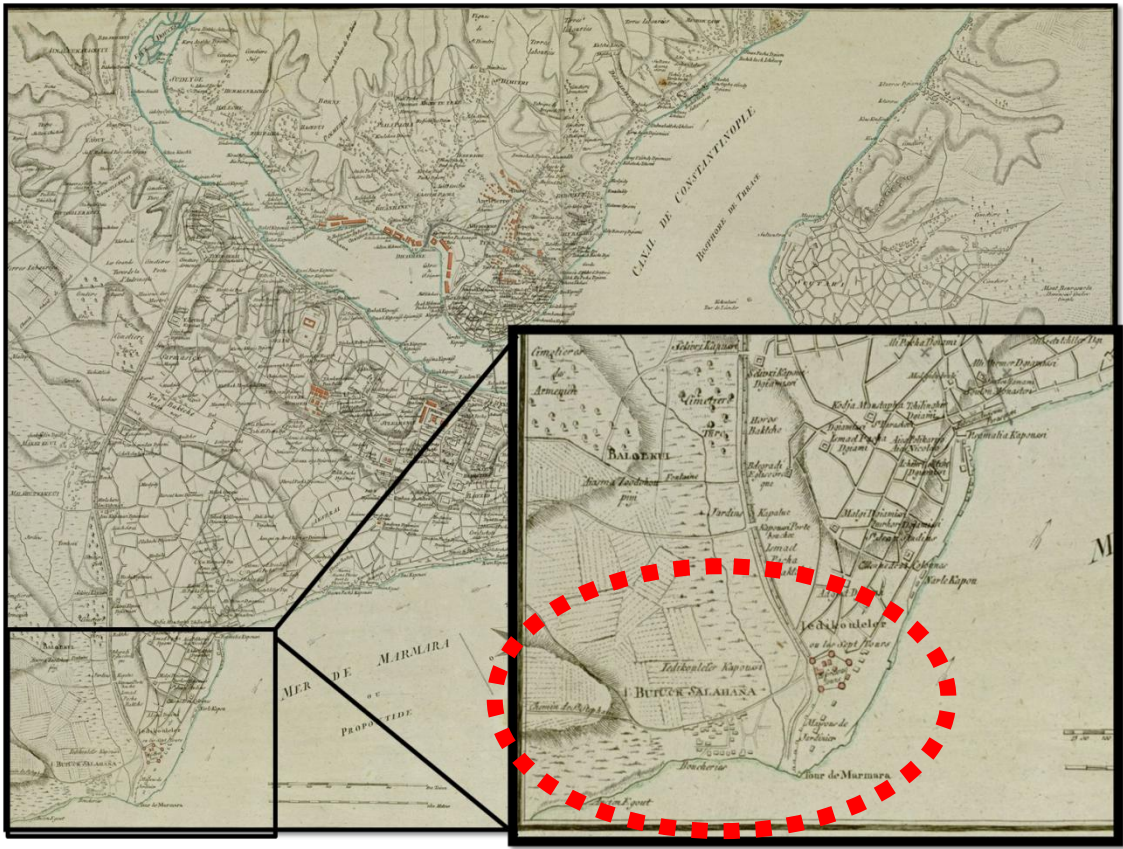
Kazlıçeşme kıyıları boyunca akıntının genelde Batı-Doğu yönünde gözlemlendiği anlaşılmaktadır. Marmara Denizi içindeki genel çevrimin yarattığı bu akıntıların hızlarının proje bölgesi ve yakın civarındaki gemi seyir ve navigasyonu üzerinde belirgin bir olumsuz etkisinin olacağı düşünülmemektedir [184].

7.2.3 Kazlıçeşme'nin Tarihsel Gelişimi

Zeytinburnu İlçesi'nin tarihsel geçmişi yazılırken, bu bölgenin sınırları içine giren Kazlıçeşme şüphesiz büyük önem taşır. Bunun nedeni, bu bölgede yerleşimin

günümüzde bağlı bulunduğu Zeytinburnu'na kıyasla daha eskilere uzanmasından kaynaklanmaktadır [187].

Semtin ortasında, son düzenlemelerle çevresi açılmış olan ve 500 yıldan beri hiç durmadan akmış olan çeşmenin üzerinde bulunan kabartma kaz figürü semtin isminin kaynağını oluşturur. Bizans surları sahilden dönemeç yaparak kuzeye, Topkapı'ya doğru bu semti yalayarak geçer. Bizans döneminde bölge, sur dışında, Hebdomon'un uzantısı halindeydi. Fatih Sultan Mehmet surların güneybatı noktalarındaki dönemeçte ilave surlar ve kuleler inşa ettirerek ünlü Yedikule Hisarını oluşturmuştur [187].



Şekil 7.12 1807 tarihli Kauffer ve Lechevalier haritasında Kazlıçeşme [188]

Kruvaziyer liman proje alanının doğusunda yer alan, İmparator II. Theodosius zamanında, M.S. 412-413'te inşa edilen İstanbul'un kara surları 1980'lerin başında UNESCO tarafından Dünya Miras Listesine alınmış olup; gerek uzunluğu, gerekse yapılış özellikleri açısından bugün dünyada ender örneği kalmış görkemli bir savunma sistemidir. Marmara Kıyısından Haliç'e kara surları yapılış özellikleri açısından iki kısımda ele alınabilir. Birinci kısım Mermer Kule ile Tekfur Sarayı arasında yer alan ve büyük bölümü 5. yüzyılın başında II. Theodosius zamanında yapılan surlardır. İkinci

kısmı ise Tekfur Sarayı ile Haliç arasında kalan sur kesimidir. Kara Surları üç bölümden oluşmaktadır. Bunlar hendek, dış ve iç surlardır. Hendekler günümüzde tarım alanı olarak kullanılmaktadır. Esas sur, onun önünde bir diğer duvar ve hendek önünde bir üçüncü duvar olmak üzere planlanmıştır. Esas sur yaklaşık 5 km. genişliğinde olup 11 ila 14 m. yüksekliğindedir. Bu asıl sur 50 ila 75 m. aralarla dizilmiş burçlarla donatılmıştır. Surlar üzerinde bulunan 96 kule değişik biçimde (kare, beşgen, altıgen, yedigen, sekizgen) inşa edilmiştir (Evren [189]).

Kara surlarının dışa açılan birçok kapısı bulunmaktadır. Bu kapıların en önemlilerinden biri de Zafer Yolu'nun başlangıcı olarak da kullanılan Altın veya Yıldızlı Kapıdır. Kruvaziyer limanı proje alanı, kentin batıdan giriş kapılarından biri olan Altın Kapı'nın güneybatısında yer almaktadır. İstanbul'un uzun süre fethedilemeyen efsanevi bir şehir olmasının en büyük sebebi çevresini kuşatan surlardır. Kara surları 7.5 km., Marmara Surları 9 km., Haliç surları 5,5 km. olmak üzere surların toplam uzunluğu 22 km.'dir (Evren [189]).

Proje alanının doğu kısmında kalan Mermer Kule, Marmara Surları'nın Kara Surları ile birleştiği kesimde yer alan surların kulelerinden biridir. Çevresi günümüzde toprakla doldurularak park haline getirilmiş kule kısmen onarılmıştır. Kara surları genellikle, Mermer Kule'nin biraz ötesindeki sahil yolunun kenarındaki II. Basileos ve IX. Constantinos'un kitabelerinin olduğu burçtan başlatılır. Kara Surlarının güney ucu 19. ve 20. yüzyılda önemli ulaşım akslarıyla kesilmiş ve değişime uğramıştır. 1870'lerde Avrupa'dan gelip Sirkeci'ye ulaşan tren hattının surlardan geçirilmesi için 6. ve 8. kulelerin arasındaki sur parçasının kaldırılması, sur içinde demiryoluna bağlı tesisler kurulması, Gazhane'nin yapımı önemli müdahalelerdir ancak bu yapıların gelişi çevrede büyük bir yapısal dönüşüm yaratmamıştır (Ahunbay [190]). Bizans Surlarına bitişik olması ve hatta Bizanslılar tarafından kullanılan bir bölge olması, tarihsel olarak uzun bir geçmişe sahip olduğunu gösterir (Evren [189]).

Tarihi yapıların çoğunun Demirhane (Abay) Caddesi ve çevresinde yer alması, bu yolun semtin merkezini meydana getirdiğini ortaya koyar. Çeşme bu anayolun ortasındadır ve ilk yerleşme dokusunda buraya çeşitli tali yolların birleştiği küçük bir meydan olduğu, deri fabrikalarının bu meydanın ve Demirhane Caddesi'nin denize doğru, güney

tarafıyla Yedikule Surlarının doğu tarafında bulunduğu anlaşılr. 20. yzyıl başlarına kadar, çeşmenin batısında ve kuzeybatısında Bakırköy'e doğru konut bölgesinin yer aldığı, son elli yıl içinde konutların giderek debbağhaneye dönüştüğu, eskiden aynı zamanda bir yerleşme ve konut bölgeside olan semtin yoğun çevre kirliliği ve kokunun etkisiyle giderek tümüyle debbağhane vb. işyerleri haline geldiği bilinir (Evren [189]).



Şekil 7.13 20. yy başlarında İstanbul'da satılan kartpostallarda yer alan Kazlıçeşme(Evren [189]).

Proje alanının kuzeyinde yer alan, Kara surlarının güney ucu dışında ise, Fatih döneminde kurulan Kazlıçeşme eski deri sanayi bölgesi bulunmaktadır. 20. yzyıl başında deri işlikleri büyütölmüş, fabrikalar doğuya doğru yayılarak surlara yaslanmıştır. 19. yzyılda denizden çizilen bir silüette henüz kara ve deniz surlarının bağlantısı özgün durumuyla ayaktadır. Mermer Kule denizin içinden yükselmektedir. Kara surlarının T1 olarak adlandırılan ilk kulesi ve ön surun ilk burcu sağlam durumdadır. 1939 tarihli Pervititch haritasında ise T1 kulesi önündeki ön sur ve hendeğin yok edildiği, üzerine sanayi yapılarının yapıldığı görölmektedir (Ahunbay [190]).

1937 yılı Pervititch haritasında, Kazlı'daki tabakhanelerin genelde Kazlı Camii'nin arkasından surlara ve denize doğru yayıldığı açıkça anlaşılmaktadır. Elli yıl önce Kazlıçeşme'nin yarısı mesken olarak kullanılırdı denilebilir. O yılların Kazlıçeşme'sinde kendine özgü bir yaşam vardı. Kazlıçeşme'deki deri fabrikalarının yerlerini ve sokaklarını bu haritadan izlemek mümkündür. Deniz tarafında kalan kısım, artık yıkılmış olan deri fabrikalarının eski yerleşim bölgesidir (Evren [189]).

1950'lerde Tarihi Yarımada'nın Marmara kıyısı boyunca uzanan sahil yolunun yapımı sırasında Mermer Kule ile kara surlarının 1. Kulesi arasındaki kurtinin kaldırılarak sahil yoluna geçit verilmesi sonucunda kara ve deniz surlarının fiziksel bağlantısı kopmuştur. Eski resimlerde ve Pervititch haritasında küçük bir dil yaparak deniz içine uzanan kıyı çizgisi, yapılan dolgularla özgün hatlarını yitirmiştir. Güneyne yapılan dolgu ile kıyıyla ilişkisi koparılan Mermer Kule'nin yeni konumu, onun denizden yükselen bir Ortaçağ yazlık sarayı olarak algılanmasını engelleyen olumsuz bir değişimdir (Ahunbay [190]).

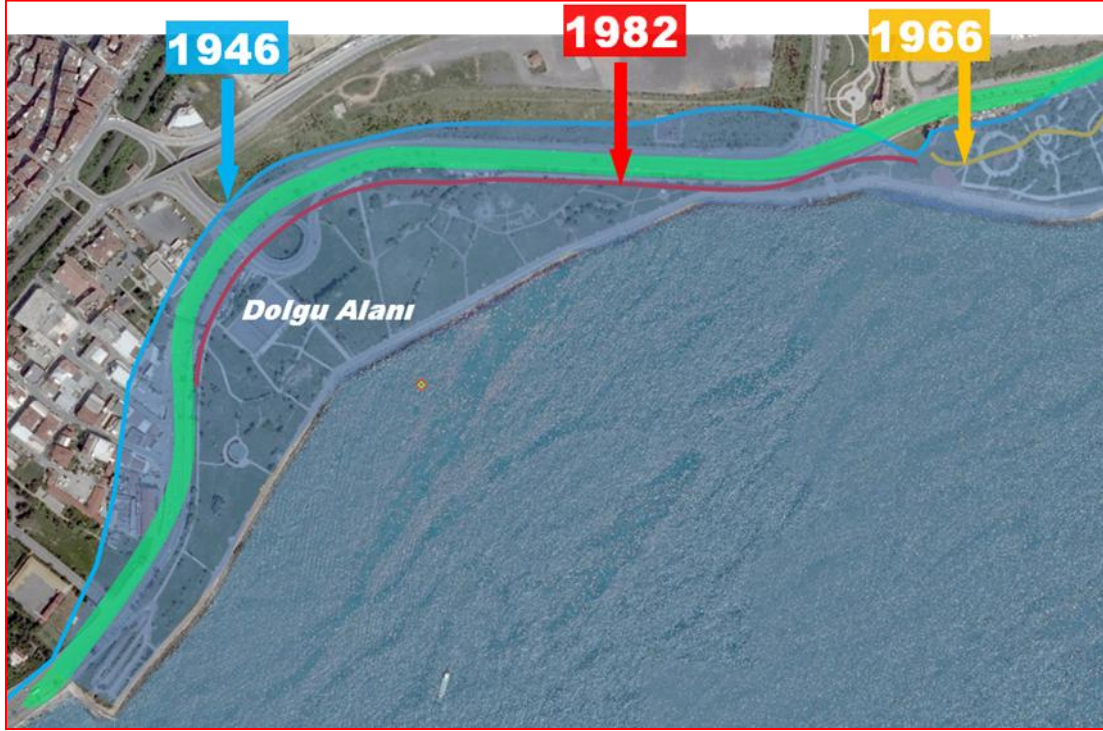


Fotoğraf 7.1 1940'lı yılların başında Kazlıçeşme'nin deniz tarafından görünümü (Evren [189]).

Kazlıçeşme bölgesindeki deri işyerlerinin, özellikle atıklarını Marmara Denizi'ne arıtmaz akıtmaları ve çevredeki çok yoğun kirlenme yüzünden, deri işletmelerinin buradan kaldırılması 1950'li yıllardan sonra sık sık gündeme gelmiş; 1980'lerde ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde sıra bitişik deri fabrikalarının sağlıksız bir işgal durumunda olduğu kanısı yaygınlaşmaya başlamıştır. Kazlıçeşme düzenlemesi ise ancak 1990'dan sonra başlamış, 1993'te Kazlıçeşme Deri Sanayi bölgesindeki deri işletmeleri tümüyle kaldırılarak Tuzla'da kurulan organize bölgeye taşınmışlardır. Kazlıçeşme'deki deri işletmeleri 1992'de kaldırıldığına göre, bu bölgede İstanbul dericiliği 540 yıl gibi uzun bir süre kalmıştır (Evren [189]).

Kazlıçeşme'de Fatih Sultan Mehmed Camii, Kazlıçeşme Hamamı, Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Camii, Aya Paraskeva Ayazması ve Eski Balıkçılar Meyhanesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 1993 yılında gerçekleştirdiği yıkım işleminden kurtulabilmiştir

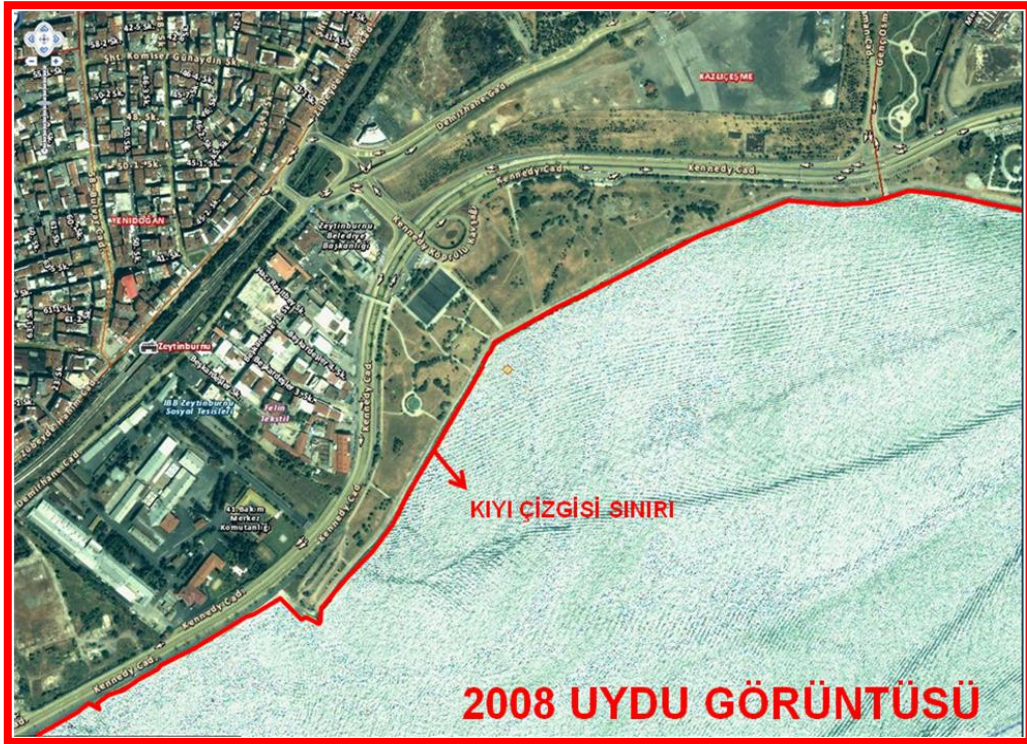
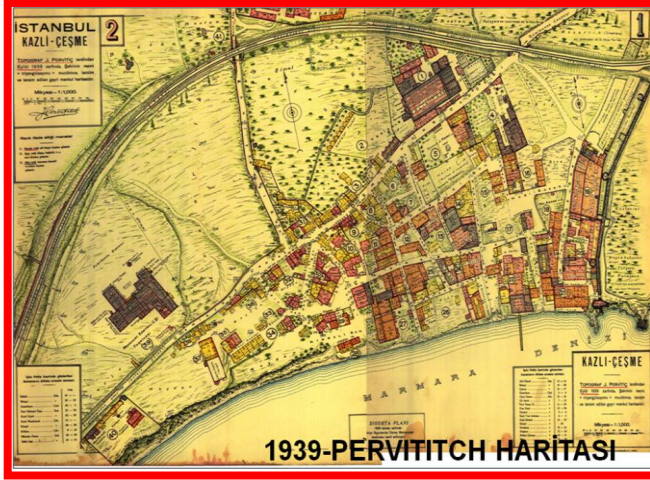
(Evren [189]). Kazlıçeşme bölgesinde halen kullanılmakta olan Kazlıçeşme Camii, Kasaplar Mescidi, Ayia Paraskevi Kilisesi bulunmaktadır. Ayrıca harabe vaziyette bulunan Yedikule Hamamı, bir adet Mumhane olarak adlandırılan yıkık bina ve bir adet baca sivil mimarlık örneği olarak mevcuttur (Evren [189]).



Şekil 7.14 Kazlıçeşme Kıyı Bandının Gelişimi ([181] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.)

1980'li yılların ikinci yarısında tamamlanmış bulunan mevcut dolgu alanı(144.264 m²), 1989-1994 yılları arasında tamamlanarak o dönemdeki yerel yönetim tarafından yeşil alan olarak düzenlenen alana ilişkin 20.11.1998 tarihinde onanan 1/5000 ölçekli Ataköy Turizm Alanı Nazım İmar Planı(Zeytinburnu Kısmı)'nda AtaköyTurizm Merkezi sınırları içinde “sahil düzenleme alanı” lejandında yeşil alan olarak tanımlanmıştır (EK-F).

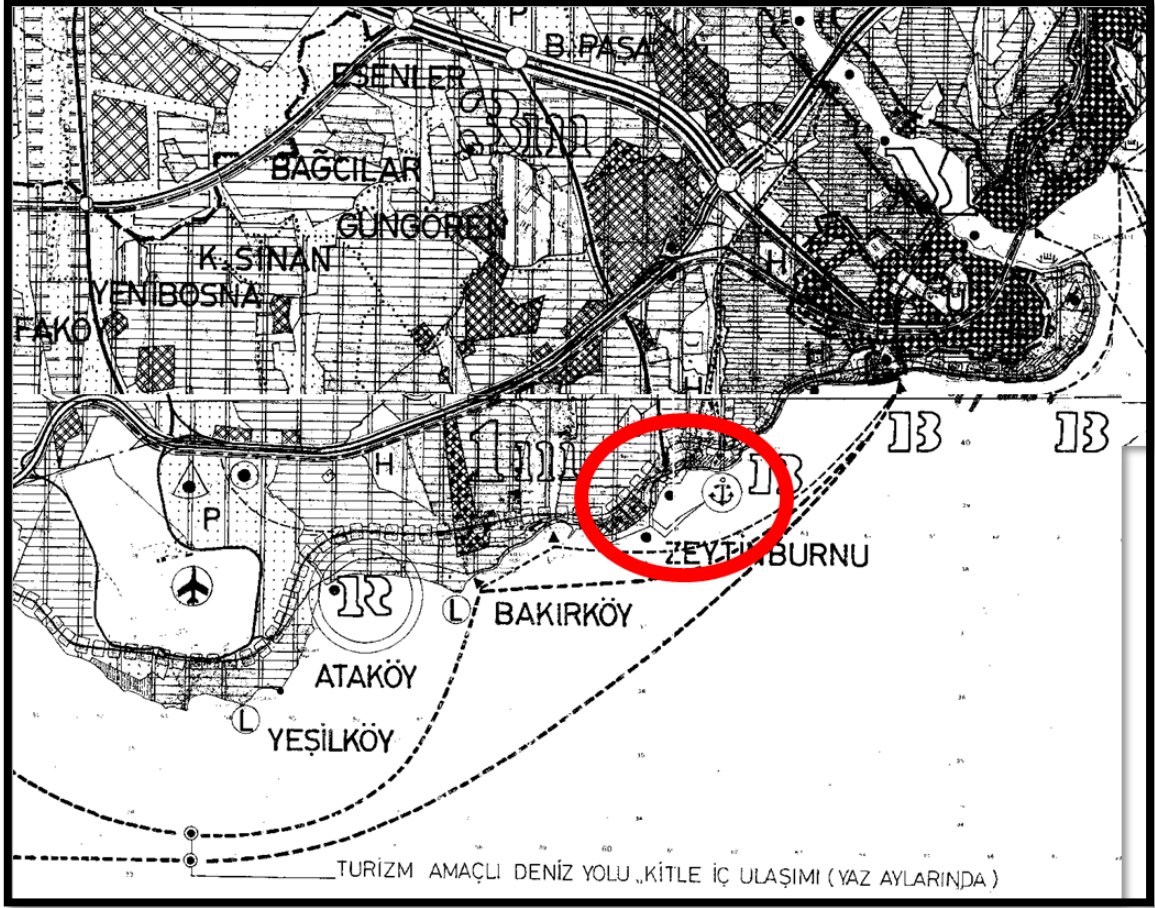
Mevcut dolgu alanı halihazırda rekreasyon alanı, yaya yolları, çocuk oyun alanları ve otopark alanları olarak kullanılmaktadır. Mevcut rıhtım uzunluğu 1350 metredir.



Şekil 7.15 Kazlıçeşme'nin tarihsel gelişimi ([191] kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır.)

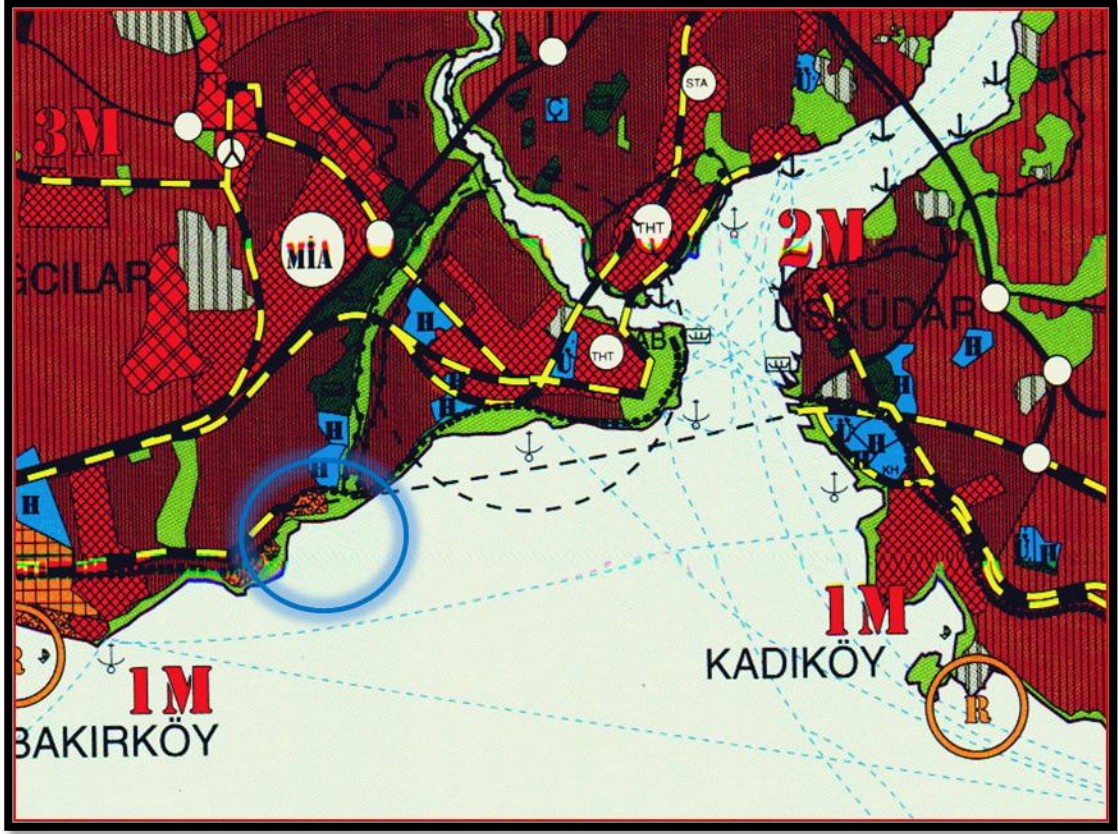
7.2.4 Kazlıçeşme'nin Planlama Süreci

1980 tarihinde onaylanan 1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planında söz konusu alan liman olarak önerilmiştir (Şekil 7.16).

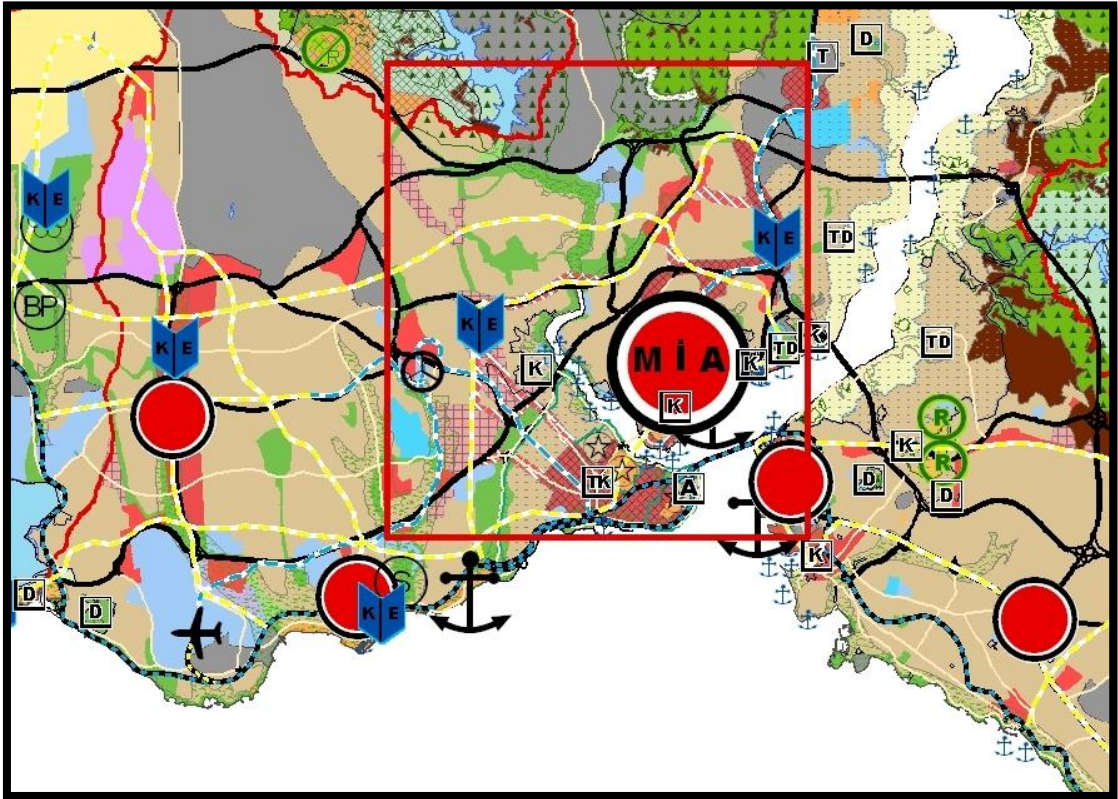


Şekil 7.16 1980 yılı İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı [165]

1995 yılında onaylanmasına karşın daha sonra iptal edilen İstanbul Metropolitan Alt Bölge Nazım Planında söz konusu alan ve çevresi yeşil alan, turizm işlevleri önerilmiştir (Şekil 7.17).

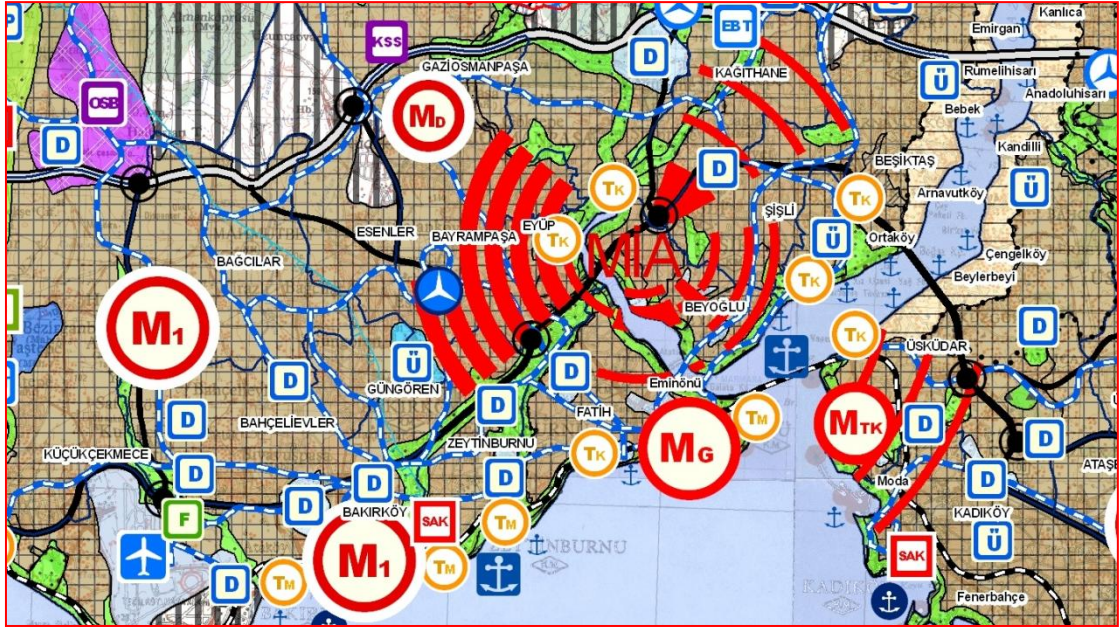


Şekil 7.17 1995 yılı İstanbul Metropolen Alt Bölge Nazım Planı [166]



Şekil 7.18 2006 yılı İstanbul İl Çevre Düzeni Planında Kazlıçeşme'nin Konumu [176]

2006 yılı İstanbul İl Çevre Düzeni Planında, İstanbul ve yakın çevresi için; Tarihi Yarımada turizm potansiyeli yanındaki bu alan, kıyı boyunca Bakanlar Kurulu kararıyla Ataköy Turizm Merkezi ilan edilmiş olması ve deniz trafiği açısından da en uygun yer olarak görülmesi nedeniyle, büyük ölçekli yolcu gemileriyle mega yatların yanaşabileceği biçimde Kazlıçeşme’de kruvaziyer liman olarak, Ambarlı’da konteyner limanı, Tuzla Abduş Gölü yakınında gemi yapımı(tersane) ve kuru yük limanı, Tekirdağ ve Pendik’te de kara taşımacılığına yardımcı olacak biçimde Ro-Ro Limanı öngörülmüştür (Şekil 7.18).



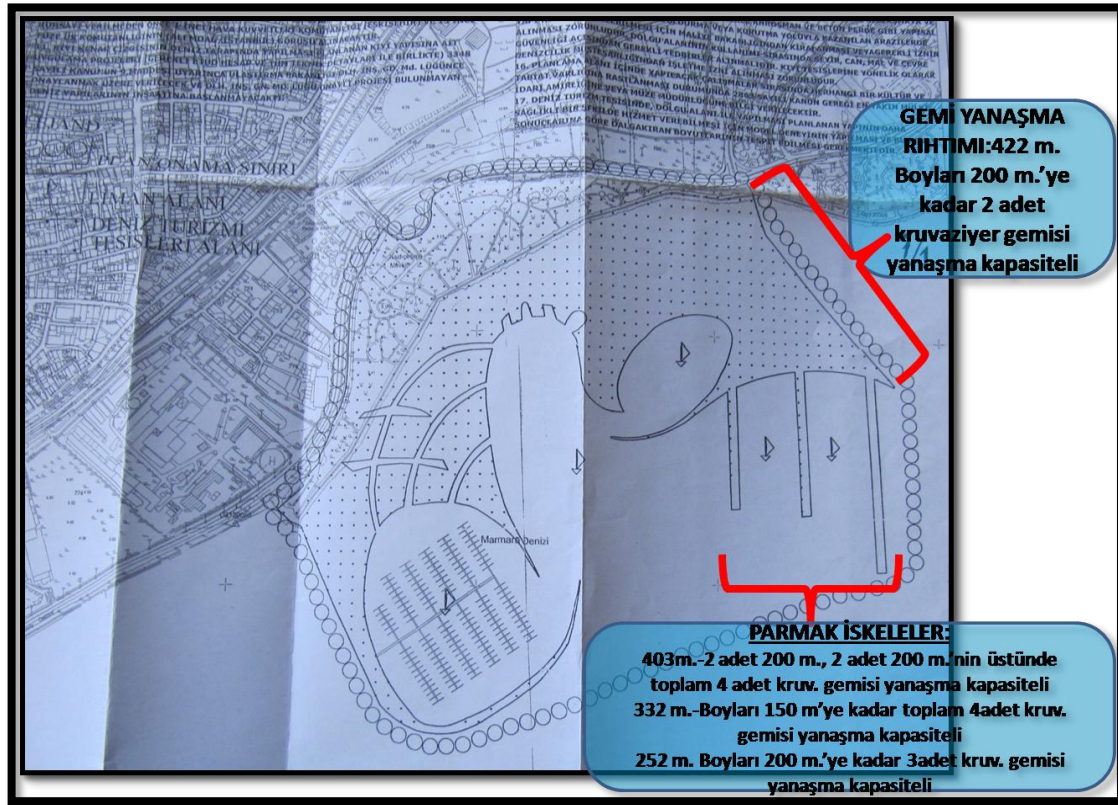
görüşü alınmak üzere iletilmiştir. Bu planlarda yolcu limanı, park ve rekreasyon alanları işlevleri önerilmiştir (EK-G). Ayrıca yolcu limanında Büyükşehir Belediyesine ait şehirlerarası ve şehiriçi deniz otobüsleri, şehir hatları vapuru, hızlı feribot ile bunlara ait altyapı ve üst yapı birimlerinin yer alabileceği belirtilmiştir. Bu planlara istinaden alınan İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 31.01.2005 tarih ve 409 sayılı kararı ile Karasurları Sur Tecrit Bandının güney sınırına açıklık getirilmesine, yolcu limanı önerilen alanın sur algılama ve bakış açıları ve etkileşim bölgesi içinde kaldığından, bu alana yapılacak kentsel tasarım projelerinin kurul onayına sunulmasının istenmesine karar verilmiştir (EK-H).

Daha sonra ise 11.05.2007 tarih ve 1375 sayılı Kurul kararında mevcut dolgu alanı ve yeni doldurulacak alanda 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nda da yer alan liman fonksiyonunun prensip olarak uygun bulunduğu; ancak, öneri planın şehircilik açısından etkileri ve çevre plan koşulları (Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, Zeytinburnu Sur Tecrit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, Ataköy Turizm Merkezi Kazlıçeşme Koruma Amaçlı İmar Planı vd.) bir bütün halinde ele alınarak, yeni dolgu alanı oluşturulmasıyla ilgili teknik ve yasal altyapı oluşturulduktan, ilgili kurum görüşleri alındıktan sonra geliştirilecek her ölçekteki planın kurulumuza iletilmesi gerektiğine, yapılanma koşulları ve plan notlarının planlar iletildikten sonra değerlendirilebileceğine karar verilmiştir (EK-I).

Söz konusu plan teklifi Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 2007 yılında onaylanmıştır. bu planın genel kararları şunlardır:

- 1/5000 ve 1/1000 ölçekli plan kararlarına bakıldığında toplam 470.000 m² büyüklüğündeki mevcut ve öneri dolgu alanının deniz turizmi tesisleri alanı, plan sınırları içinde kalan 1.000.000 m² deniz alanının ise liman alanı olarak tanımlandığı görülmektedir.
- Liman 8-12 kruvaziyer gemi ve 1000 yat bağlanabilecek şekilde tasarlanmıştır.
- Liman dışında yer alacak diğer birimler için(kruvaziyer terminali, işletme ve yönetim birimleri, fuar alanları, kongre merkezi, eğlence üniteleri, sinema, bowling alanları, konser salonu, tiyatro salonları, alışveriş merkezi, yeme içme

- Bu planda toplam 470.000 m² dolgu alanında kat alanları kat sayısı (KAKS) ise 1.5 olarak önerilmiştir.



Şekil 7.20 2007 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığınca Onaylanan İstanbul Ataköy
Turizm Merkezi Kazlıçeşme Deniz Turizmi Tesisleri İmar Planı ([193]
kaynağından yararlanılarak şemalaştırılmıştır)

- Deniz turizmi tesisleri(liman) alanında 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanununun 3. Maddesinde belirtilen deniz turizm tesisleri ile 3621 sayılı Kıyı Kanununun 6. Maddesinin “c” bendinde belirtilen fonksiyonların yapılması öngörülmüştür.
- Limanda yat limanı ve kruvaziyer gemilerinin yanaşacağı iki parçadan oluşmaktadır. Yat limanı dalga şartlarına karşı dalgakıran ile korunmaktadır. Limanın diğer kısmı ise kruvaziyer gemilerinin yanaşmasına yönelik iskele ve mol olarak tasarlanmıştır (Şekil 7.20).
- Liman baseni içinde limanı kullanacak en büyük gemilerin güvenli navigasyon ve yanaşmalarına olanak verecek navigasyon koridoru ve dönüş dairesi

7.3 Proje Alanı Çevresindeki Proje ve Plan Kararları

Proje alanının kuzeyinde yer alan, Ataköy Turizm Merkezi sınırları içerisinde, Kazlıçeşme Mahallesi, sur tecrit alanında kalan alana ilişkin, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 16.06.2009 tarihinde onaylanan Ataköy Turizm Merkezi Kazlıçeşme Koruma Amaçlı İmar Planlarında turizm işlevi olarak önerildiği görülmektedir (EK-İ).

İstanbul İli, Fatih İlçesi, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.07.1995 gün ve 6848 sayılı kararı ile Tarihi Yarımada (Sur İçi) Kentsel ve Tarihi Sit, Kentsel ve Arkeolojik Sit, Sur-u Sultani İçini I. Derece Arkeolojik Sit Alanı ilan edilmiştir. 2005 yılında onaylanan Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planları ile daha sonra belirlenen geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları Mahkeme kararları ile iptal edilmiştir. Son olarak 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planları, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 15.10.2010 tarih ve 2327 sayılı kararı ile İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'na iletilmiştir. Planların bu Kurul tarafından uygun bulunması gerekmektedir. Ayrıca Tarihi Yarımada'da yenileme alanları bulunduğu için planların İstanbul Yenileme Alanları Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından da uygun bulunması gerekmektedir. Bu planlarda proje alanının yakın çevresinde(doğu kısmında), sur içinde yer alan, Yedikule Gazhanesi'nin olduğu kısım turizm+kültür alanı olarak, dolgu alanları ise park ve dinlenme alanları olarak planlanmıştır (EK-J).

Zeytinburnu Sur Tecrit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planları kapsamında kalan bölümü, 5366 sayılı "Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun" muvacehesinde yenileme alanı olmasına yönelik çalışmalar yapılarak alan 2006 yılında Bakanlar Kurulu kararı ile Yenileme Alanı ilan edilmiştir. İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 16.08.2006 tarih ve 583 sayılı kararıyla uygun bulunan 1/5000 ölçekli Zeytinburnu Sur Tecrit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planında, demiryolunun üst kısmı transfer merkezi alanı olarak öngörülmüştür (EK-K). Ayrıca söz konusu sur tecrit alanının yenileme alanı ilan edilen 240 hektarlık bir alanı kapsayan Kültür Vadisi Kültür Odaklarını Sağıklaştırma Projesi kapsamında, bölgenin kültürel, turizm ve ticaret potansiyelini değerlendirecek plan kararları ile mevcut tarihi potansiyelleri ön plana çıkararak inanç turizminin bu alanda gelişmesini sağlamak; tarihi dokuyu ihya ederek

aslına uygun olarak yaşatmak ve her türlü çağdaş ihtiyacı tarihi mirasa saygılı davranarak karşılamak amacıyla çeşitli projeler gerçekleştirilmektedir

Proje alanını ilgilendiren bir diğer proje, İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi olarak da anılan Avrasya Tüneli Projesidir. Bu projede; Avrupa Yakası'nda Kazlıçeşme köprülÜ kavşağından, Anadolu Yakası'nda ise Göztepe-Uzunçayır köprülÜ kavşağından başlayarak Kazlıçeşme ile Göztepe'yi yol genişletme, yaklaşım tünelleri ve ana tünel geçişleriyle bağlayacak olan ve sadece lastik tekerlekli araçların geçişine imkan tanıyan bir karayolu boğaz geçişidir. Toplamda 14,6 km.'lik uzunluğa sahip proje kapsamında, Avrupa yakasında mevcut sahil yolunun (Kennedy Caddesi) deniz tarafına, Anadolu yakasında da mevcut E-5 yoluna ikişer şerit eklenerek her iki yol hattı da 8 şeride çıkarılması, ilk etapta günlük toplam 80.000 araç geçişİ öngörölmüşür [191]. Söz konusu projenin Kazlıçeşme bölümünde, proje alanının kuzeyinde yer alan mevcut sahil yolunda (Kennedy Caddesi) U dönüşü öngörölmüşür (EK-L). İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş İmar Planları Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından 23.02.2011 tarihinde onanmışır.

Gebze-Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi ve Demiryolu Boğaz Tüp Geçişİ (Marmaray) Projesi'nin uygulama süreci devam etmektedir. Mevcut demiryolu hattını takip eden inşa halindeki raylı tüp geçişinin Kazlıçeşme'deki transfer merkezi, kruvaziyer liman projesi için önemlidir. Kruvaziyer limanın bu transfer merkezi ile entegre olması gerekmektedir. Diğer bir önemli raylı sistem projesi de uygulama projesi biten, inşa halindeki Aksaray-Yenikapı hafif metrosudur (EK-M) (EK-N)(EK-O).

Alanı ilgilendiren bir diğer plan Tarihi Yarımada yönetim planıdır. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 21.04.2009 tarihinde Tarihi Yarımada yönetim planı sınırları onaylanmışır. Söz konusu sınırlar kuzeyde Haliç, doğuda Boğaziçi, güneyde Marmara Denizi, batıda ise Karasurları tecrit bandını, aynı zamanda surların silüetinin ve Tarihi Yarımada'nın görölebildiğı bakı noktalarını içerecek şekilde belirlendiğı görölmektedir.

7.4 Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Limanı Projesinde Mekansal Kullanım Kararlarının İncelenmesi

Planda raporunda tanımlanan fonksiyonlar; 3621 sayılı Kıyı Kanunun 6. maddesinin c fıkrası ile 2634 sayılı yasanın 3(k) maddesinde tanımlanan kullanımlar

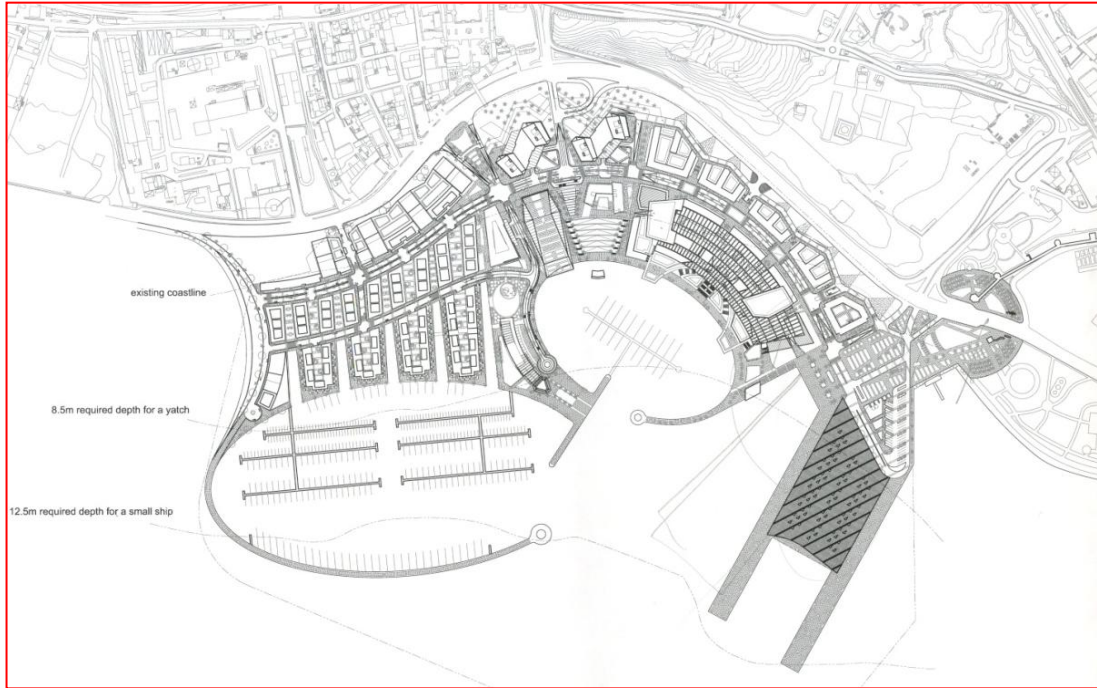
karşılaştırıldığında fuar alanı, kongre merkezi, kültür merkezi, eğlence üniteleri, hastane, konser salonu, spor ve fitness center, tiyatro salonu gibi kullanımların örtüşmediği görülmektedir. İlgili yasa ve yönetmeliklerde tanımlanan bu kullanımlar ile örtüşmeyen bu kullanımların toplam 255.000 m² olduğu görülmektedir. Bu büyüklük toplam inşaat alanının % 36'sıdır. Bu işlevlerin önemli bir bölümü büyük hacimli yapıları gerektiren kullanımlar olup, silüet açısından sorun yaratabilecek kullanımlardır. Bununla birlikte alışveriş merkezi ile oteller ve apart otelden oluşan konaklama üniteleri için önerilen inşaat alanlarının da çok büyük ve ihtiyacın ötesinde liman yolcularından daha çok kent bütününe hizmet edecek büyüklükte olduğu görülmektedir. Bu bağlamda değerlendirildiğinde planlarda deniz turizm tesisleri alanı olarak tanımlanan mevcut 144.000 m² dolgu alanı ile öneri 326.000 m² dolgu alanından oluşan toplam 470.000 m² alanda, 1.5 kat alanları kat sayısı karşılığı olan 705.000 m² toplam inşaat alanının kruvaziyer liman gereksiniminin çok üzerinde bir yapılaşmayı ifade ettiği görülmektedir.

Çizelge 7.1 Kazlıçeşme Deniz Turizmi Tesislerine ilişkin hazırlanan imar planı raporunda belirtilen kapalı alan büyüklükleri [180]

KULLANIMLAR	Alansal büyüklük(m2)	Dağılım(%)	
Kruvaziyer terminali	25000	3,52%	18,31
Kr. İşletme ve Yönetim Birim.	5000	0,70%	
Yat Onarım ve Bakım Ünite.	15000	2,11%	
Yat Limanı İşletme Tesisleri	5000	0,70%	
Genel İdare Binaları	5000	0,70%	
Yeme İçme Alanları	45000	6,34%	
Turizm Acentaları vb. Ofisler	15000	2,11%	
Banka vb Ofisler	15000	2,11%	
Fuar Alanı	75000	10,56%	81,69
Kongre Merkezi	40000	5,63%	
Eğlence Üniteleri	35000	4,93%	
Sinema ve Bowling Alanları	15000	2,11%	
Konser Salonu	15000	2,11%	
Tiyatro Salonu	10000	1,41%	
Alışveriş Merkezi	120000	16,90%	
Otel Alanları	205000	28,87%	
Hastane ve Sosyal Üniteler	10000	1,41%	
Spor ve fitness center	45000	6,34%	
Kültür Merkezi	10000	1,41%	
TOPLAM	710000	100,00%	100
Kruvaziyer Limanla İlgili İşlevler			
Diğer İşlevler			



Şekil 7.22 Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Liman Projesi [193]



Şekil 7.23 Kazlıçeşme Deniz Turizmi Tesisleri [193]



Şekil 7.24 Proje alanına ilişkin görüşler [193]

7.5 Dünyadaki Kruvaziyer Liman Örnekleri ve İstanbul Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Limanı Örneğinin Karşılaştırılması

Dünyadaki kruvaziyer limanlar ile Ataport kruvaziyer Liman projesi karşılaştırıldığında aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

- Dünya’da ve özellikle Avrupa kruvaziyer limanları incelendiğinde, küçük ve orta büyüklükteki kentlerde(örneğin Alicante), Barcelona, Cenova gibi liman kentlerinde tek bir limanın olduğu, rıhtım uzunluğunun 1000-3000 m. arasında değiştiği, kent merkezine yakın veya yürüme mesafesinde (10-15 dk.) olduğu görülmektedir. Gelen gemi sayısının arttığı metropollerde(Marsilya, Helsinki gibi) ise gemilerin büyüklüklerine göre birden fazla kruvaziyer limanının yer alabildiği görülmektedir. Londra, Stockholm, Amsterdam, Helsinki bunlara örnektir.
- Günümüzdeki büyük gemiler yaklaşık 3000 kişilik olup, bu sayı 5000-6500 kişiye çıkmıştır. Bu nedenle, liman kentleri incelendiğinde, bu tür büyük gemiler için kent merkezlerinden uzakta yeni terminallerin yapılmakta olduğu görülmektedir. Birden fazla kruvaziyer limanın olduğu bu kentlerde, özellikle büyük limanlar (iki büyük geminin yanaşabildiği) kent merkezinin hemen yakınında yer almamaktadır ve 20-30

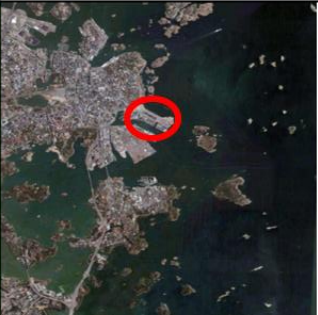
dakika içinde kent merkezine ulaşılabilir uzaklıktadır. Günümüzde kruvaziyer limanlarla kent merkezleri arasında farklı bir ilişki bulunmaktadır. Kruvaziyer limanlarla 3000 ya da 4000 kişi bir anda, kısa bir anda kente dağılması gerektiği için bazı olumsuz etkiler yaratabilmektedir. Bunları önlemek için kruvaziyer limanlar kent merkezlerine çağdaş ulaşım araçlarıyla 20 dakikada alanlara yerleştirilmektedir.

- Türkiye’den önce bu konuda uygulama yapmış ülkelerin durumlarının örneklenmesinin yararlı olacağı gerçeğinden yola çıkıldığında; genelde, gününbirlik uğrak limanlarından farklı olarak turizm bölgelerinde başlangıç ve bitiş noktası biçiminde ele alınan konaklama odaklı(ana liman) deniz turizmi uygulamalarındaki kruvaziyer limanların, turistlerin kültürel mirastan olabildiğince yararlanabilmesi ve turizme dayalı makro ekonomik yararların olabildiğince yükseltilmesi için tarihi, arkeolojik ve doğal değerlerle birlikte özellikle kentsel, arkeolojik ve doğal sit kapsamındaki alanlarla içiçe ya da yan yana tasarlanarak, teknik gereği tümünün denizden doldurulan alanlarda gerçekleştirildiği görülmektedir.

- Kruvaziyer limanların büyüklüklerine bakıldığında; Ataport kruvaziyer liman projesinde mevcut ve öneri dolgu alanlarında önerilen yapılaşma sonucu ortaya çıkacak olan toplam yapılaşma değerinin kruvaziyer liman ihtiyacının çok üzerinde olduğu, kruvaziyer liman örneklerinde bu kadar büyük inşaat alanı kullanımı olmadığı kruvaziyer limanları destekleyen yardımcı işlevlerin limanların gerisinde yer alan kentsel alanlarda çözümlendiği görülmektedir.

- Cenova, Marsilya ve Alicante gibi kentlerde, konteyner limanı ve kruvaziyer limanı ayrı ayrı yerlerde gelişmemiş, geliştirilmemiştir. Akdeniz’de bulunan bütün büyük liman kentlerinde olduğu gibi yük ve yolcu limanları aynı liman alanı içinde düzenlenerek ayrı ayrı işlevlendirilmiştir. Konteyner limanı ile birlikte veya yanında, kruvaziyer liman yer alamaz gibi bir zorunluluk olmadığı, gereksinimlerin belirlenerek, planlama ve projelendirmeler yapılarak, liman alanının uygun yerinde, ihtiyaca cevap verecek bir platform-mendirek yolcu terminali ile birlikte kruvaziyer liman olarak düzenlenebildiği görülmektedir. Özellikle sahil yolu boyunca, diğer kıyı kuşağı yeşil alanların devamı niteliğinde olan, yörede yaşayan halkın sahil-liman ve denizle buluşması anlamında park, sosyal-kültürel donatı ve rekreasyon alanı biçiminde düzenlendiği görülmektedir.

Çizelge 7.2 Dünyadaki kruvaziyer liman örnekleriyle Atatürk kruvaziyer liman projesinin yerleşim kriterlerinin karşılaştırılması

Kruvaziyer Limanın Yerleşim Kriterleri	Genoa Kruvaziyer Limanı	Marseille Kruvaziyer Limanı	Barcelona Kruvaziyer Limani	Helsinki Kruvaziyer Limanı
				
	Batı Akdeniz kruvaziyer bölgesinde-analiman	Batı Akdeniz kruvaziyer bölgesinde-ugrak liman	Batı Akdeniz kruvaziyer bölgesinde-ana liman	Baltık bölgesinde-ugrak liman
	Kruvaziyer Güzergahlarına Yakınlık İntermodal Ulaşım Sistemi Turistik Alanların Çekiciliği	-Kent merkezine 8 km.(15 dk.) -Havaalanına 20 dk. -Saint- Charles SNCF/TGV - Yüksek hızlı tren ist. 10 dk. -A55 karayoluna doğrudan bağlı -Kent merkezine 1 km. -Havaalanına 5 km. -Demiryolu ist. 500 m. -Kent merkezine 0.4-2 km. -Havaalanına 7 km. -Demiryolu ist. Kent merk. -Kent merkezine 1.5 km. -Havaalanına 23.8 km. -Demiryolu ist. 3.5 km.	-Hernesaari kruvaziyer limanı: Kruvaziyer liman, konut, ticaret, marina ve su sporları işlevleri kombine eden yeni bir liman -kent merkezine yakın -Liman ve çevresinde hem yerel halk hem de turistler için yeşil alanlar ve yaya aksları bütünleştirilmiş	-Hernesaari kruvaziyer limanı: Kruvaziyer liman, konut, ticaret, marina ve su sporları işlevleri kombine eden yeni bir liman

Çizelge 7.3 Dünyadaki kruvaziyer liman örnekleriyle Ataport kruvaziyer liman projesinin yerleşim kriterlerinin karşılaştırılması

KRUVAZİYER LİMANIN YER SEÇİM KRİTERLERİ	GENOA KRUVAZİYER LİMANI	MARSEİLLE KRUVAZİYER LİMANI	BARCELONA KRUVAZİYER LİMANI	HELSİNKİ KRUVAZİYER LİMANI
DOĞAL LİMAN ÖZELLİKLERİ	*Kent eğimli bir topografyaya sahip *Doğal limanda yer seçmiş	*Doğal limanda yer seçmiş *Delta şeklinde olan nehir kenarı kenti	*Kent düz bir topografyaya sahip *Düz kıyı tipi	*Kent düz bir topografyaya sahip
MEKANSAL KRİTERLER	Uzunluk(m.)	200 m.'den küçük kruv. Gemileri-220 m.	Uzunluk	Uzunluk
	Genişlik(m.)	Sınırsız	Genişlik	Genişlik
	iskele sayısı	13	iskele sayısı	iskele sayısı
	İskelenin toplam uzunluğu(m.)	2770	İskelenin toplam uzunluğu	İskelenin toplam uzunluğu
	iskele derinliği(m.)	7.5-11	iskele derinliği	iskele derinliği
	Yoklu terminali sayısı	2	Yoklu terminali sayısı	Yoklu terminali sayısı
KENTSEL HİZMETLER	Kent merkezine yürüne mesafesinde, kentsel hizmetlere kolaylıkla ulaşılabilir	Joliet iskelesi kent merkezinde Diğer iskelelerden kent merkezine toplu ulaşım araçlarıyla ulaşmaktadır.	Kent merkezine yürüne mesafesinde Yerel halk limana kolayca erişebiliyor Yaya ve kamu ulaşımı kent merkezine ve kanusul alanları ile bağlantılıdır.	Projeye göre mevcut yapılar korunacak, kentlerin ve turistlerin rahat edeceği konşulukların oluşturulacak, yeni iş alanlarının geliştirilmesi, turizm, zanaat ve diğer küçük girişimlerle birlikte dönüşüm geçirecek, eski yapılar kültür amaçlı kullanılacaktır.

Çizelge 7.4 Dünyadaki kruvaziyer liman örnekleriyle Ataport kruvaziyer liman projesinin yerleşim kriterlerinin karşılaştırılması

KRUVAZİYER LİMANIN YER SEÇİM KRİTERLERİ	YOKOHAMA KRUVAZİYER LİMANI	ALICANTE KRUVAZİYER LİMANI	GALATAPORT PROJESİ	KAZLIÇEŞME ATAPORT KRUVAZİYER LİMANI PROJESİ
				
	KRUVAZİYER GÜZERGAHLARINA YAKINLIK	Uzakdoğu kruvaziyer bölgesinde-ugrak liman	Batı Akdeniz kruvaziyer bölgesinde-ugrak liman	Doğu Akdeniz ve Karadeniz Kruvaziyer bölgesinde
	INTERMODAL ULAŞIM SİSTEMİ	Kent merkezine 1 km. Havaalanına otobüsle 30 dk. Demiryolu ist. 500 m.	Kent merkezine yürüyerek 10 dk. Havaalanına Karayoluyla 10 dk. Demiryolu ist. Kent merk.	Kent merkezine araba ile 15-20 dk. Havaalanına 7 km. Kazlıçeşme tren ist. 550 m. Planlanan Marmaray Kazlıçeşme istasyonuna 450 m. Planlanan Yenikapı-Bağcılar metro ist. 850 m.
	TURSTİK ALANLARIN ÇEKİCİLİĞİ	-Liman ile doğrudan bağlantılı olan merkez işlevleri -kültür ve sanat aktivitelerinin de hareketlendirdiği liman kamuunun kullanabileceği şekilde düzenlenmiştir.	Kruvaziyer terminali ile tarihi doku arasındaki bağlantının güçlendirilmesi, kentin kültürel mirasının korunması için eski eserlerin restorasyonu -kent merkezi limana sadece 10 dk. uzaklıkta	Tarihi Yarımada kentsel ve tarihi sit alanı komşuluğunda, sur tecrit bandında, erişilebilirliği yüksek bir alandadır
KONUMSAL KRİTERLER				

Çizelge 7.5 Dünyadaki kruvaziyer liman örnekleriyle Ataport kruvaziyer liman projesinin yerleşim kriterlerinin karşılaştırılması

KRUVAZİYER LİMANIN YER SEÇİM KRİTERLERİ	YOKOHAMA KRUVAZİYER LİMANI	ALICANTE KRUVAZİYER LİMANI	GALATAPORT PROJESİ	ATAPORT KRUVAZİYER LİMANI PROJESİ
DOĞAL LİMAN ÖZELLİKLERİ	Tokyo körfezinde	Alicante Körfezinin merkezinde	İstanbul Boğazında (Uluslararası deniz trafiğinin yoğun olduğu bir konumda)	İstanbul metropolitan alanının geometrik merkezinde yer almakla birlikte, İstanbul Boğaz'ın deniz trafiği dışında
LİMAN ALTYAPISI	Uzunluk Genişlik	Uzunluk Genişlik	627-523 m. Sınırsız	Uzunluk Genişlik
	İskele sayısı	İskele sayısı	-	İskele sayısı
	İskelenin toplam uzunluğu	İskelenin toplam uzunluğu	1469 m.	İskelenin toplam uzunluğu
	İskele derinliği	İskele derinliği	7-10 m.	İskele derinliği
	Yoklu terminali sayısı	Yoklu terminali sayısı	2	Yoklu terminali sayısı
KENTSEL HİZMETLER	-Osabanshi terminali hem kruvaziyer yolcularının hem de yerel halkın yararlandığı kullanımların toplandığı tek bir yapı olarak tasarlanmıştır. -Liman aynı zamanda MİA'ya yakın konumda	-Alışveriş zamanı ile kruvaziyer zamanının uyumsuzluğunu giderme çabaları var. -Kruvaziyer yolcuları için tematik gezilerin oluşturulması söz konusu	-Alışveriş merkezi, sanat ve kültür merkezleri, konaklama birimleri kendi bünyesinde -Yüksek yapılaşma yoğunluğu	-Ticaret, kültür, konaklama birimleri kendi bünyesinde -Yüksek yapılaşma yoğunluğu

Çizelge 7.6 Dünyadaki kruvaziyer liman örnekleriyle Ataport Kruvaziyer Liman Projesinin Mekansal Kullanımlarının Karşılaştırılması

LİMANIN GENEL ÖZELLİKLERİ	GENOA KRUVAZİYER LİMANI	MARSİLYA KRUVAZİYER LİMANI	BARCELONA KRUVAZİYER LİMANI	HELSİNKİ HERNESAARI KRUVAZİYER LİMAN PROJESİ	YOKOHAMA KRUVAZİYER LİMANI	ALİCANTE KRUVAZİYER LİMANI	GALATAPORT KRUVAZİYER LİMAN PROJESİ	ATAPORT KRUVAZİYER LİMAN PROJESİ
KARA ALANI (M2)	Kruvaziyer liman: 90.000 Toplam alan: 672.000	Kruvaziyer liman: 285.000 Toplam alan: 39.200.000	Kruvaziyer liman: 295.500	Kruvaziyer liman: 321.400	Kruvaziyer liman: 69.075	Kruvaziyer liman-yük limanı: 101.982	100.000	Kruvaziyer liman: 470.000
ARAZİ KULLANIMI	Konteyner limanı ile kruvaziyer liman yan yana Kruvaziyer gemilerinin yanaştığı iskeleler dışında limanın diğer parçalarında müze, üniversite, otel, konut işlevleri bulunmaktadır	Konteyner limanı ile kruvaziyer liman yan yana Limanda sadece kruvaziyer terminali bulunmaktadır	Dünya ticaret merkezi, sosyal kültürel işlevler ve kanusol açık alanlar, ticaret alanları limanla iç içe	Mevcutta sanayi, kruvaziyer terminali, boş yapılar, dükkânlar Öneri projede 3 büyük geminin yanaşabileceği kruvaziyer liman, konut, heliport, ticari alanlar, marina	Kruvaziyer terminali, işlevlerinin yanısıra kanusol açık alan, sosyal kültürel işlevler, ticari işlev, otopark işlevlerini de kapsamakta	Kruvaziyer terminalinin yanısıra, yük gemilerine hizmet eden depolar bulunmakta, ayrıca kruvaziyer limanın yakın çevresinde marina, oteller, konteyner limanı yer almaktadır	Öneri projede mevcut yapıların otel ve kongre merkezi, sanat merkezleri, fuar ve sergi alanlarına dönüştürüldüğü; terminal, otel, alışveriş merkezi, satış üniteleri işlevleri önerilmiştir.	Ağırlıklı olarak konaklama olmak üzere kruvaziyer ve yat limanı, fuar alanı, kongre merkezi, eğlence üniteleri, konser ve tiyatro salonu, alışveriş merkezi, yeme-içme alanları, ofisler, kültür merkezi, hastane
KRUVAZİYER TERMINAL ALANI (M2)	40.745	7.800	37.675	3.055	44.000	7.332	7.448	25.000
TOPLAM İNŞAAT ALANI (M2)	40.745	68.200	63.875 + 130.000 (Dünya ticaret merkezi) = 193.875	151.805	44.000 + 15090 (diğer kullanımlar) = 59.090	33.130	135.305	705.000
KAKS (KAT ALANLARI KATSAYISI)	0,45	0,24	0,65	0,47 (mevcut)	0,85	0,32	1,35	1,5

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Tez çalışmasından elde edilen sonuçlar İstanbul Metropoliten alanı bütününde ve Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Projesi özelinde olmak üzere iki başlık altında açıklanmıştır.

8.1 İstanbul Metropoliten Alanı Bütününde Sonuçlar

Salıpazarı ve Karaköy Limanları'na ilişkin olarak;

- Salıpazarı'nda yer alan mevcut liman konumu ve özellikleri doğrultusunda önemli konuma sahiptir, ancak bugünkü kruvaziyer liman özellikleri, gemi boyutları ve kapasitesine hizmet edecek nitelikte bir değişime olanak vermemektedir.
- Boğaz trafiği, akıntılar, su derinliğinin yetersizliği dolayısıyla iskele ve rıhtım olanaklarının yetersizliği, gemilerin kıyıya paralel olarak yanaşma zorunluluğu ve bu zorunluluğun beraberinde getirdiği özellikle büyük gemilerin yanaşması ile birlikte bunun İstanbul silüetinde yaratacağı olumsuz etkiler açısından dezavantajlıdır.
- Türkiye'de yasal düzenlemeler ile getirilen kruvaziyer liman tanımında yer alan ve liman hizmetleri dışında yer alan kullanımların belirsiz niteliğinden kaynaklanan sorunlar da Salıpazarı Limanı'nın günümüz koşullarına uygun bir kruvaziyer liman olarak düşünülmesini zorlaştıran bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır.
- Tarihi Yarımada ile ilişkisi, erişilebilirlik, orta ve küçük ölçekli sınırlı sayıda geminin İstanbul'un eşsiz silüeti ve kimliğindeki bütünleştirici rolü ile İstanbul'un

geçmişinden günümüze kadar gelen liman işlevine dayalı tarihsel misyonu ile birlikte, Kıyı Kanunu'nda tanımlanan liman dışındaki kentsel alanlarda karşılanması muhtemel, alışveriş merkezi, konaklama, ofis, büro gibi kullanımlardan arındırılmış bir liman faaliyeti için uygun olduğu görülmektedir.

Haydarpaşa Limanı'a ilişkin olarak;

- Haydarpaşa'da yer alan yük limanının yolcu limanına(kruvaziyer liman) dönüştürülmesi durumunda hem İstanbul Boğazi'ndeki uluslararası trafiği hem de şehir içi deniz trafiğini olumsuz etkilemesi ihtimali bulunmaktadır.
- İstanbul'un tarihi mekanları ile ilişkisinin zorluğuna dayalı konumsal dezavantaja sahip olmakla birlikte su derinliğinin elverişliliği, gelişme kapasitesinin olması gibi avantajlara sahip bir konumdadır.

8.2 Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Projesi Özelinde Sonuçlar

Tez çalışması ile Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Projesi özelinde ortaya çıkan sonuçları yerseçim kriterleri ve mekansal kullanım kararları olmak üzere iki başlıkta açıklanmıştır.

8.2.1 Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Limanı Projesinin Yerseçim Kriterlerine Göre İncelenmesi

Kazlıçeşme'de önerilen Ataport kruvaziyer liman projesi, yerseçim kriterleri açısından değerlendirildiğinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmaktadır:

Mekansal kriterler açısından değerlendirildiğinde;

Doğal liman özellikleri açısından:

- Deniz ile ilgili fiziksel koşullar ile (derinlik, hakim rüzgar, akıntı, deniz ekolojisi vb.) deniz trafiği açısından kruvaziyer liman için Salıpazarı ve Haydarpaşa gibi alternatif seçeneklere göre daha elverişli olduğu görülmektedir.
- Su derinliğinin elverişliliği, gelişme kapasitesinin olması gibi avantajlara sahip bir konumdadır.

Öngörülen liman altyapısı ve gemi hizmetleri açısından:

- Kazlıçeşme Ataport kruvaziyer limanının planlamasının 2020 yılındaki yolcu ve gemi sayılarına göre belirlendiği, deniz turizm tesislerinde büyüklüklerine göre 8-12 kruvaziyer gemi ile 1000 yat bağlanabilecek şekilde tasarlandığı, 6 adet 3000 kişilik kruvaziyer geminin yanaşabildiği limanda terminal binasına aynı anda 2 kruvaziyerin yolcu boşaltacağı düşünülerek 6000 kişinin giriş yapacağı öngörülmüştür. Kruvaziyer limanının ve geri alanının taşıma kapasitesinin bu sayılara göre hesaplanması gerekmektedir.

Kentsel hizmetler açısından:

- Kruvaziyer liman işlevine yönelik nüfusun, İstanbul'a gelecek hedef turistin ekonomik durumu(bu nitelikteki dış turizm odaklı hizmette daha çok üst gelir grupları bulunmakta) göz önüne alınarak, başta Tarihi Yarımada(Kazlıçeşme-Sarayburnu önü arası deniz taşımacılığı) olmak üzere diğer kıyı kültürünün tanıtımı için planlama alanının yanında gelişmiş teknolojik deniz araçları ile ulaşımın sağlanması, bu nitelikteki turistik hizmetin de lastik tekerlekli araçlardan çok, kitlesel ulaşım ve alanın verdiği olumlu olanaklar nedeniyle özel deniz araçları kullanılarak ulaşımın planlanması, bu limandan başta Bakırköy ve Zeytinburnu yerleşmelerindeki nüfusun yanında, tüm İstanbul'un da yararlanacağı biçiminde önerilerin geliştirilip, söz konusu alandaki plan ve projelere entegre edilmesi gerekmektedir.
- Mevcut dolgu alanı üzerinde yer alan rekreasyon alanının korunması sayesinde liman ile geri bölge ve surlar arasında bir geçiş alanı oluşturulabilecek iken, öneri projede yeşil alanların azlığı dikkat çekmektedir. Kendi içinde iyileştirmeye yönelik, kamuya açık park, rekreasyon alanı gibi Kıyı Kanunu'nda yer alan donatı alanlarının dikkate alınması gerekmektedir. Ayrıca kıyı parklarının kıyı boyunca lineer sürekliliği bozulmayacaktır.

Konumsal kriterler açısından değerlendirildiğinde;

Kruvaziyer yolcularının pazara yakınlığı açısından:

- Konumsal, tarihsel ve kültürel olarak birçok avantajı bulunan, Karadeniz ve Akdeniz’de planlanan kruvaziyer güzergahları için önemli bir potansiyel teşkil etmekte olup İstanbul’un analiman olma durumunda İstanbul Metropoliten alanında önerilen diğer alternatiflere göre avantajlı bir konumdadır.

Çok modlu (İntermodal) ulaşım sistemi açısından:

- Bölgenin deniz, kara ve raylı sistemlerinin geçtiği bir odak noktası olduğu görülmektedir.
- İstanbul Boğazı’ndaki hem uluslararası trafik, hem de şehir içi deniz trafiği bakımından risksi bir sahil şeridinde yer alması, bununla birlikte İstanbul’un tarihi mekanları ile ilişkisinin yakın olması açısından konumsal bir avantaja sahiptir.
- Liman yeri olarak bu alanın, öncelikle kruvaziyer gemilerinin can ve mal güvenliği açısından İstanbul’un en risksiz sahil şeridinde yer aldığı, halen bu anlamdaki yolcu gemilerinin yanaştığı liman olan Türkiye Denizcilik İşletmeleri’ne ait Karaköy’deki Galata Limanı’ndan yılda 45.000, bir günde(12 saat için) 23 geminin geçtiği ve gemilerin % 20’sinin tehlikeli yük taşıdığı, Galata Limanı ile Haydarpaşa Limanları’nın can ve mal güvenliği açısından son derece riskli olan İstanbul Boğazı deniz trafiğinin en yoğun olduğu bölgede yer aldığı, Haydarpaşa Limanı’nın Galata Limanı kadar olmasa da bu anlamdaki gemiler için aynı sakıncalar yarattığı görülmektedir.
- Alanın turizm merkezlerine doğrudan katkı sağlayabilecek bir yerde ve İstanbul’un Marmaray Projesi ile metro hatlarının kesiştiği ve deniz yoluyla İstanbul trafiğine olumlu katkı sağlayacak konumdaki Kazlıçeşme ulaşım transfer merkezine (yaklaşık 100 m. uzaklıkta) entegre edilmesi gerekmektedir.
- Tarihi Yarımada’da yer alan ve Sirkeci’de sonlanan raylı ulaşımın, Marmaray Projesi ile entegrasyonu sağlanarak kentiçi metro güzergahları ile birleşecek biçimde planlama ağının kuzeyinde raylı ulaşımaya yönelik bir transfer merkezi oluşturulmaktadır. Bu merkez ile planlama alanı arasındaki yaya-araç ilişkileri

kurularak, yakın ve uzak çevre ulaşımının, deniz, hava, raylı ulaşım plan ve projeler ile kentsel-bölgesel-ülke ve uluslararası ulaşım sisteminin makrodan mikro ölçeğe kadar bütünsel biçimde ilgili kurum ve kuruluşlarca koordineli biçimde ele alınması gerekmektedir.

- Sahil yolu(Kennedy Caddesi) ana arteri üzerindeki konumu nedeniyle, plan onama sınırı dışında olmasına karşın doğu-batı yönünde uzanan bu yol üzerinde yer alan dört önemli kavşakla sahil yolundan kuzeye açılan ulaşım akslarıyla(ikisi Ataköy ve Bakırköy ile bağlantılı, diğer ikisi de Zeytinburnu ve Tarihi Yarımada ile doğrudan ilişkili) yakın ve uzak yerleşmelere ulaşılabilirlik.
- Alanın Atatürk Havaalanı'na 7 km. uzaklıkta olması kruvaziyer liman erişilebilirlik anlamında önemli bir avantajdır.
- Alanın yakından ilgilendiren diğer bir proje İstanbul Boğazi Karayolu Tüp Geçiş(Avrasya Tüneli Projesi) Projesidir. Bu projenin gerçekleşmesi durumunda kruvaziyer limanın erişilebilirliği artacaktır. Ancak projede önerilen yol ağı, aktarma merkezleri ve bağlantı yollarının İstanbul'daki Dünya Miras Alanlarına erişilebilirliğinin yanı sıra yaratacağı yeni trafik yükü, tarihi çevreye etkileri, mevcut trafik ile entegrasyonu, yaya trafiği ve ziyaretçi trafiğine etkileri kruvaziyer liman için önem taşımaktadır.

Turistik alanların çekiciliği açısından:

- Özellikle Tarihi Yarımada'daki tarihi, kültürel ve turistik alanlar ile yakın ilişkisi, İstanbul Metropoliten Alanı'ndaki diğer turizm türlerine(kongre turizmi, spor turizmi, dini turizm vb.) erişilebilir bir konumda olması, seyir alanlarına, çekici alanlara ve aktivitelere yakın bir konumda olması açısından avantajları bulunmaktadır.

8.2.2 Zeytinburnu Kazlıçeşme Ataport Kruvaziyer Limanı Projesinde Mekansal Kullanım Kararlarının İncelenmesi

İstanbul'un en önemli tarihi ve kültürel birikimlerinin yer aldığı Tarihi Yarımada ile kolay kurulabilir bir konumsal ilişkisi ile birlikte, Salıpazarı Limanı'nın günümüz koşullarına ve ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir potansiyelinin olmadığı, Haydarpaşa

Limanı'nın konumsal açıdan problemlili olduğu görülmektedir. Bununla birlikte İstanbul'un 1934 yılından günümüze kadar olan planlama çalışmalarında, Marmara kıyılarında Yenikapı'dan Bakırköy'e kadar olan bölgede bir İstanbul Limanı yapılması sürekli gündeme gelmiştir. Bu limanın 1980 sonrası üst ölçekli planlama çalışmalarında da bu bölge içinde tarif edildiği ilgili belgelerden anlaşılmaktadır. Mahkemece yürütmesi durdurulan 2006 onanlı 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı ile 2009 yılında onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planında da kullanımı ve büyüklüğü alt ölçekli planlarda belirlenecek bir liman alanı olarak tanımlandığı görülmektedir. Ancak 3621 sayılı Kıyı Kanununun 6. maddesine 5398 sayılı Yasanın 13. maddesi eklenen "c" fıkrasında tanımlanan Kruvaziyer Liman tanımında öngörülen ve liman gerisindeki kentsel alanlarda yer alabilecek nitelikteki alışveriş merkezi, konaklama, büro, ofis gibi hem niteliksel hem de niceliksel anlamda büyük belirsizlikler taşıyan kullanımların yer alabilmesi ihtimalinin sakıncaları tartışılmaktadır. Bir başka ifade ile; 3621 sayılı Kıyı Kanununda tanımlanan ve kentsel alanlarda yer alabilecek nitelikteki ve nicelikteki kullanımların Avrupa ve Dünyadaki kruvaziyer liman kullanım tür ve standartlarının ötesinde mevcut dolgu ve yeni dolgu alanları ile birlikte 470.000 m² (47 ha.) büyüklüğündeki bir alanda 1.5 yapılaşma katsayısı karşılığı olan 705.000 m² büyüklüğünde bir inşaat kullanım alanında karşılanması ve alanın bir kruvaziyer liman ötesinde bir turizm alanına dönüşmesi ihtimali, bölgenin salt kruvaziyer liman işlevine dayalı diğer alternatiflere göre daha elverişli olan konumunu da tehdit edici bir gelişme olarak ortaya çıkmaktadır.

Kruvaziyer liman alanında öngörülen yapılaşma ve bu yapılaşmanın bölgeye etkileri ile sur algılama, bakış açıları ve sur etkileşim bölgeleri ile silüete olan etkisi olmak üzere iki alt başlıkta incelenmiştir.

Kruvaziyer liman alanında öngörülen yapılaşma ve bu yapılaşmanın bölgeye etkileri yönünden incelendiğinde;

- 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nda tanımlanan kruvaziyer liman tanımında öngörülen ve liman gerisindeki kentsel alanlarda yer alabilecek nitelikteki alışveriş merkezi, konaklama, büro, ofis gibi hem niteliksel hem de niceliksel anlamda büyük

belirsizlikler taşıyan kullanımların yer alabilmesi ihtimalinin sakıncaları bulunmaktadır.

- 3621 sayılı Kıyı Kanununda tanımlanan ve kentsel alanlarda yer alabilecek nitelikteki ve nicelikteki kullanımların Avrupa ve Dünyadaki kruvaziyer liman kullanım tür ve standartlarının ötesinde mevcut dolgu ve yeni dolgu alanları ile birlikte 470.000 m² (47 ha.) büyüklüğündeki bir alanda 1.5 yapılaşma(kat alanları) katsayısının karşılığı olan 705.000 m² büyüklüğünde bir inşaat kullanım alanında(kruvaziyer liman gereksiniminin çok üzerinde bir yapılaşmayı ifade etmekte) karşılanması ve alanın bir kruvaziyer liman ötesinde bir turizm alanına dönüşmesi ihtimali, bölgenin salt kruvaziyer liman işlevine dayalı diğer alternatiflere göre daha elverişli olan konumunu da tehdit edici bir gelişme olabilir.
- Alışveriş merkezi ile oteller ve apart otelden oluşan konaklama üniteleri için önerilen inşaat alanlarının da çok büyük ve ihtiyacın ötesinde liman yolcularından daha çok kent bütününe hizmet edecek büyüklüktedir.
- Alanda doğrudan liman fonksiyonu ile ilgili kullanımlar toplam içinde yalnızca % 18.31'lik paya sahiptir. Ayrıca, Çizelge 7.1'de görüldüğü gibi söz konusu plan ile tanımlanan fonksiyonların bir kısmı Kıyı Kanununda belirlenen kruvaziyer liman kullanımlarında da bulunmamaktadır.

Sur algılama, bakış açıları ve sur etkileşim bölgeleri ile silüete olan etkisi yönünden değerlendirildiğinde;

- Plan kararlarının sur algılama, bakış açıları ve sur etkileşim bölgeleri ile silüete olan etkisi irdelenmeli, yapılacak olan yapıların yükseklikleri ile silüet değerleri arasında sağlıklı bir görsel ilişki kurulmasını engelleyecek bir durumdur. Henry Prost, Tarihi Yarımada planlarını hazırlarken Tarihi Yarımada silüetini korumaya yönelik bir plan notu geliştirmiş ve Tarihi Yarımada'da hiçbir yapının +40.00 metre kotunu aşmayacağını ifade etmiştir. Tarihi Yarımada silüetinin korunmasında bu plan notu çok önemli bir rol oynamıştır. Bu nedenle Tarihi Yarımada surları komşuluğunda yer alan liman alanında, silüetin en önemli parçasını oluşturan surların dikkate alınması gerekmektedir.

8.3 Öneriler

Kruvaziyer limanların yerseçiminde; doğal liman özellikleri(suyun derinliği, hakim rüzgar, akıntı, deniz ekolojisi vb.), liman altyapısı ve kentsel hizmetler gibi mekansal faktörlerin; intermodal taşımacılık sistemlerinin(deniz, hava, kara ve raylı sistemlerin entegre olması) özellikle kruvaziyer limanın havaalanına olan uzaklığı, limana yakın alanlarda yer alan turistik, tarihi, kültürel mekanların varlığı, limanın kruvaziyer güzergahları içindeki konumu gibi konumsal faktörlerin etkili olduğu görülmektedir.

Kentsel kıyı mekanları, 21. yüzyılın ve geleceğin kentlerinin fiziki çevrelerinde yaratılmaya çalışılan yeni kent yüzleri, imajları ve kimlikleri açısından ciddiyle önemsenmesi gereken potansiyeller taşımaktadır. Liman kentlerinde gerçekleştirilen geleneksel liman dönüşümlerinin barındırdığı bir diğer potansiyel ise sanayi kenti ile parçalanmış olan kentli-su ilişkisinin yeniden kurulması konusudur. Küreselleşme ile ortaya çıkan ve farklı coğrafyalarda birbirinin hemen hemen aynı özelliklere ve işlevlere sahip mekanların tasarlanmasıyla sonuçlanan durumlar ortaya çıkmakta, yerin ayırt ediciliği ve kimliği oluşturulamamaktadır.

Liman kentlerinde kentlilerin geleneksel yaşam biçimlerine bağlı olarak isteklerinin ve ihtiyaçlarının dikkate alınmaması ve kentlinin kullanamayacağı yeni kentsel alanlar yaratılması söz konusudur. Liman kentindeki coğrafi koşulların dikkate alınmaması ve kent silüetinin, manzara ve görünümün bozulması, kruvaziyer limanın hemen ardında bulunan zengin kent dokusu özelliklerinin göz ardı edilmesi ve doku, oran, ölçek, malzeme, boyut, denge, uyum gibi kentsel tasarım elemanı özelliklerinin bozulmasıdır.

İstanbul Metropoliten Alanı'nda Galata ve Haydarpaşa Limanları'nın dönüşümünü öngören projelerde, kent içinde yeni bir kent yaratma fikrine sahip yönetim ve işlevlerin getirilmesi daha önce sanayi kenti ile parçalanmış olan değerlerin günümüzdeki tekrarı olma riskini taşımaktadır. Bu nedenle kent sakinlerinin, çalışanların ve turistlerin beklentileri doğrultusunda hareket edilmesi, o yerin kendine özgü, uyumlu karakterinin yaratılmasında yardımcı olacaktır. Yerleşmenin kendine özgü karakteristik elemanlarının kullanılması yerin ruhunu ortaya koyacak ve insanların nerede olduklarını kavramasında yol gösterecektir.

Fiziksel bir mekanın değerlendirilmesinde doğal kaynaklar, teknoloji, coğrafya ve nüfus temel güçlerdir. Bu nedenle kentte yaşayan tüm insanları çok yakından ilgilendiren ve

söz hakkına sahip olduğu kente giriş mekanları olan kruvaziyer limanlar toplumsal bir politika olarak ele alınmalıdır.

Proje alanının da dahil olduğu Tarihi Yarımada sit alanı tampon bölgesi, sit alanları, yenileme alanları(sur tecrit bandının bir bölümü yenileme alanındadır), Ataköy Turizm Merkezi kapsamında bulunan alanların olması, farklı kurumlar tarafından bu alanlara getirilen plan ve proje kararlarının kent ve bölgenin bütünü ve bu bütüne etkileri dikkate alınmadan parçacıl kararlarla parsel ölçeğinde, kentin ve bölgenin genel planlama kararları çiğnenerek, kentin kimliği ve gereksinimleriyle çelişen yoğunluk ve yapılanma olanakları getirilmesi planlama ilkeleriyle çelişmektedir. Ülkemizde gerek kıyı mevzuatı, Turizm Teşvik Yasası, Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun ve ilgili yönetmelikleri gibi yasal koşullar, gerekse de büyük ölçekli altyapı projeleri(örneğin Avrasya Karayolu Tüp Geçiş Projesi), turizm için istenen fiziksel gelişmeye olanak sağlamakla birlikte, mekansal ölçekteki uygulamalarla, o bölgelere ilişkin birçok sorun ve çevresel bozulma yaratmaktadır. Bir kentin veya bölgenin planlanması o yerin genel karakteri ve yerleşme gereksinimleri dikkate alınarak çevresi ile bir bütün olarak yapılmalıdır. Bu nedenle imar planlarının da kentin fiziksel yapılanma koşulları paralelinde o kent ile birlikte bir bütünsellik içinde olması gerekmektedir.

Yukarıda belirtilen gelişmeleri dikkate alarak İstanbul Zeytinburnu Kazlıçeşme’de önerilen kruvaziyer liman projesine yönelik olarak aşağıdaki önerilerin dikkate alınması önem taşımaktadır:

- Kentsel doku içinde, kentteki insanların liman kıyısına kadar kesintisiz ulaşılabilirliği sağlanmalı ve liman kıyısında eğlence, kongre, sanat, dinlenme türü kültürel etkinlik alanları geliştirilmeli bu yapılarken geçmişteki liman kimliği de gözardı edilmemelidir.
- Liman kıyısında, insan-deniz-kent birlikteliği güçlü biçimde kurulabilmeli, ayrıca liman bölgesinin kent ile dolaysız ilişkisi sağlanmalıdır.
- Kıyı şeridi ile geri bölgesinin görsel ve işlevsel ilişkisi kurulmalıdır.
- İşlev ve yapı yoğunluğu bölgenin taşıma kapasitesi kapsamında düşünülmelidir.

- Bölgenin kentsel ve tarihi kimliği ile silüeti koruma adına bu bölgedeki yapılanmanın tarihi surların üst kotunu geçmeyecek şekilde irtifada ve silüette duvar etkisi yapmayacak şekilde projeler geliştirilmelidir.
- Öneri projenin Tarihi Yarımada Sit Alanı ve bu sit alanının koruma alanının(etkileşim-tampon bölge) dikkate alınarak, Tarihi Yarımada alan yönetim planı dahilinde düşünülmesi gerekmektedir.
- Kruvaziyer liman altyapı ve tesislerinin modernleştirilmesi, kültürel, turizm ve ticari altyapının güçlendirilmeli ve düzenlenmelidir.
- Limanın erişilebilirliği (çok yönlü ulaşım bağlantısı) ve yolcu hareketliliği düzenlenmelidir.
- Kruvaziyer trafiğinin çevreye olan olumsuz etkileri önlenmelidir.
- Karar verme sürecinde kentlilerin katılımını teşvik etmek ve entegre etmek için yeni araçlar geliştirilmelidir.
- Kruvaziyer turizmin ekonomik ve sosyal bir ateşleyici olması dikkate alınarak liman-kent stratejisi tanımlanmalı ve yerel ekonomi üzerinde kruvaziyer turizmin etkileri dikkate alınmalıdır.

KAYNAKLAR

- [1] Wood, R.E., (2000). "Caribbean Cruise Tourism Globalisation at Sea", *Annals of Tourism Research*, 27(2):345-370.
- [2] Marti, B.E., (2003). "Trends in World and Extended-Length Cruising (1985-2002)", *Marine Policy*, 28:199-211.
- [3] Jaakson, R. (2004). "Beyond the Tourist Bubble? Cruiseship Passengers in Port", *Annals of Tourism Research*, 31(1): 44-60.
- [4] John C. Martin Associates, (2004). *The Economic Impacts of 2003 Cruise Season at the Port of Seattle*.
- [5] City of Portland Department of Ports and Transportation, (2002). *Economic Impact of the International Passenger Industry on the Portland, Maine Region, Port of Portland*.
- [6] Dwyer, L. ve Forsyth, P., (1998). "Economic Significance of Cruise Tourism", *Annals of Tourism Research*, 25(2):393-415.
- [7] Guerrero, J.I.F., Selva, L.M., ve Medina, R.P., (2008). "Economic Impact of Western Mediterranean Leisure Ports", *International Journal of Transport Economics*, 35(2):251-272.
- [8] Klein, R. A., (2003). *Charting A Course: The Cruise Industry, The Government of Canada, and Purposeful Development*, Ottawa: Canadian Centre for Policy Alternatives.
- [9] Butt, N. (2007). "The Impact of Cruise Ship Generated Waste on Home Ports and Ports of Call: A Study of Southampton", *Marine Policy*, 31:591-598.
- [10] Brida, G. and Zapata, B., (2010). "Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts", *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3):205-226.
- [11] Fogg, J.A., (2001). *Cruise Ship Port Planning Factors*, Ph.D. Thesis, Civil Engineering, Florida International University, Miami, Florida.

- [12] Lekakou, M.B., Pallis, A.A. ve Vaggelas, G.K., (2010). "Which Homeport in Europe: The Cruise Industry's Selection Criteria", *Tourismos: An International Multidisciplinary Journal of Tourism*, 4(4):1-17.
- [13] McCarthy, J., (2009). "Spatial Planning for Cruise Tourism:Maximising The Benefits", Reader in Urban Studies School of the Built Environment Heriot-Watt University Edinburgh, Scotland, 1-9.
- [14] McCarthy, J., (2003). Spatial Planning, Tourism and Regeneration in Historic Port Cities, 19-23.
- [15] Levis, L., Planning for Cruise Terminals, American Association of Port Authorities American Authorities, http://www.aapa-ports.org/files/SeminarPresentations/06_Cruise_Levis.pdf, 10 Mayıs 2011.
- [16] van der Giessen, H.J., (2010). Mooring Facility Cruiseport the Hague, Master of Science Thesis, Lievense Consulting Engineers Delft University of Technology, <http://repository.tudelft.nl/assets/uuid:8811b233-0227-4ebf-a4f5-c2355302584d/2010VanderGiessen.pdf>, 10 Mayıs 2011.
- [17] Bermello Ajamil and Partners, Inc., (2008). "The Hague/Scheveningen Cruise Port-Cruise Program and Tariff Analysis", Draft Update Report Submission, 1-55.
- [18] Kadioğlu, M., (2007). "The Projects of Türkiye in the 2023 for Cruise Tourism", *Journal of Maritime Research*, 4(1):77-88.
- [19] Üçışık, S. ve Kadioğlu, M., (2001). "Türkiye'de Kurvaziye Turizmi Geliştirme Şartları", *Marmara Coğrafya Dergisi*, İstanbul, 1(3):83-92.
- [20] Dowling, R.K., (2006). Cruise Ship Tourism, Edith Cowan University Faculty of Business and Law School of Marketing Tourism and Leisure Australia.
- [21] Wild, P. ve Dearing, J., (2000). "Development of and Prospect for Cruising in Europe", *Maritime Policy and Management*, 27(4):315-333.
- [22] Gibson, P., (2008). Cruising in the 21st Century: Who Works While Others Play?, *International Journal of Hospitality Management*, 27(1):42-52.
- [23] Müller-Wiener, W., (2003). Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı, Tarih Vakfı, Yurt Yayınları, İstanbul.
- [24] Kuban, D., (1996). İstanbul Bir Kent Tarihi, Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- [25] Çelik, Z., (1998). Değişen İstanbul, Tarih Vakfı, Yurt Yayınları, İstanbul.
- [26] Al Ansari, F., (2009). Public Open Space on the Transforming Urban Waterfronts of Bahrain – The Case of Manama City, Ph.D. Thesis, Newcastle University School of Architecture, Planning and Landscape, Newcastle.
- [27] Bruttomesso, R., (2001). "Complexity on the Urban Waterfront", 3-14; Derleyen: Marshall, R., (2001). *Waterfronts in Post-industrial Cities*, London and New York: Spon Press.

- [28] Köksal, T.G., (2001). “Dönüşen Tersaneler İzinde Haliç Tersaneleri”, Mimarist Dergisi, 2:91-95.
- [29] Kılıç, A. ve Yazgan, A.G., (2009). “Kentsel Kıyı Kavramı ve Suyun Hafızası”, Kıyı Sempozyumu, 23-24 Ekim 2009, İstanbul.
- [30] Gezici, F., (2009). “Kentsel Kıyı Alanları ve Turizm Kullanımı”, Kıyı Sempozyumu, 23-24 Ekim 2009, İstanbul.
- [31] İncedayı, D., (2006). “Kültür Politikası ve Kıyılar”, Mimarist Dergisi, 2:38-43.
- [32] Hoyle, B. ve Pinder, D., (1992). Cities and the Sea: Change and Development Europe, Behalven Press, London.
- [33] Hall, P., (1993). “Waterfronts: A New Urban Frontier”, 12-19; Derleyen: Bruttomesso, R., (1993). Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water, Venice.
- [34] Hudson, B., (1996). Cities on the Shore, Pinter, London, 14-39.
- [35] Hamamcıoğlu, C., (2005), “Kentlerin Suyolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım”, Planlama Dergisi, 33:104-114.
- [36] Kılıç, A., (2001). “Kent Kıyılarının Dönüşümünde Endüstriyel Miras Kavramı: İstanbul İstinye Tersanesi”, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları 3. Ulusal Konferansı 2001, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 127-134.
- [37] Eşkar, F., (1997). Liman Kentlerinin Yenilenmesi-Amsterdam-Hollanda, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- [38] Erdoğan, Z., (2006). Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesinde Turizmin Rolü Galataport Örneğinde Yapılabilirlik Analizi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [39] Ashworth, G. ve Tunbridge, J., (2000). The Tourist–Historic City: Retrospect and Prospect of Managing the Heritage City, Pergamon Press, Oxford.
- [40] WTO, (1992). Presentation on Tourism Trends to the Year 2000 and Beyond, Madrid.
- [41] Diakomihalis, M.N., (2007). “Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures And Prospects”; Derleyen: Pallis, A.A., (2007). Maritime Transport: The Greek Paradigm, Researching Transportation Economics, Oxford, 21:419-455.
- [42] Israel, G. ve Miller, L., (1999). Dictionary of the Cruise Industry, Lavenham Press, Colchester.
- [43] Güzel, K., (2006). Kruvaziyer Turizmin Türkiye’deki Geleceği, Yüksek Lisan Tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- [44] Demiroğlu, O. C., (2007). Yat Evi (Dockominium) Modelinin Türkiye’deki Marinalara Uygulanabilirliği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, İstanbul.
- [45] Wild, G.P., (2003). Cruise industry Statistical Review 2002, Sussex: Wild GP.

- [46] Ward, D., (1999). Complete Guide to Cruising and Cruise Ships 2000, Berlitz, Princeton, N.J. and London, 537.
- [47] Dickonson, B. ve Vlademir, A., (1997). Selling the Sea, Wiley and Sons, New York.
- [48] Dinkla, J., (2009). A Competitive Cruise Port City: the Case of Three Cruise Port Cities in the Netherlands, Master Thesis, Erasmus University, Ijmuiden.
- [49] Fidanoğlu, H., (2003). "Dünya Coğrafyasında Yapılan Kruvaziyer Bölgeleri", TRM315 Cruiseline & Marina Operations Ders Notları, Boğaziçi Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu.
- [50] CLIA, (2008). Cruise Market Overview, Statistical Cruise Industry Data through 2007.
- [51] Gibbons, W., (2009). Presentation ECC, Press conference Dutch Cruise Council, Aboard the ms Vision of the Seas (RCI) Passenger Terminal Amsterdam.
- [52] Business Research & Economic Advisors(BREA), (2008). The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S. Economy in 2007, Prepared for: Cruise Lines International Association.
- [53] Cappato, A. ve Canevello, S., (2008). Suivi de la Strategie Mediterranee Pour le Développement Durable. Etude Régionale 'Plaisance et Croisière en Méditerranée: Bilan et Perspective. Plan Bleu Centre d'Activités Régionales. Sophia Antipolis, Juillet 2008.
- [54] European Cruise Council, (2007). European Cruise Contribution Report, Brussels.
- [55] Toskay, T., (1983). Turizm-Turizm Olayına Genel Yaklaşım, Der Yayınları, İstanbul, 97-99.
- [56] İncekara, A. ve Yılmaz, S., (2002). Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizm, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul.
- [57] Johnson, P. ve Barry, T., (1992). Choice and Demand in Tourism, Mansell, London.
- [58] Millspaugh, M.L., (2001). "Waterfronts as Catalysts for City Renewal", 74-85; Marshall, R., (2001). Waterfronts in Post-Industrial Cities, London: E and F N Spon.
- [59] Capocaccia, F., (2001).Cruising in the Mediterranean, Portus, September, 14-19.
- [60] Brutomesso, R., (2001). Editorial, Portus, September, 2:4-5.
- [61] Figueira De Sousa, J. (2001). The Tourist Cruise Industry, Portus, September, 2:6-12.
- [62] Shaw, B., (2001). "History at the Water's Edge", 160-172; Derleyen: Marshall, R., (2001). Waterfronts in Post- Industrial Cities, London: E and F N Spon.
- [63] Martini, S. (2001) Autorità Portuale di Genova, Portus, March, 1:72.

- [64] Matvejevic, P., (2001). Mediterranean Cities Between Past and Present, Portus, March, 1:63.
- [65] Türkiye Denizcilik İşletmeleri, (2000), İstatistik Yıllığı Kitabı (1989-2000), İstanbul.
- [66] Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, (2009). Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Revize İkinci Ara Rapor, İstanbul.
- [67] Denizcilik Müsteşarlığı,
<http://www.denizcilik.gov.tr/dm/istatistikler/DenizTicaretIstatistikleri/YolculIstatistikleri/dosyalar/>, 25 Mayıs 2011.
- [68] Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, (2009). Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Revize Birinci Ara Rapor, İstanbul.
- [69] Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, (2009). Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Birinci Ara Rapor, İstanbul.
- [70] İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi, (2010).
Deniz Ticaret Odası'nın Kıyı ve Deniz Alanları Yönetiminde Karşılaştıkları Sorunlar,
www.dtoizmir.org/DTO.kiyi.dz.alanlari.yonetim.%20sunumu.19.04.2010.ppt
- [71] Aydınca Haber, Çed Süreci Donduruldu, <http://www.aydinca.com/ced-sureci-donduruldu.html>, 10 Mayıs 2011
- [72] Marmaris ve Marmaris Kruvaziyer Limanı,
<http://www.marmariscruiseport.com/>, 10 Mayıs 2011.
- [73] Bond M. (2008). Year of Plenty, Seatrade Cruise Review, December 2008, 69.
- [74] MedCruise Association,
<http://www.medcruise.com/page.asp?n=interactivemap>, 16 Mayıs 2011
- [75] Dolgh, G., Kruvaziyer Turizmde Hedef Nedir?,
<http://www.transport.com.tr/yaz66-220004-104,26@2200.html>, 11 Mayıs 2011.
- [76] T.C. Resmi Gazete, Dokuncu Kalkınma Planı(2007-2012). (26215 mükerrer), 01.7.2006,
- [77] Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 9. Kalkınma Planı(2007-2013), Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 24.01.2006, Ankara.
- [78] Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2007). Türkiye Turizm Stratejisi(2023), Ankara.
- [79] Vira Haber, Gurur Zamanı, <http://www.virahaber.com/?p=2185>, 11 Mayıs 2011.

- [80] Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2007). Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı(2007-2013), Ankara.
- [81] Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, (2009). Turizm Master Plan  alışması Taslak Sonuç Raporu, İstanbul.
- [82] T.C. Resmi Gazete, 5571 sayılı, Turizmi Teşvik Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, (26402), 13.1.2007.
- [83] T.C. Resmi Gazete, Deniz Turizmi Yönetmeliği. (27298), 24.7.2009.
- [84] T.C. Resmi Gazete, Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik. (25418), 30.3.2004.
- [85] T.C. Resmi Gazete, 5398 sayılı  zelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun. (25882), 21.7.2005.
- [86] Yüksel, Y. ve  evik, E., (2006). Liman Mühendisliği, Arıkan Basım Yayım Dağıtım Ltd. şti., İstanbul.
- [87] Koldemir, B., (2003). “Kombine Taşımacılıkta Ulaştırma Sistemlerimizin Durumu, Limanlarımızın Sorunları ve çözüm  nerileri”, Mühendislik Bilimleri Genç Araştırmacılar I. Kongresi, İstanbul.
- [88] Vallega, A., (1993), “Waterfront Redevelopment: A Central Objective for Coastal Management”, 24-32; Derleyen: Bruttomesso, R., (1993). Waterfronts-A New Frontier for Cities on Water, Venice: International Center Cities on Water.
- [89] Rodrigue, J.P., Transportation and Urban Form,
<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/conc6en/ch6c1en.html>, 21 Mart 2011.
- [90] Rodrigue, J.P., Transportation and Urban Form,
<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/portsiteconstraints.html>, 21 Mayıs 2011
- [91] Uysal,  ., (2005). Kentsel Mekan Bağlamında İşlevini Yitirmiş Liman Bölgelerinin Analizi: Karaköy ve Salıpazarı  rneği, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniveristesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [92] Akten, N., Alkan, G.B. ve Akten, E.B., (2001). “AB Eşiğinde Türk Limancılığı: Sorunları ve Yeniden Yapılandırılması”, 5. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Maya Basın Yayınları, İstanbul, 345-346.
- [93]  zbaydar, N., (2000). İşlevini Yitiren Liman Kentlerinde Yeniden Canlandırma ve Karaköy Salı Pazarı  rneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [94] Bird, J.H., (1963). The Major Seaports of the United Kingdom, London, Hutchinson.

- [95] Rodrigue, J.P., The Evolution of a Port (The Anyport Model, <http://people.hofstra.edu/gewotrans/eng/ch4en/conc4en/ch4c3en.html-portdev.html>, 21 Mayıs 2011.
- [96] Aktuğlu Aktan, E. Ö., (2006). Kent-Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [97] Hoyle, B., (2002). "Fields of Tension: Development Dynamics at the Port-City Interface", England, 12-28; Derleyen: Cesarani, D., (2002). Port Jews: Jewish Communities in Cosmopolitan Maritime Trading Centres, 1550-1950.
- [98] Bruttomesso, R., (1993). "Working on the Water's Edge", 10-11; Derleyen: Bruttomesso, R., (1993). Waterfronts-A New Frontier for Cities on Water, Venice: International Center Cities on Water, Venice.
- [99] Rosselli, A., (2005). "The Port as Structure and Meaning", Portus, 10:5-9.
- [100] Kılıç, A., (1999). Kent-Kıyı İlişkisi Bağlamında Kentsel Kıyı Kavramı: İstanbul Örneği, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [101] Hilling, D., (1988). Maritime Transport Technology and the Revival of Britain's Small Ports in Transport Technology-And Spatial Changes, 79-107; Derleyen: Tooley, R. S., (1988). Transportation Geography Study Group, Stokeon-Trent,
- [102] Öztürk, K. , M.C., Akten, N., Alkan, G., Müftüoğlu, A.E., Ünlü, S. ve Alpar, B., (2003). "Handling Possibilities at the Offshore-Based Terminal of Antalya New Port, Turkey", Proceedings of the Sixth International Conference on the Mediterranean Coastal Environment, MEDCOAST 2003; Derleyen: Özhan, E., Reklay Reklam ve Tanıtım Ltd Şti., Ankara, 657-667.
- [103] Vaggelas, G.K. ve Pallis A.A., (2010). "Passenger Ports: Services Provision and their Benefits", Maritime Policy and Management, 37(1), 73-89.
- [104] Napoli Limanı, <http://www.porto.napoli.it>, 11 Mayıs 2011.
- [105] Marti, B.E., (1990). Geography and the Cruise Ship Port Selection Process, Maritime Policy and Management, 17(3):157-164.
- [106] McCalla, R.J., (1998). An Investigation into Site and Situation: Cruise Ship Ports, Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie, 89(1):44-55.
- [107] Aysu, E., Ökten, A., Şengezer, B., Özgül, D., Karakayacı, Ö., (2006). İstanbul'un Eylem Planlamasına Yönelik Mekansal Gelişme Stratejileri Araştırma ve Model Geliştirme İşi, YTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- [108] Genoa, Barcelona, Marsilya, Helsinki, İstanbul, Alicante, Yokohama, Bangkok, Rotterdam, Le Havre, Liverpool, Antwerp, San Francisco, ve Honolulu kruvaziyer limanlarının coğrafik konumlarını gösteren uydu görüntüleri, <http://maps.google.com/>, 15 Mayıs 2011.

- [109] Kerestecioğlu, F. ve Başdoğan, S., (2008). "A Comparative Analysis of Cruise Ports on the Mediterranean: The Case of Istanbul", MED and BLACK SEA Integrated Coastal Management 08 –Proceedings of the Second International Conference/Workshop on ICM in the Mediterranean and the Black Sea: Immediate Needs for Research, Education/Training and Implementation, Derleyen: Özhan, E. Mediterranean Coastal Foundation, 135-146.
- [110] Hoyle, B., (2000), "Global and Local Change on the Port-City Waterfront", Geographical Review, American Geographical Society, 90(3):395-417.
- [111] G.P. Wild (International) Ltd. and Business Research and Economic Advisors (BREA) (2007). Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe. February.
- [112] Wakefield, S., (2007). "Great Expectations: Waterfront Redevelopment and the Hamilton Harbour waterfront Trail", Cities, Elsevier Ltd., 24(4):298-310
- [113] Balamir, M. ve Yazgan, K., (2007). İstanbul Zeytinburnu Kazlıçeşme Deniz Turizm Tesisleri Gerekçe, İlkeler ve Mimari İhtiyaç Programı Geliştirme Raporu, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Ankara.
- [114] Green, R.K., (2007). Airports and Economic Development, Real Estate Economics, ss.91-112.
- [115] The Evolution of Ports in a Competitive World,
http://www.ppiaf.org/ppiaf/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/module2/port_dynamics.html#14, 20 Mayıs 2011
- [116] Renzo Piano and the Genoa Waterfront,
http://www.lehavre-aivp.com/ppt_pdf/TableRonde4/genes/WEB_NArtuso_Cenova25May2007.pdf, 14 Mayıs 2011.
- [117] Marshall, R., (2001). Waterfronts in Post-industrial Cities, Spon Press, Thames Francis Group, London and New York.
- [118] Ligurian Ports, <http://www.ligurianports.it/sections/download-1/ligurian-ports-brochure-italian-english/view>, 20 Mayıs 2011.
- [119] Güneş, M., Görkemli Cenova'nın Limanı,
<http://www.izto.org.tr/NR/rdonlyres/C9FE3FBD-596D-4427-BE6C-DDFAF41E6459/8028/Cenova.pdf>, 20 Mayıs 2011.
- [120] The Port of Cenova Traffic, port operators and services 2009,
<http://www.porto.genova.it/allegati/documenti/116-PDG2009.pdf>, 20 Mayıs 2011.
- [121] Ponte de Mille Terminali,
http://www.stazionimarittimegenova.com/pages_ing/mille_i.html, 14 Mayıs 2011.
- [122] Ponte Andrea Doria Terminali,

- http://www.stazionimarittimegenova.com/pages_ing/doria_i.html, 14 Mayıs 2011.
- [123] Columbus Sergisi Düzenlemesi, Cenova Eski Liman Konstrüksiyonu, http://www.mimarlikmuzesi.org/Collection/Detail_columbus-sergisi-duzenlemesi-cenova-eski-liman-konstruksiyonu_10033.html, 20 Mayıs 2011.
- [124] Cenova Kruvaziyer Limanının Çevresindeki Kullanımlar, <http://www.porto.genova.it>, 20 Mayıs 2011.
- [125] Cenova Kruvaziyer Limanı Uydu Görüntüsü, <http://maps.google.com/>, 20 Mayıs 2011.
- [126] Akköse, A.C., (2007), Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Değerlendirilmesi Kapsamında İstinye Tersane Alanı'nın İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- [127] Marseille Fos Port Authority, Gateway to Europe & the Med Hinterland & market approach, http://www.marseille-port.fr/v_anglaise/brochures/commercial/hinterland_and_market_approach.pdf, 15 Mayıs 2011.
- [128] Erdal, M., Akdeniz'de Lojistik Bir Üs, <http://www.meslekiyeterlilik.com/lojistik/24.Marsilya%20Limani.pdf>, 15 Mayıs 2011.
- [129] East Harbours Port Areas, http://www.marseille-port.fr/plans/Plan_Bassins_Est_bd.pdf, 15 Mayıs 2011.
- [130] Press Kit –Marseille Provence Cruise Club – CSM Miami March 2011, http://www.afcc-croisieres.fr/IMG/pdf/2011_03_17_DP_Club-croisieres_Miami.pdf, 15 Mayıs 2011.
- [131] Marsilya Kruvaziyer Limanı Uydu Görüntüsü, <http://maps.google.com/>, 20 Mayıs 2011.
- [132] Port of Marseille Authority Magazine, http://www.marseille-port.fr/magazines/reporter/2007_septembre.pdf, 15 Mayıs 2011.
- [133] HeinBloed's Cruise Guides, Marseille, France - Private Tour: Marseille – Cassis, <http://heinbloed-cruiseguides.blogspot.com/2009/05/marseille-france-private-tour-marseille.html>, 24 Mayıs 2011.
- [134] Giovinazzi, o. ve Moretti, M. (2010), "Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities", TeMaLab journal of Mobility, Land Use and Environment, Department of Urban and Regional Planning University of Naples Federico II.

- [illegible]

- [148] Yokohama Osanbashi Kruvaziyer Terminali, http://www.flickr.com/photos/stel_bo/312577108/in/photostream/, 14 Mayıs 2011.
- [149] Puerto Alicante, <http://www.puertoalicante.com/wp-content/uploads/2009/11/MemMAB08.pdf>, 10 Mayıs 2011.
- [150] Puerto Alicante, <http://www.puertoalicante.com/wp-content/uploads/2009/11/MemMA06.pdf>, 10 Mayıs 2011.
- [151] Alicante Limanı Uydu Görüntüsü, <http://maps.google.com/>, 10 Mayıs 2011.
- [152] Puerto Alicante, Disembark in Alicante, <http://www.puertoalicante.com/wp-content/uploads/2009/06/GUIACRUC.PDF>, 10 Mayıs 2011.
- [153] Kuban,D., (1970). “İstanbul’un Tarihi Yapısı”, Mimarlık Dergisi, sayı:5, s. 27.
- [154] Ortaylı, İ., (2000). Tarihte İstanbul, Promete Yayınları, İstanbul.
- [155] Kılıç, A., Akın, O. ve Yerliyurt, B., (2006), “Culture Coming Through Water and City/Inhabitant That Doesn’t Live This Culture; The Case of Istanbul, Tuzla Settlement”, 42nd ISoCaRP Congress 2006, Faculty of Architecture, Yıldız Technical University, İstanbul.
- [156] Janin, R., (1964). Constantinople Byzantine, Paris.
- [157] Mantran, (1986). 17. yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, İstanbul: V Yayınları.
- [158] Tutel, E., (1994). “Limanlar”, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul, 5:214-217.
- [159] Dinçer, İ., Yenen, Z., Şengezer, B., Yakar, H., Dikçınar, B., (1996)., “İstanbul Metroliten Alanında Merkez Gelişimi ve Tarihi Yarımada’nın Değişen Rolü”, İstanbul 2020 Sempozyumu, İTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü, 17-19 Nisan 1996; İstanbul 2020 Sempozyumu, İstanbul, İTÜ Yayını, 285-301.
- [160] Müller-Wiener, W., (2002). İstanbul’un Tarihsel Topografyası, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- [161] Koraltürk, M., (2001), “1930’ların Başında İstanbul’un Liman ve Köprü Sorunuyla İlgili Bir Rapor”, İstanbul Dergisi, 37.
- [162] Bütüner, B., (2006). “Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue in İstanbul”, 42. Isocarp Congres, İstanbul.
- [163] 1937 Tarihli Prost Planı, İstanbul Metroliten Planlama Arşivi.
- [164] Ünal, Y., Yenen, Z., Merey Enlil, Z., (1993). “İstanbul’un Kimlik Değişimi: Su Kentinden Kara Kentine”, İstanbul Dergisi, 5(4): 118-128.
- [165] İstanbul Nazım Plan Bürosu, (1980). Büyük İstanbul Nazım Plan Raporu.

- [166] İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, (1995). 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Bölge Nazım Plan Raporu, İstanbul.
- [167] Hamamcıoğlu, C., (2008), Ulaşım Ağının Kentsel Hizmet Alanlarının Yerleşimine Etkilerinin İstanbul Tarihi Yarımada Örneğinde Değerlendirilmesi, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [168] İstanbul Uydu Görüntüsü, <http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx>, 15 Mayıs 2011.
- [169] İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, (2009). 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul.
- [170] Erbil, A. Ö., ve Erbil, T. (2001). "Redevelopment of Karaköy Harbor, İstanbul, Cities, İstanbul, 18(3):185–192.
- [171] Galata Port Projesi, (2003), Yapı Dergisi, Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul, 255:72-78.
- [172] Erbaş, A.E., (2007). "Port Regeneration and Sustainable Urban Development, the Case of Galata Port and Haydarpaşa Port Projects in İstanbul After 2000", 43rd ISOCaRP Congress, İstanbul.
- [173] Urkun-Bowe, İ., (2008). Comparative Analysis of Post Industrial Dockland Transformation Initiatives: Guidance for Policy for the Haydarpaşa Port and Surroundings (Liman Alanlarında Endüstri Sonrası Dönüşüm Girişimlerinin Karşılaştırmalı Analizi: Haydarpaşa Limanı Ve Çevresi İçin Politika Rehberi), Yüksek Lisans Tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- [174] Küçüköğlu, M., Marmara Port Serbest Şehri, <http://www.vecdidiker.org/rapor12.html>, 11 Mayıs 2011.
- [175] Günümüzde Haydarpaşa Limanı ve Geri Bölgesi, www.haydarpasadayanisiasi.org, 11 Mayıs 2011.
- [176] İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, (2006). İstanbul İl Bütünü Çevre Düzeni Planı Raporu, 454.
- [177] İskeçeli, E., İşte Gerçek İstanbul, www.hurriyet.com, 20 Mart 2011.
- [178] TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, (2006). Küreselleşen İstanbul ve Haydarpaşa, 26 Kasım 2005, İstanbul.
- [179] İstanbul Metropoliten Alanı Uydu Görüntüsü, <http://maps.google.com/>, 20 Mart 2011.
- [180] AÇE Planlama, (2007). Kazlıçeşme Deniz Turizmi Tesislerine İlişkin Hazırlanan 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planı Açıklama Raporu.
- [181] Zeytinburnu Uydu Görüntüsü, <http://maps.google.com/>, 20 Mart 2011.

- [182] Balamir ve Kırıl, (2005). Aspects of Regeneration in Turkey: The Zeytinburnu Project, Ankara.
- [183] Balamir, M., (2005). "Türkiye’de Kentsel İyileştirme ve Dönüşüme İlişkin Güncel Öneri ve Modeller", Mimarlık Dergisi, 322: 28-35.
- [184] Yüksel Proje Uluslararası A.Ş. ve Artı Proje, (2007). Zeytinburnu Kazlıçeşme Deniz Turizm Tesisleri Liman Projesi Deniz Yapıları Planlama Kriterleri Teknik Raporu, İstanbul.
- [185] Akyarlı, A. ve Yalçiner, A.C., (1997). "A Wave Climate Study for an LNG terminal near Marmara Ereğlisi, Turkey", Proceedings of Seventh, International Offshore and Polar Engineering Conference, Honolulu, USA, May 25-30, 3:272-278
- [186] Beşiktepe, Ş.T., Özsoy, E., Latif, M.A., Oğuz, T., (2000). "Marmara Denizinin Hidrografisi ve Dolaşımı", Marmara 2000 Sempozyumu, 11-12- Kasım 2000, 314-326.
- [187] Bükülmez, G., (2006). Ataköy Turizm Merkezi Kazlıçeşme İmar Planları Teknik İzah Raporu, 7-11.
- [188] Yetişkin Kubilay, A.(2010), İstanbul’un Haritaları 1422-1922, Kaptan Yayıncılık Ltd. Şti., Denizler Kitabevi.
- [189] Evren, B., (2006). Surların Öte Yanı Zeytinburnu, Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları.
- [190] Ahunbay, Z., (2007). "Kara Surları ve Çevresi Koruma Sorunları", Tarihi Yarımada Sempozyumu 15-16 Kasım 2007, TMMOB mimarlar odası İstanbul Büyükkent Şubesi.
- [191] 1946, 1966, 1982 ve 2008 tarihli İstanbul Hava Fotoğrafları, <http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx>, 20 Mayıs 2011.
- [192] TMMOB Şehir Plancıları İstanbul Şubesi, Avrasya Tüneli Projesi Değerlendirme Raporu, [http://www.spoist.org/dokuman/kitaplar/Avrasya Tuneli Raporu Mayis.pdf](http://www.spoist.org/dokuman/kitaplar/Avrasya_Tuneli_Raporu_Mayis.pdf), 20 Mayıs 2011.
- [193] İstanbul IV No’lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi.
- [194] World Business on Msnbc.com, Royal Caribbean Orders Largest-Ever Cruise Ship, http://www.msnbc.msn.com/id/11199685/ns/business-world_business/t/royal-caribbean-orders-largest-ever-cruise-ship/, 20 Mayıs 2011; Çeviren: Demiroğlu, O. C., (2007). Yat Evi (Dockominium) Modelinin Türkiye’deki Marinalara Uygulanabilirliği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, İstanbul.

GENESİS KRUVAZİYER GEMİSİ [194]



Project Genesis
Royal Caribbean
Passengers: 6,400



Queen Mary 2
Carnival Corp.
Passengers: 2,620



Freedom of the Seas
Royal Caribbean
Passengers: 4,370



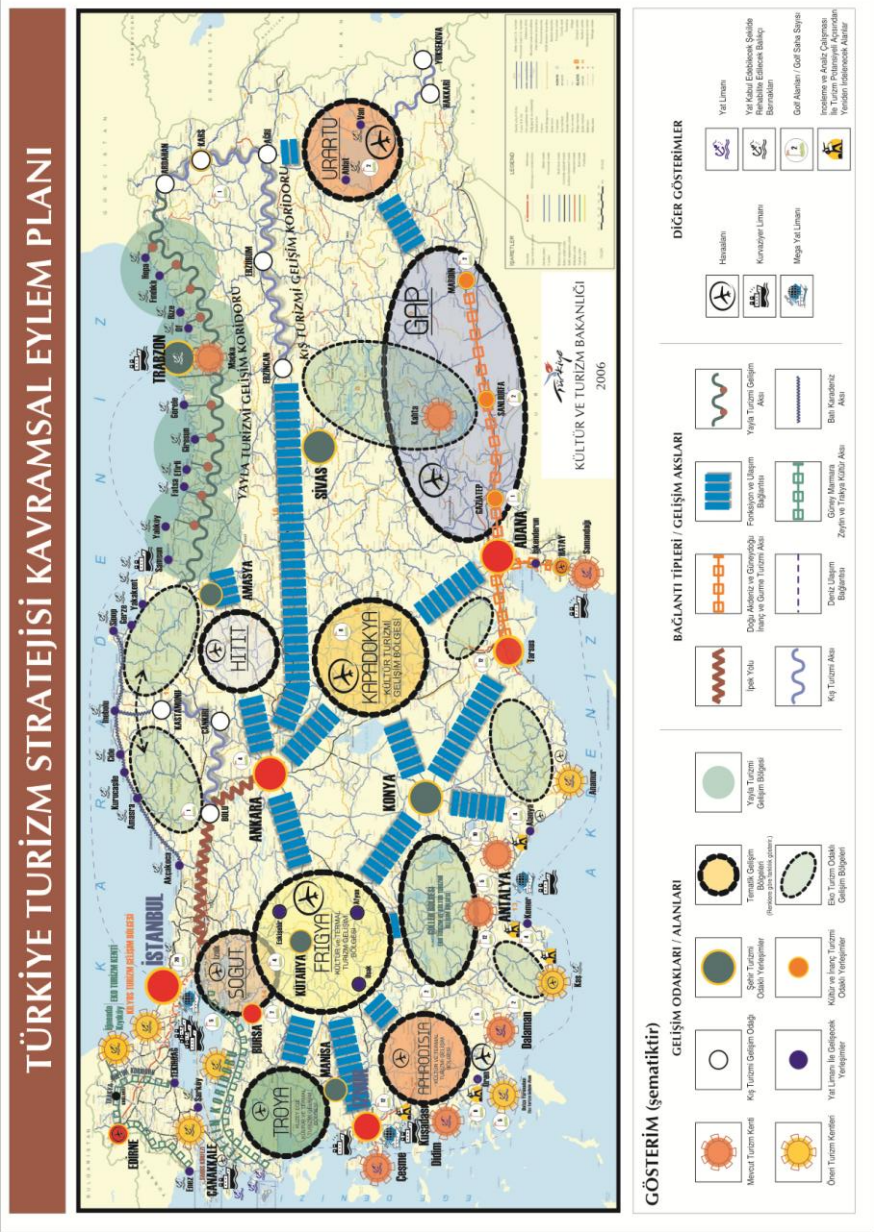
Norveç'in Aker Tersanesi'nde yapılmakta olan Genesis Kruvaziyeri (üstte), yandaki şekilde de görüldüğü üzere 1181 ayaklık (360m) boyuyla, Carnival'ın Queen Mary 2'sinin "en büyük kruvaziyer" olma unvanını devralacaktır.

2009 yılında deniz indirilmesi planlanan gemi için, Royal Caribbean şirketi 1,24 milyar dolarlık bir yatırıma girmiştir. Gemi tamamlandığında azami 6400 yolcu taşıyabilecek ve bu alanda da bir rekor kıracaktır.

KRUVAZİYER GEMİLERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ [15]

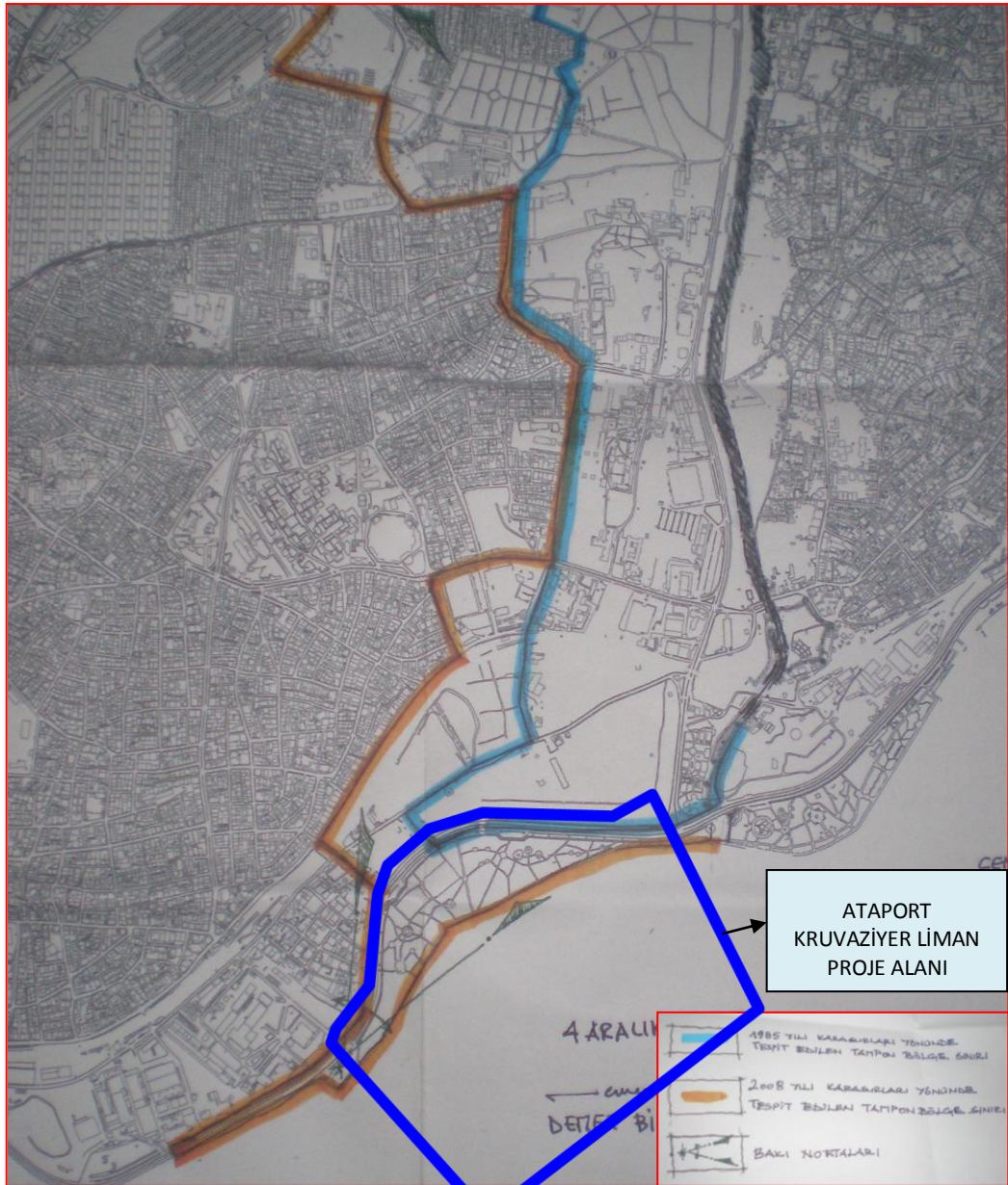
 1970' s	<i>Passengers</i>	<i>Drafts</i>	<i>Air Drafts</i>	<i>Ship Displacement (In Thousands Grt.)</i>
500 FEET	600	20-36	-	20
 1980' s				
800 FEET	1200-2000	26-30	140-175	80
 1998+				
900-1050 FEET	2600-3800	26-34	160-180	90-150
 +2010' s				
960-1250 FEET	4200-6000	26-34	200- 220	180-220
Copyright © BEA International 2005				

TÜRKİYE TURİZM STRATEJİSİ KAVRAMSAL EYLEM PLANI [80]

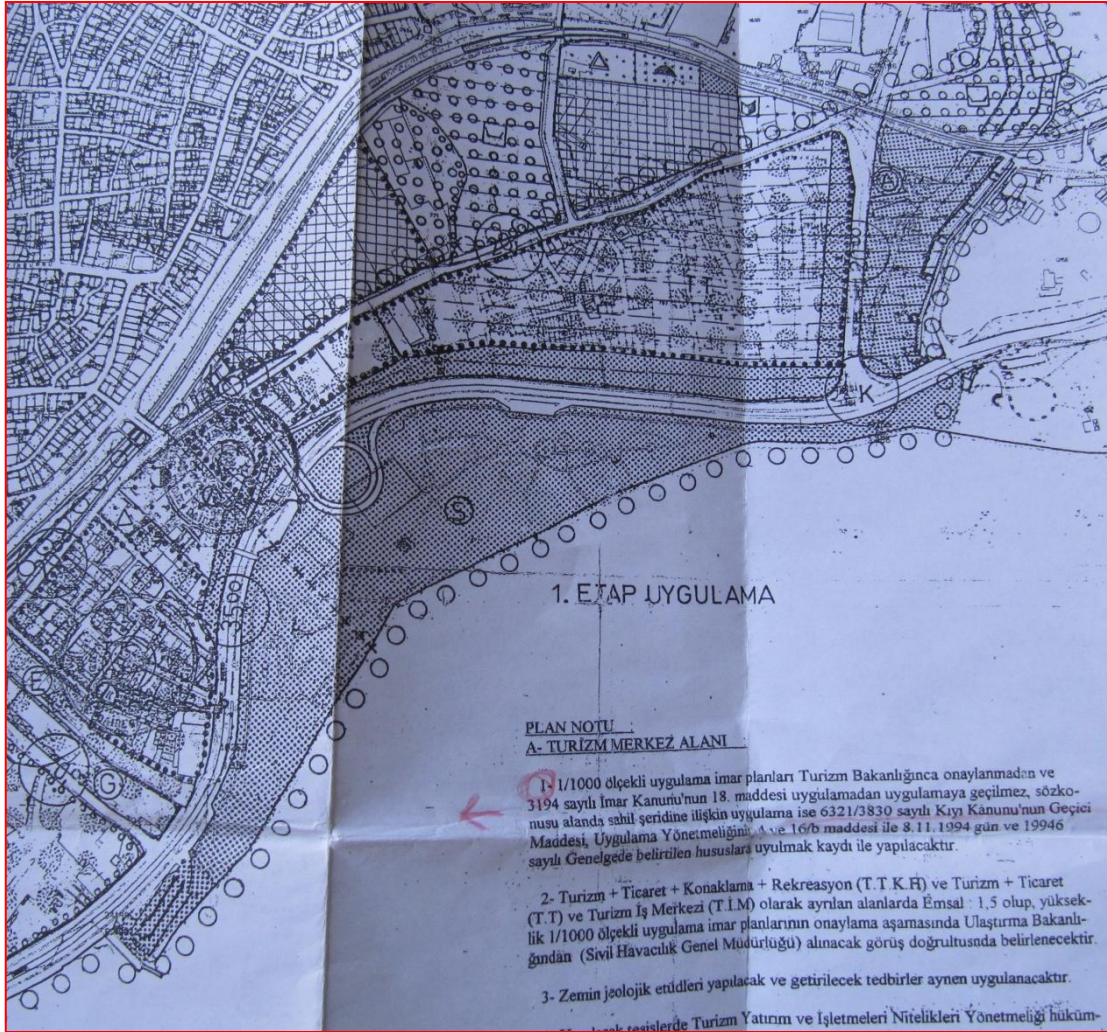




TARİHİ YARIMADA YÖNETİM PLANI SINIRLARI [193]



**1998 TARİHLİ 1/5000 ÖLÇEKLİ ATAÖY TURİZM ALANI NAZİM İMAR
PLANI(ZEYTİNBURNU KISMI) [193]**





**İSTANBUL I NUMARALI KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA
BÖLGE KURULU'NUN 31.01.2005 GÜN VE 409 SAYILI KARARI [193]**

**T.C.
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI**
İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını
Koruma Bölge Kurulu

5

Toplantı Tarihi ve No: 31.01.2005-47
Karar Tarih ve No : 31.01.2005-409

KARAR

İstanbul İli, Zeytinburnu İlçesi ' ne ait 1/5000 ve 1/1000 Ölçekli Dolgu İmar Planı tekliflerinin iletildiği ve 5226/2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, ilke kararları ve konuya ilişkin alınmış kurul kararları kapsamında değerlendirilmesinin istendiği T.C. Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü' nün 12.01.2005 tarih ve 3715 sayılı yazısı okundu ekleri incelendi, yapılan görüşmeler sonucunda;

İstanbul İli, Zeytinburnu İlçesi' nden bir bölümü geçen "Karasurları Sur Tecrit Bandı Sınırı" Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu' nun 19.06.1981 tarih ve 12850 sayılı, İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu' nun 27.02.1991 tarih ve 2523 sayılı; 18.05.1994 tarih ve 5629 sayılı kararıyla belirlenmiş olmakla birlikte güney sınırında dolgu alanı nedeniyle belirsizlik olduğundan bu sınırın ekli haritadaki gibi Kennedy Caddesini içine alarak güney tretuvarını takiben Genç Osman Caddesi ve Kennedy Caddesi kesişiminde denize dik olarak devam ettirilerek "Karasurları Sur Tecrit Bandı Sınırı" güney sınırına açıklık getirilmesine, yolcu limanı önerilen alan sur algılama bakış açıları ve etkileşim bölgesi içinde kaldığından bu alana yapılacak kentsel tasarım projelerinin kurul onayına sunulmasının istenmesine karar verildi.

BAŞKAN F. Özer ERENMAN İMZA	BAŞKAN YARDIMCISI Zekiye YENEN (BULUNMADI)
ÜYE Cem ERİŞ İMZA	ÜYE İhsan SARI İMZA
ÜYE ZEYİTBURNU BL.BŞK.TEM Servet KIRNA İMZA	ÜYE İST.BÜYÜKŞEHİR BL.BŞK.TEM. Nihat MACİT İMZA
ÜYE BAYINDIRLIK VE İSKAN MÜD. TEM. Dicle TANDIROĞLU (BULUNMADI)	
31.01.2005-Ü.G.	

İSTANBUL IV NUMARALI KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA BÖLGE KURULU'NUN 11.05.2007 GÜN VE 1375 SAYILI KARARI [193]

T.C.
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI
İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını
Koruma Bölge Kurulu

Toplantı Tarihi ve No: 11.05.2007 - 94
Karar Tarih ve No : 11.05.2007 - 1375

Toplantı Yeri:
İSTANBUL

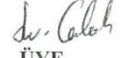
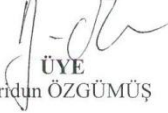
KARAR

İstanbul İli, Zeytinburnu İlçesi, Kazlıçeşme Mahallesi, Ataköy Turizm Merkezi sınırları içinde yer alan 774, 754, 755, 756, 757 adaların önüne isabet eden, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 19.06.1981 tarih ve 12850 sayılı kararıyla tarihi sit alanı olarak belirlenen ve daha sonra alınan İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 02.08.1995 tarih ve 6898 sayılı kararı ile Tarihi Yarımada Kentsel ve Tarihi Sit'i Koruma Alanı olarak tanımlanmış olan, 'Sur Tecrit Bandı' olarak anılan, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 26.10.2005 tarih ve 1371 sayılı kararıyla Zeytinburnu İlçesi sınırları içerisinde kalan bölümünde sınır revizyonu yapılmış olan alanın bitişiğinde, sur algılama ve bakış açıları ve etkileşim bölgesi içinde yer alan, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Başkanlığı'nın 10.06.1978 gün ve 10427 sayılı kararıyla tescilli Zeytinburnu 756 ada, 2 parsel ve İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 09.04.1989 gün ve 1043 sayılı kararıyla tescilli 774 ada, 6 parselde bulunan yapılara ve İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 24.05.2000 tarih ve 11850 sayılı kararıyla I. grup korunması gerekli kültür varlığı olarak tescilli sur parçasına komşu olan, devletin hüküm ve tasarrufu altındaki 144.264 m² mevcut dolgu alanı, 325.736 m² ilave dolgu alanı, 1.000.000 m² deniz alanı olmak üzere toplam 1.470.000 m² alanda 'Deniz Turizmi Tesisleri ve Kruvaziyer Liman' yapılması amacıyla hazırlanan 1/5000 ve 1/1000 ölçekli plan teklifleri ve raporların iletildiği Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü'nün 18.04.2007 tarih ve 67458 sayılı yazısı, konunun 2863 sayılı kanun ve ilgili mevzuat kapsamında Koruma Bölge Kurulunda değerlendirilmesinin sağlanması ve Bakanlığımız görüşüne esas olacak görüşün oluşturulmasının istendiği 09.05.2007 tarih ve 80419 sayılı yazısı okundu, ekleri incelendi ve yapılan görüşmeler sonucunda;

Sur Tecrit Bandı'nın bitişiğinde, sur algılama ve bakış açıları ve etkileşim bölgesi içinde yer alan, korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmiş bulunan Zeytinburnu 756 ada, 2 parsel ve 774 ada, 6 parselde bulunan yapılara ve sur parçasına komşu olan mevcut dolgu alanı ve yeni doldurulacak alanda 1/100.000 ölçekli İstanbul II Çevre Düzeni Planı'nda da yer alan liman fonksiyonunun prensip olarak uygun bulunduğu; ancak, öneri planının şehircilik açısından etkileri ve çevre plan koşulları (İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 26.01.2005 tarih ve 399 sayılı kararıyla uygun bulunan 1/5000 Ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 16.08.2006 tarih ve 583 sayılı kararıyla uygun bulunan 1/5000 ölçekli Zeytinburnu Sur Tecrit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, hakkında 17.01.2007 tarih ve 932 sayılı karar bulunan Ataköy Turizm Merkezi Kazlıçeşme 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı vd.)

Jc TM En d. Gök AE Cmy sm

**İSTANBUL IV NUMARALI KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA
BÖLGE KURULU'NUN 11.05.2007 GÜN VE 1375 SAYILI KARARI [193]**

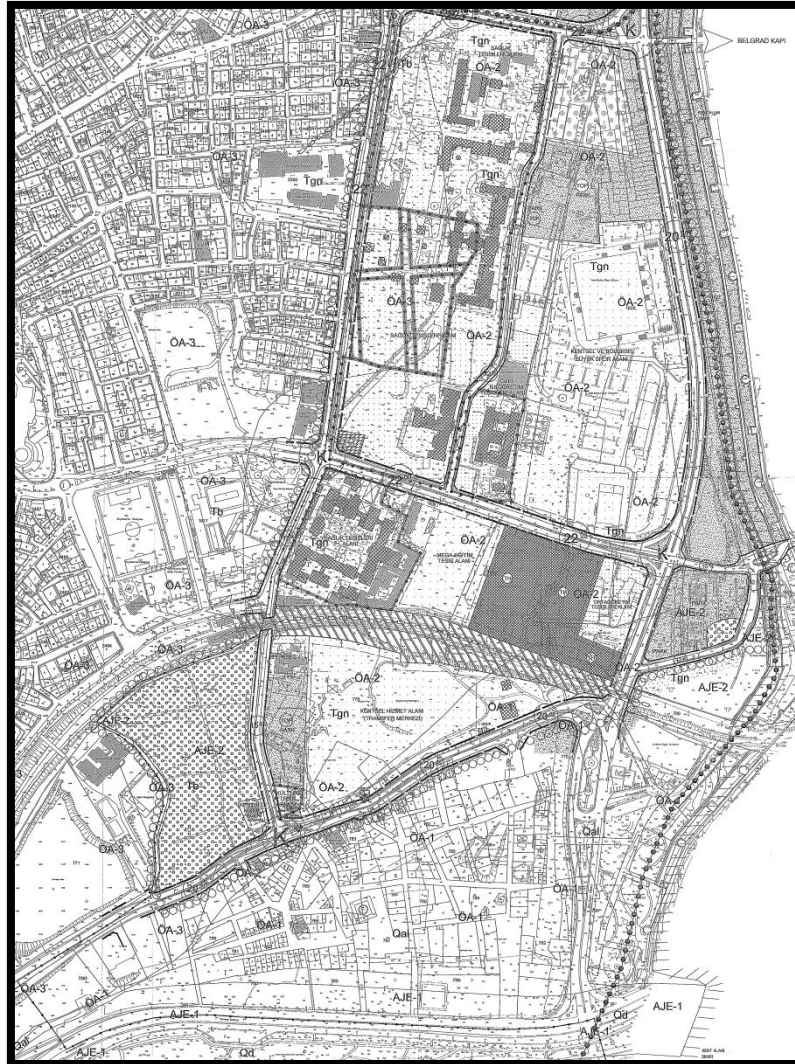
T.C. KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu		
Toplantı Tarihi ve No: 11.05.2007 - 94 Karar Tarih ve No : 11.05.2007 - 1375		Toplantı Yeri: İSTANBUL
KARAR		
bir bütün halinde ele alınarak, yeni dolgu alanı oluşturulmasıyla ilgili teknik ve yasal altyapı oluşturulduktan, ilgili kurum görüşleri alındıktan sonra geliştirilecek her ölçekteki planın kurulumuza iletilmesi gerektiğine, yapılanma koşulları ve plan notlarının planlar iletildikten sonra değerlendirilebileceğine karar verildi.		
 BAŞKAN Fehmi KIZIL	 BAŞKAN YARDIMCISI Ahmet TANYOLAÇ	
 ÜYE Ahmet ERSEN	 ÜYE Nusret İlker ÇOLAK	
 ÜYE Cem ERIŞ	 ÜYE Feridun ÖZGÜMÜŞ	
 ÜYE Murat TUNÇAY İST.B.BL.BŞK.TEM	ÜYE Zafer ALSAÇ ZEYTİNBURNU BL.BŞK.TEM BULUNMADI	ÜYE
16.05.2007 S.Y.B. 		



**İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE MECLİSİ’NİN 15.10.2010 TARİH ve
2327 SAYILI KARARI İLE ONANAN ve İSTANBUL IV NUMARALI KÜLTÜR ve
TABİAT VARLIKLARINI KORUMA BÖLGE KURULU’NA SUNULAN TARİHİ
YARIMADA KORUMA AMAÇLI NAZIM İMAR PLANI [193]**



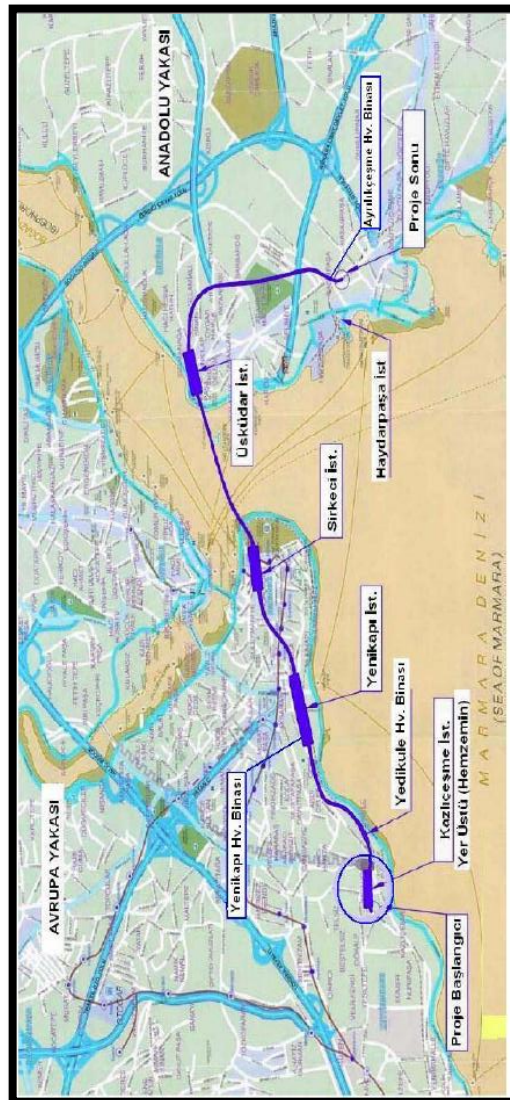
**İSTANBUL IV NUMARALI KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA
BÖLGE KURULU'NUN 16.08.2006 TARİH VE 583 SAYILI KARARIYLA
UYGUN BULUNAN 1/5000 ÖLÇEKLİ ZEYTİNBURNU SUR TECRİT ALANI
KORUMA AMAÇLI NAZİM İMAR PLANI [193]**



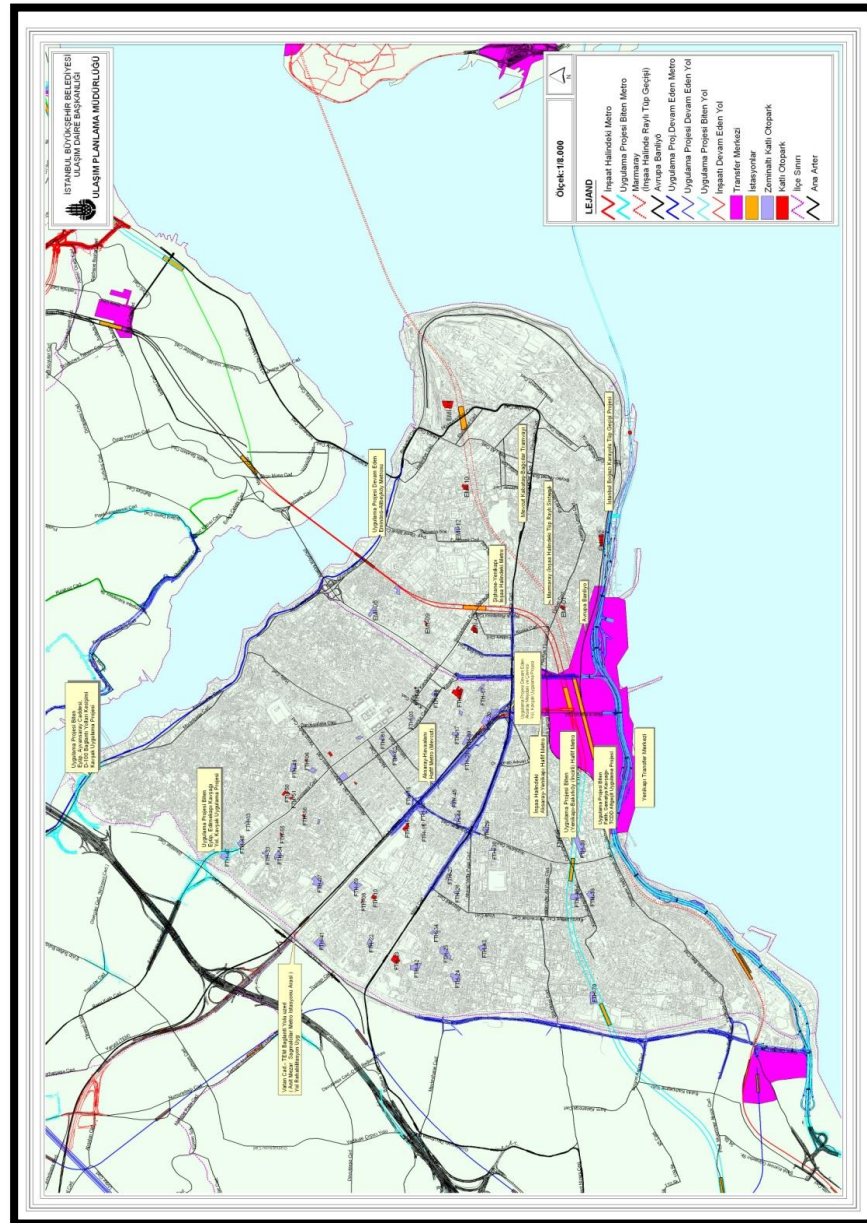
AVRASYA KARAYOLU TÜP TÜNEL PROJESİ ve KAZLIÇEŞME KISMI [193]



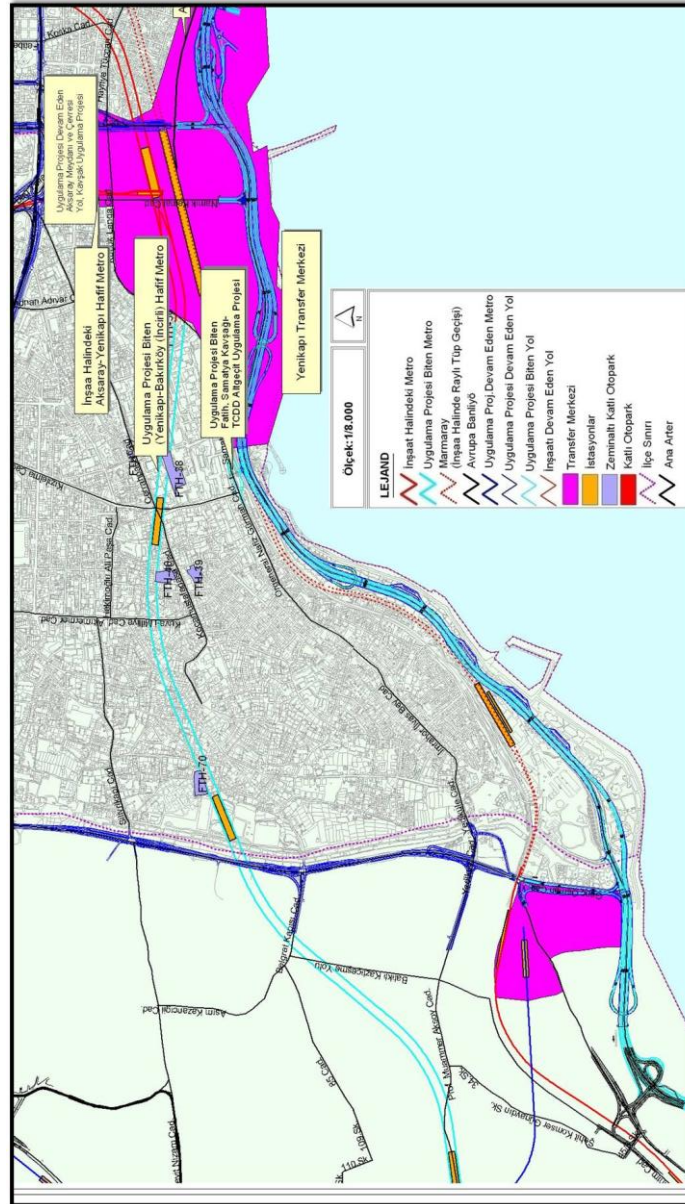
**GEBZE-HAYDARPAŞA, SİRKEÇİ-HALKALI BANLIYÖ HATLARININ
İYİLEŞTİRİLMESİ VE DEMİRYOLU BOĞAZ TÜP GEÇİŞİ
(MARMARAY) PROJESİ BC1 GÜZERGAHI [193]**



PROJE ALANI ÇEVRESİNDEKİ ULAŞIM PROJELERİ [193]



PROJE ALANI YAKIN ÇEVRESİNDEKİ ULAŞIM PROJELERİ [193]



ATAPORT KRUVAZİYER LİMAN PROJESİ [193]



PROJE ALANI VE ÇEVRESİNDEN FOTOĞRAFLAR



PROJE ALANI VE ÇEVRESİNDEN FOTOĞRAFLAR



PROJE ALANI VE ÇEVRESİNDEN FOTOĞRAFLAR



ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Bilgehan AKYÜZ
Doğum Tarihi ve Yeri : 09.06.1982 - KIRKLARELİ
Yabancı Dili : İngilizce
E-posta : bakyuz2004@yahoo.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Lisans	Şehir ve Bölge Planlama	Yıldız Teknik Üniversitesi	2006
Lise	Fen Bilimleri	Kırklareli Atatürk Lisesi (Yabancı Dil Ağırlıklı Lise)	2000

İŞ TECRÜBESİ

Yıl	Firma/Kurum	Görevi
2009-....	İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü	Şehir Plancısı
2008-2009	A Pozitif Gayrimenkul Değerleme A.Ş.	Şehir Plancısı- Değerleme

Uzman Adayı

2006-2007

NM İnşaat-Proje-Danışmanlık Ltd. Şti.

Şehir Plancısı