

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KIYI ALANLARININ YENİDEN GELİŞTİRMESİNDE
TURİZMİN ROLÜ-
GALATAPORT ÖRNEĞİNDE YAPILABİLİRLİK ANALİZİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Şehir Plancısı Zeynep ERDOĞAN**

Anabilim Dalı: DİSİPLİNLERARASI

Programı: GAYRİMENKUL GELİŞTİRME

HAZİRAN 2006

**KIYI ALANLARININ YENİDEN GELİŞTİRMESİNDE
TURİZMİN ROLÜ-
GALATAPORT ÖRNEĞİNDE YAPILABİLİRLİK ANALİZİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Şehir Plancısı Zeynep ERDOĞAN
(516011020)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 8 Mayıs 2006
Tezin Savunulduğu Tarih : 14 Haziran 2006**

**Tez Danışmanı : Yard. Doç. Dr. Ferhan GEZİCİ
Diğer Jüri Üyeleri Prof.Dr. Vedia DÖKMECİ
Yard. Doç. Dr. Ayfer YAZGAN GÜL (Y.T.Ü.)**

HAZİRAN 2006

Önsöz

Bütün okul hayatım boyunca aldığım her kararda beni destekleyen, hep bir adım önde olmamı sağlayan ve özellikle tez çalışmam sırasında girdiğim sinir krizlerini atlamamı sağlayan sevgili annem ve abime; bugünlere gelebilmem de desteğini-sevgisini hep hissettiğim ve hissedeceğim babama,

Taşkışla'daki ilk günümden itibaren lisans eğitimimde de, yüksek lisans tezimin hazırlanması sırasında göstermiş olduğu sabır ve sonsuz destekten dolayı tez danışmanım Sayın Yard. Doç Dr. Ferhan Gezici'ye,

Hayatıma yeni bir sayfa açamamı sağlayan Gayrimenkul Geliştirme Programının kurulmasında/ devam etmesinde en büyük pay sahibi olan ve desteğini her zaman hissettiğim Sayın Prof. Dr. Vedia Dökmeci'ye,

Tezimi, çok yoğun iş temposunda, hazırlayabileceğime benden çok inanan, en çıkmaza girdiğim zamanlarda bile destek veren, kader arkadaşım Şehir Plancısı Elif Ocak'a,

Yoğun tempomuz sırasında ofisteki "uykusuz tez yazarları" destekleyen başta Şehir Plancısı Başak Işık ve Danışmanlık Departmanı Sorumlusu Cem Demiröz olmak üzere eski ve yeni Colliers çalışanlarına,

Sadece örneklem bölgesine ait yaptığım çalışmalar sırasında değil, her zaman verdiği desteklerle de yanımda olduğunu bildiğim diğer kader ortağım Şehir Plancısı Ufuk Altunbaş'a,

Taşkışla'da geçirdiğimiz o güzel günlerin ardından bozulmayan dostluğumuza ve destekleri için "Orta Avlu"ya,

teşekkür ederim.

Haziran 2006

Zeynep ERDOĞAN

Anneme, Abime ve

-herzaman orda olduğunu bildiğim- Babama,

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	iv
TABLO LİSTESİ	v
ŞEKİL LİSTESİ	vi
ÖZET	vii
SUMMARY	viii
1. GİRİŞ	1
1.1. Tezin Amacı	1
1.2. Tezin Kapsamı	2
1.3. Tezin Yöntemi	3
2. KENTSEL KIYI ALANLARI: YERLEŞİM- LİMAN ŞEHİRİ VE YENİDEN GELİŞTİRME	5
2.1. Yerleşim ve Su	5
2.1.1. Kıyı alanları: Kullanıcılar ve Suya Bağımlılık	5
2.1.2. Kıyı Alanları Fonksiyonları	6
2.2. Liman Şehri	7
2.2.1. Liman Şehri kavramı	8
2.2.2. Liman-Şehir Etkileşimi ve Liman Şehri Gelişimi	8
2.2.2.1. Liman Şehri Gelişimini Etkileyen Faktörler	8
2.2.2.2. Liman Şehri Gelişimi	9
2.3. Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesi	11
2.3.1. Kıyı Alanlarının Önemini Yitirmesini Etkileyen ve Yeniden Geliştirilmesini Gerektiren Faktörler	11
2.3.2. Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesindeki Yaklaşımlar	13
2.4. Bölüm Sonucu	15
3. KIYI ALANLARININ YENİDEN GELİŞTİRİLMESİNDE TURİZM AMAÇLI KULLANIMLARINDA DÜNYA ÖRNEKLERİ	17
3.1. Amerika Kıtasında Yer Alan Yeniden Geliştirme Projeleri	17
3.1.1. Baltimore- Inner Harbor	17
3.1.1.1. Konum ve Önemi	17
3.1.1.2. Köhnemenin Nedenleri ve Yeniden Geliştirme	18
3.1.1.3. Proje Alanı	19
3.1.1.4. Proje Organizasyonu ve Finansmanı	20
3.1.1.5. Sonuç	21
3.1.2. Boston- Charlestown Deniz Kuvvetleri Tersanesi	22
3.1.2.1. Konum ve Önemi	22
3.1.2.2. Köhnemenin Nedenleri ve Yeniden Geliştirme	23
3.1.2.3. Proje Alanı	24
3.1.2.4. Proje Organizasyonu ve Finansmanı	25
3.1.2.5. Sonuç	25

3.2. Avrupa Kıtasında Yer Alan Yeniden Geliştirme Projeleri	26
3.2.1. Barselona	26
3.2.1.1. Konum ve Önemi	26
3.2.1.2. Köhnemenin Nedenleri ve Yeniden Geliştirme	27
3.2.1.3. Proje Alanı	28
3.2.1.4. Proje Organizasyonu ve Finansmanı	29
3.2.2.5. Sonuç	29
3.2.2. Londra- Docklans	30
3.2.2.1. Konum ve Önemi	30
3.2.2.2. Köhnemenin Nedenleri ve Yeniden Geliştirme	31
3.2.2.3. Proje Alanı, Organizasyonu ve Finansmanı	32
3.2.2.4. Sonuç	32
3.3. Asya Kıtasında Yer Alan Yeniden Geliştirme Projeleri (Tokyo)	35
3.3.1. Konum ve Önemi	35
3.3.2. Yeniden Geliştirme Nedenleri	36
3.3.3. Proje Alanı	36
3.3.4. Proje Organizasyonu ve Finansmanı	37
3.3.5. Sonuç	38
3.4. Okyanusya Kıtasında Yer Alan Yeniden Geliştirme Projeleri (Sydney)	38
3.4.1. Konum ve Önemi	38
3.4.2. Yeniden Geliştirme Nedenleri	39
3.4.3. Proje Alanı	40
3.4.4. Proje Organizasyonu ve Finansmanı	42
3.4.5. Sonuç	42
3.5. Bölüm Sonucu ve Değerlendirme	46
4. DÜNDEN BUGÜNE KARAKÖY- SALIPAZARI BÖLGESİ	48
4.1. Karaköy- Salıpazarı Bölgesi	48
4.1.1. Galata Bölgesinin Gelişimi	48
4.1.2. Galata Rıhtımı- Karaköy Limanı	51
4.1.3. İstanbul Boğazı'ndaki Diğer Limanlar	52
4.2. Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesi Kapsamında Galataport Projesi	53
4.2.1. Galataport Projesinin Ortaya Çıkmasının Nedenleri	55
4.2.2. Planlama Süreci	55
4.2.3. Galataport Projesine Genel Bakış	57
4.2.3.1. Galataport Projesi'nde konsept belirleme süreci	57
4.2.3.2. Galataport Projesi'nde Mevcut Kullanım Alanları	59
4.2.3.3. Galataport Projesi	60
4.3. Bölüm Sonucu	65
5. GALATAPORT PROJESİ KAPSAMINDA OTELİN YAPILABİLİRLİK ANALİZİ (FİNANSAL FİZİBİLİTE)	67
5.1. Finansal Fizibilite Çalışması	67
5.1.1. Finansal Fizibilite Çalışmasında Kullanılan Kavramlar	67
5.1.2. Finansal Fizibilite Çalışmasında İzlenen Adımlar	69
5.1.3. Finansal Fizibilite Çalışmasında Yapılan Kabuller ve Finansal Fizibilite Çalışması	69
5.2. Finansal Fizibilite Çalışmasının Sonuçları	81
6. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	82

KAYNAKLAR	84
EKLER	88
EK- A. 1- 2634 SAYILI TURİZMİ TEŞVİK KANUNU	88
EK- A. 2- 3621 SAYILI KIYI KANUNU	96
EK- A. 3- ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI HAKKINDA KANUN	100
EK- B- KARAKÖY-SALIPAZARI BÖLGESİ TARİHİ HARİTALAR	102
EK- C- GALATAPORT BÖLGESİ VE HİTERLANDI ARAZİ KULLANIMI ANALİZİ	
LEJAND	104
EK- D. 1- TOPHANE- SALIPAZARI TURİZM MERKEZİ 1/5.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI	105
EK- D. 2- TOPHANE- SALIPAZARI TURİZM MERKEZİ 1/5.000 ÖLÇEKLİ NAZIM PLANI NOTLARI	106
EK- E- KARAKÖY-SALIPAZARI BÖLGESİ FOTOĞRAFLARI	107
ÖZGEÇMİŞ	110

KISALTMALAR

MİA	: Merkezi İş Alanı
BDC	: Baltimore Development Corporation
BRA	: Boston Redevelopment Authority
LDDC	: London Docklands Development Corporation
TFA	: Tokyo Frontier Association
DHA	: Darling Harbor Authority
UİP	: Uygulama İmar Planı
NİP	: Nazım İmar Planı
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
NBD- NPV	: Net Bugünkü Değer
IRR	: İç Verimlilik Oranı

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 3.1	İncelenen Yeniden Geliştirme Projeleri 17
Tablo 3.2	İncelenen Kıyı Alanı Yeniden Geliştirme Çalışmaları Özet Tablosu 44
Tablo 4.1	Proje Alanındaki Mevcut Kullanım Büyüklükleri 59
Tablo 4.2	Alan Kullanımları Karşılaştırılması 64
Tablo 5.1	İstanbul'a Gelen Turistlerin Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı 71
Tablo 5.2	İstanbul'daki Beş Yıldızlı Otellerdeki Tesise Geliş, Geceleme Sayıları İle Ortalama Kalış Süreleri Ve Doluluk Oranlarına Göre Dağılımı 71
Tablo 5.3	İstanbul'daki Beş Yıldızlı Oteller 72
Tablo 5.4	Galataport Projesine Emsal Otellerin Oda Tiplerinin Özelliklerine Göre Oda Liste Fiyatları 74
Tablo 5.5	Otelin Oda Tiplerine Göre Ortalama Oda Fiyatları 75
Tablo 5.6	Otel Kullanımı: Genel Veriler- Kabuller 79
Tablo 5.7	İskonto Edilmiş 10 Yıllık Nakit Akışı Tablosu 80

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 2.1	Turistik- Tarihi Kıyı Alanlarını Oluşturan Koşullar	15
Şekil 3.1	Baltimore Konum	18
Şekil 3.2	Inner Harbor Projesi Havadan Görünüşü	19
Şekil 3.3	Inner Harbor Genel Görünüş	21
Şekil 3.4	Boston Konum	22
Şekil 3.5	Charlestown Deniz Kuvvetleri	23
Şekil 3.6	Charlestown Deniz Kuvvetleri Tersanesinin Havadan Görünüşü	23
Şekil 3.7	Charlestown Deniz Tersanesi Vaziyet Planı	24
Şekil 3.8	Charlestown Deniz Tersanesine Bakış	26
Şekil 3.9	Barcelona- Konum	27
Şekil 3.10	Port Vell'e Genel Bakış	28
Şekil 3.11	Port Vell'in Havadan Görünüşü	30
Şekil 3.12	Port Vell'e Genel Bakış	30
Şekil 3.13	Londra- Konum	30
Şekil 3.14	Docklands'in Havadan Görünüşü	31
Şekil 3.15	Londra- Docklands: Proje Alanları	34
Şekil 3.16	Docklands Projesi'nden Görünüş	35
Şekil 3.17	Tokyo- Konum	36
Şekil 3.18	Teleport Projesi Alanları	37
Şekil 3.19	Teleport Projesi'nden Genel Görünüş	37
Şekil 3.20	Sydney- Konum	39
Şekil 3.21	Darling Harbor- Konum	40
Şekil 3.22	Harborside	41
Şekil 3.23	Darling Harbor Haritası	42
Şekil 3.24	Darling Harbor'a Genel Bakış	43
Şekil 4.1	1891 Galata Planı	49
Şekil 4.2	Galataport Konum	53
Şekil 4.3	Galataport Konum	54
Şekil 4.4	Galataport Bölgesi ve Hinterlandı Arazi Kullanım Analizi- 2005	55
Şekil 4.5	Galataport Projesi- Hava Fotoğrafı	60
Şekil 4.6	Galataport Projesi Vaziyet Planı	61
Şekil 4.7	Karaköy Bölgesi Vaziyet Planı	61
Şekil 4.8	Karaköy Bölgesi'nden Görünüş	62
Şekil 4.9	Salıpazarı Bölgesi Vaziyet Planı	62
Şekil 4.10	Salıpazarı Bölgesi 'nden Görünüş	64
Şekil 4.11	Galataport Projesi Alan Dağılımı (%)	64
Şekil 5.1	Beş Yıldızlı Otelin Planı Ve Kesiti	70
Şekil 5.2	İstanbul Boğazı'ndaki İstanbul Boğazı'ndaki Mevcut Beş Yıldızlı, Butik Oteller Ve İnşa Halinde/Planlama Aşamasındaki Oteller	73

KIYI ALANLARININ YENİDEN GELİŞTİRMESİNDE TURİZMİN ROLÜ- GALATAPORT ÖRNEĞİNDE YAPILABİLİRLİK ANALİZİ

ÖZET

Kıyı alanları yüzyıllar boyunca insanoğlu için önemli olmuştur. Farklı kullanımların olduğu bu alanlarda en önemli fonksiyonlardan biri limandır. Gelişen teknoloji, değişen sosyo-ekonomik ve coğrafi değerlerin sonucunda, liman faaliyetleri 20. yy'ın ikinci yarısından itibaren şehir dışı alanlara doğru kaymaya başlamıştır. Şehirlerin en değerli parçasında yer almış olan liman alanlarının terkedilmesi sonucunda atıl ve çöküntü alanı haline gelen bölgeler ortaya çıkmıştır.

Şehir alanının beliri bir bölgesinde yer alan, ancak çöküntü haline gelen ve şehri bir anlamda tehdit eden söz konusu alanların tekrar şehre kazandırılması amacıyla çeşitli projeler geliştirilmiştir. Konum ve önemi, yeniden geliştirmenin sebepleri, projelerin organizasyonları ve finansmanları açısından dünyadaki gerçekleşmiş projeler incelenmiştir. İstanbul'da planlanan Galataport Projesine yön vermesi açısından karma kullanımlı projelerdeki turizm fonksiyonun rolü detaylı olarak araştırılmıştır.

Galataport örneğinde, yapılabirlik analizine yönelik olarak, iskonto edilmiş 10 yıllık nakit akışı yöntemiyle finansal fizibilite çalışması hazırlanmıştır. Buradaki amaç; finansman açısından yatırımcının projeye girmesini sağlayabilmek için projenin verimliliğini ve net bugünkü değerini yatırımcının getiri beklentisi açısından ölçmektir. Nakit akışının sonucunda yatırımcının turizmin önemli rol oynadığı yeniden geliştirme projesine girebileceği ortaya çıkmıştır.

THE ROLE OF TOURISM IN WATERFRONT REDEVELOPMENT PROJECTS- FEASIBILITY ANALYSIS OF GALATAPORT PROJECT

ABSTRACT

Waterfronts have been important for humankind during centuries. One of the different land uses in waterfront areas is the ports. As the result of the development of the technology and the change of socio-economical and geographical issues, the port facilities have started to move out of the city in the second half of the 20th century. After the abandonment of the ports which used to exist in the most valuable area of the city, there occurred inactive and blighted areas.

Projects have been developed in order to gentrify these areas which exist in a certain spot in the city however have become inactive and also a threat for the city in a way. Previous projects (that have been accomplished) have been examined in matters of location and importance; the reasons of development; organization and finance. In order to lead the Galataport Project which is planned in Istanbul, the role of the tourism function in mixed-use projects has detailedly been analysed.

In the example of five-star hotel in the Galataport Project, a financial feasibility programme has been prepared with the 10-year discounted cash flow method for the feasibility analysis. The goal here is to measure the profitability and the net present value of the project according to the investors' expectations and in order to have the investor join the project. The only probability for the investor to join the waterfront redevelopment project which tourism plays an important role as a catalyst is according to the result of cash flow.

1. GİRİŞ

1.1. Tezin Amacı

Yaşamın başlangıcından beri, insanoğlunun en büyük yaşam kaynağı olan su ile yaşanan mekan olan karanın birbiriyle kesiştiği yer olarak nitelendirilebilecek kıyı alanı teknolojinin gelişmesiyle birlikte günün ihtiyaçlarına göre şekillenmiş ve kullanımı değişmiştir. Kıyı alanları, depolama, taşıma gibi farklı endüstriyel hizmetlerinin yanısıra uluslararası ticaretin varolduğu, görsel ve fonksiyonel olarak da rekreasyonel olma özelliğine de sahip olmuştur. Sanayi devrimine kadar uzak mesafelere ulaşımı sağlayan su yollarının, karayla buluştuğu alan olan liman bölgeleri; teknolojinin de gelişmesiyle beraber, özellikle kargo ve gemicilik alanında daha geniş kullanım alanlarına gereksinim duymuştur. Dolayısıyla mevcut limanlar ihtiyaca cevap veremez hale gelmiş; şehir dışındaki bölgelere yönelmiştir.

1950'lerden itibaren bütün dünyada, liman alanları ve depolama fonksiyonları giderek şehir merkezinde yeralan kullanım alanlarını terketmişlerdir. Zaman içinde atıl ve giderek çöküntü alanları haline gelen söz konusu alanlar; yerel yönetimler, devlet kuruluşları, akademisyenler gibi pek çok farklı grubun ilgisini çekmiştir. Kıyı alanlarının 1960'lardan itibaren tekrar şehirle bütünleşmesine çalışılmıştır. Önceleri Amerika kıtasında görülen bu çalışmalar giderek Avrupa ve diğer bölgelerde de gözlenir olmuştur. 1970'lerde devam eden çalışmalar, 1980'li yıllarda kentlerde gözlemlenen yapısal dönüşümle birlikte, hız kazanmıştır. Son yıllarda değişen yaşam standartları ile birlikte kentlerin kıyı alanlarında farklı kullanım alanlarının geliştirilmesi gündeme gelmiştir.

Dünyada gerçekleşen pek çok örnekte, projelerden yerel halkın yararlanmasının yanısıra gelen turiste de hitap etmesi dikkat çekicidir. Aslında bir çok alanda rekabet içerisinde olan kentlerin, gelen turistleri çoğunlukla karşılama alanı olarak kabul edilebilecek kıyı alanlarındaki yeniden geliştirme projelerini, rekabette önemli bir araç olarak görmeleri beklenen bir durumdur. Bu rekabet çerçevesinde en belirleyici faktörlerden biri olarak turizm fonksiyonu ön plana çıkmaktadır.

İstanbul'da gerçekleştirilen projeler de kenti güzelleştirme ve diğer kentlerle rekabet etme amaçları taşımaktadır. Bu çalışma kapsamında, dünyadaki diğer projelerle karşılaştırılmasıyla beraber Karaköy- Salıpazarı Bölgesi'nde planı hazırlanan Galataport Projesi'nin kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinde turizm fonksiyonu açısından değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaca yönelik olarak proje dahilindeki beş yıldızlı otelin yapılabirlik analizi yapılmıştır.

Galataport Projesi içinde yer alan beş yıldızlı otelin, gelecek 10 yıldaki gelir ve giderlerinin öngörülmesi ile finansal fizibilite analizinde kullanılması gerekli veriler pazarda araştırılarak iskonto edilmiş nakit akışında yer almıştır. Galataport Projesindeki beş yıldızlı otelin karı ve iç verim oranı, yatırımın yapılmasına yönelik karar verme sürecini nasıl etkileyeceğini ortaya konması hedeflenmiştir.

1.2. Tezin Kapsamı

Bu tez kapsamında, kıyı alanlarının teknolojik, sosyo-ekonomik ve coğrafi nedenlerle giderek atıl duruma gelmelerinin ardından, bu alanların yeniden geliştirilme çalışması ve bu çalışmalarda turizmin rolü araştırılmıştır.

Altı ana bölümden oluşan tez kapsamında birinci bölümde tez çalışmasının amacı, kapsamı ve yöntemi açıklanmıştır.

Yerleşimin suyla olan ilişkisi, kentsel kıyı kullanımları ve yeniden geliştirilmesi ikinci bölümün konusudur. Kıyı alanlarının en önde gelen fonksiyonu olan liman ele alınmış, liman ile şehrin etkileşimi ve liman şehri kavramı incelenmiştir. Gelişen teknoloji, değişen yaşam koşulları ve farklılaşan kentsel gereksinimlerle beraber kıyı alanlarında yeniden geliştirme faaliyetleri irdelenmiştir. Bu bölümde ayrıca söz konusu alanlarda geliştirme faaliyetlerinin gündeme geliş sebepleri ortaya konmuş; yeniden geliştirme faaliyetlerindeki yaklaşımlar araştırılmıştır.

Üçüncü bölümde; konumlarına göre sınıflandırılan dünyadaki kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesi konusundaki örnekler; Amerika, Avrupa, Asya ve Okyanusya'da olmak üzere lokasyonlarına göre sınıflandırılmıştır. Projeler incelenirken turizm fonksiyonu irdelenmiş, geliştirilen alanların mevcut dokuyla bağının yanısıra diğer bölgelerden çekim güçleri karşılaştırılmıştır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde Karaköy- Salıpazarı Bölgesi incelenmiş, tarihsel gelişimi açıklanmıştır. Değişen fiziksel ihtiyaçlar doğrultusunda, geliştirilmesi gereken limanın, diğer ülkelerle rekabet içerisinde olan Türkiye'nin en önemli imajlarından biri olabilecek kruvazer limanla beraber Galataport Projesi incelenmiştir. Galataport projesindeki alanların mevcut kullanımları ile planlanan alanlar karşılaştırılmıştır. Tezin hazırlanması sırasında gündemde olan bu proje ile ilgili planlama süreci, projedeki çelişkiler ve yapılan ihalenin iptalini gerektiren unsurlar ortaya konmuştur. Buradaki amaç, projeyi olduğu gibi kabul ederek tüm yönleriyle değerlendirmek ve dünyadaki örnekleriyle karşılaştırmaktır.

Tezin beşinci bölümünde ise, planı hazırlanan Karaköy- Salıpazarı Bölgesi'ndeki Galataport Projesi'nde yer alan beş yıldızlı otelin fizibilite analizi yapılmıştır. Bu bölümdeki amaç, dünyadaki uygulamalar ile karşılaştırılan Galataport projesindeki turizmin rolünü finansal olarak da ortaya konmasıdır.

1.3. Tezin Yöntemi

Tezin amacına uygun olarak öncelikle işlevini yitirerek yeniden geliştirilen alanlara yönelik literatür araştırması yapılmıştır. Yapılan araştırmalar sırasında kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinde, dünyada gerçekleştirilmiş projeler de ayrıca incelenmiştir.

Çalışma alanı olan Karaköy- Salıpazarı'nın, dünden bugüne tarihsel gelişiminin incelenmesinde ise, belirtilen literatür araştırmalarının yanında Beyoğlu Belediyesi Planlama Müdürlüğü'nden elde edilen haritalarla bölgenin gelişiminin incelenmiş ve görsel olarak açıklanmamıştır. Galataport Projesinin detaylandırılmasında ise, planlanan proje incelenmiştir. Türkiye gündeminde uzun süre yer alan proje güncel yayınlardan takip edilmiş ve uzman görüşlerinden faydalanılmıştır. Ayrıca proje üzerindeki çelişkilerin açıklanması açısından hukuki konuların detayları eklerde sunulmuştur.

Geliştirilen alanlarda turizmin rolünün ortaya çıkarılması sırasında, çevreden alınan verilerin ışığında, bu konudaki uzmanların görüşleri alınarak yapılabirlik analizi uygulanmıştır. Tezin amacına yönelik yapılan finansal fizibilite yönteminin konut, ofis, perakende alanlarında olduğu gibi otel içinde de daha önceden çeşitli akademik araştırmalarda kullanıldığı tespit edilmiştir (Çırakoğlu, 2005; Yılmaz, 2006). Söz konusu finansal fizibilite yöntemi kullanılarak dünyadaki örnekleri ile karşılaştırılan Galataport projesindeki turizm fonksiyonu irdelenmiştir.

Yapılabilirlik analizi kapsamında finansal fizibilite çalışması yapılmıştır. Bu süreçte, Galataport Projesindeki beş yıldızlı otel için pazar analizi hazırlanmış; İstanbul'da arz ve talep analizi yapılmıştır. Galataport Projesindeki beş yıldızlı otele emsal olabilecek oteller incelenmiş, ayrıca otelin gelir ve giderlerine yönelik bir çalışma için, bu konuda çalışmış profesyonellerle görüşülmüştür. Ortaya çıkan sonuçlar doğrultusunda otele ait gelir ve giderler öngörülmüş; iskonto edilmiş 10 yıllık nakit akışı hazırlanmıştır.

2. KENTSEL KIYI ALANLARI: YERLEŞİM- LİMAN ŞEHİRİ VE YENİDEN GELİŞTİRME

Bu bölümde, kıyı alanlarının yerleşim ve su ilişkisi kavramsal olarak açıklanacaktır. Suyun farklı kullanımlar açısından farklı kullanıcılar için bağımlılığı ve önemi vurgulanacaktır. Değişen koşullarla beraber kentsel kıyı alanlarında yeniden geliştirme olgusu incelenecektir.

2.1. Yerleşim ve Su

İnsanın dünya tarihi boyunca kıyıdaki varoluşu, yarattığı uygarlıklarla önemli paralellikler göstermiş ve zaman içinde farklılaşan türde eylemlerle bir serüven oluşturmuştur. Söz konusu serüvende, su, yaşamın kaynağı olarak ilk yerleşimin odağı rolünü oynamış, çok yönlü bir ilişki de başlamıştır. İnsan toplum içinde yaşamasını ancak, kullandığı kaynaklarla ve çevre ile kendisi arasında kurmak zorunda olduğu dengeyle sürdürebilir. Bu kaynakların içinde vazgeçilmez önemiyle su, insana çok yönden katkı sağlamak ve manipüle edilmesi gerekli bir elemanı oluşturmaktadır.

Su, tarih içerisinde, Mezopotamya'dan başlayarak;

- İnşaat materyallerinin ve yiyeceğin taşınması
- Savunma hattı
- İçme suyu kaynağı
- Gücün

anlamı olmuştur (Craig-Smith ve Fagence, 1995).

2.1.1. Kıyı Alanları: Kullanıcılar Ve Suyu Bağımlılık

Su her anlamıyla, insanlık için, hem bir yaşam biçimi, hem de vazgeçilmez bir parça olmuştur. Suyu bağımlılık derecesi; nehir kıyısında yer alan, iç kesimlerdeki şehirlerin yenilenmesi ve rehabilitasyonu sorunlarının incelenmesi sırasında, Wrenn tarafından yapılan sınıflandırmaya dayanmaktadır (Craig-Smith ve Fagence, 1995).

Bağımlılık derecesi temel olarak kullanıcı grubun amaç ve perspektifine bağlıdır. Suya bağımlılık iki çeşittir:

- a- Birincil kullanıcılar: Konut, çalışma alanı, rekreasyon alanı olarak kullananlar.
- b- İkincil kullanıcılar: Kamusal alan olarak bir kaynak kabul edenler. Bu gruptakiler kaynağı kendileri direkt kullanmayacak bile olsalar su kıyısının kalitesi ve kullanımına ilgilidirler (Craig-Smith ve Fagence, 1995).

Her iki grup için kendi içinde odaklandığı bir faktör olduğundan söz edilebilir. Örneğin, endüstriyel amaçlı olan kullanımda, operasyonel verimlilik olarak tanımlayabileceğimiz faktörler öncelik kazanır. Yani kullanım alanının büyüklüğü, binaların erişilebilirliği, otopark imkanı ile su, elektriğin sağlanması gibi faktörler önceliklidir. Eğer söz konusu kullanım rekreasyonel olursa bu faktörler çevresel kalite olarak nitelendirilebilir (Craig-Smith ve Fagence, 1995).

Suya bağımlılık için, başka bir sınıflandırma yapmak da mümkün olabilir:

- a- Suya Bağımlı Kullanım (Water-dependent uses): Kıyı alanları dışında başka bir konumda olamayacak kullanımlardır. Feribot ve diğer marina terminalleri, gemi tamir ve yapım atölyeleri, ticari avlanmalar gibi alanlar bu gruba örnek olabilir.
- b- Suya Bağlı Kullanım (Water-related uses): Kıyı alanlarında olmalarından dolayı avantajlı durumda olan kullanımlardır. Örneğin, sanayi üretim sahaları, bazı depolama aktiviteleri ve kamusal alanlar.
- c- Sudan Bağımsız Kullanım (Water-independent uses): Bağlı yada direkt yoldan kıyı alanlarında olması gerekmeyenler. Bu gruba konutlar, oteller, kamu parkları, bazı ticari ve servis kompleksleri gibi alanlar örnek olarak gösterilebilir (Craig-Smith ve Fagence, 1995).

2.1.2. Kıyı Alanları Fonksiyonları

Dünyadaki büyük kentlerin ağırlıklı olarak kıyılarda yer almalarının tesadüf olmadığı ve kıyı kentlerinin dinamizminin dünya ölçeğindeki ilişkilerin dinamizmiyle bağlantılı olduğu düşünülmektedir.

Geçtiğimiz iki yüz yıl boyunca kıyı alanları çeşitli fonksiyonlar için kullanılmıştır. Bu kullanımlar; liman tesisleri, imalat sanayi, su temini, drenaj, pis su arıtma tesisi ve elektrik güç üretimi olarak sıralanabilir. Söz konusu kullanımları, detaylandırmak gerekirse:

Liman tesisleri:

- Toptan eşyanın ithalat ve ihracatı,
- Gemi yapım, bakım ve onarımı,

İmalat sanayi:

- Hacimli olan materyallerin kullanıldığı yada üretildiği sevkiyatında,
- Katı, sıvı yada gaz atıkların gerekli kaliteyle deşarj işlemi sırasında,
- Üretim işleminde,

Su temini:

- Temel olarak, akıntıya karşı set ve rezerve edilmesinde,
- Zaman zaman ise akıntı yönünde atıkların taşınması yada küçük ölçekli teminin kaynaktan sağlanmasında

Drenaj:

- Doğal nehir ayaklarına yada koridorlarının kullanılması
- Doğal drenaj yapay olarak yapılan setler tarafından çoğaldığında; kirletici, tortu ve döküntüler içeri akışından, komplikasyonlar birbirini izleyebilir.
- Komplikasyonlar; tarama, duvarların ve iskelelerin inşası tarafından doğal sistemin değişmesiyle devam edebilir.

Pis su arıtma tesisi:

- Genellikle yolların, park alanlarının yada ticari geliştirmenin inşasından önce ıslahın başlangıcı olarak

Elektrik güç üretimi:

- Soğutma yada güç kaynağı yakıtının (kömür, petrol) ulaşımına yardımcı olması,
- Direklerin güzergahları

şeklinde sıralamak mümkün olabilir (Craig-Smith ve Fagence, 1995).

2.2. Liman Şehri

Kıyı alanlarındaki fonksiyonlar sıralandığında, şehrin gelişimini etkileyen karakterini değiştiren liman kullanımının şehirle olan ilişkisi; liman şehri olarak öne çıkmaktadır.

2.2.1. Liman Şehri Kavramı

Liman şehri fikrinin, şehrin başlıca unsuru olan limanla arasındaki yakın ilişkiden türemiş olduğu düşünülebilir. Şehrin kendi fiziksel durumundan kaynaklanan ve denizcilikle bağlantılı olarak, eskiden beri süregelen bir ilişki olabildiği gibi; gelişen teknolojiyle beraber yakın zamanda kurulmuş yeni bir ilişki olması da mümkündür.

Liman şehirleri, tarih boyunca topluluklar ve şehirler arasında ilişkilerde, toplulukların ve ekonomilerin reorganizasyonunda ve mekansal organizasyonda önemli bir unsur olarak ortaya çıkmıştır. Buna bağlı olarak, liman şehri kavramı mekana ve zamana bağlı olarak; politik, sosyo-ekonomik, işlevsel ve teknolojik olarak birçok boyutta yoruma açık hale gelmiştir (Özbayraktar, 2000)

Arazi kullanım ve şehrsel ulaşım genel olarak veya istihdam fırsatları için ilişkilerde; liman ve şehrin birbirini etkileme dereceleri, yerel ve bölgesel kesimlerde anlaşmazlığa yol açabilecek boyutta tartışmaları arttıran kritik bir konu olmuştur (Hoyle ve Pinder, 1992). Bu durum, şehrin mekansal ve ekonomik şekillenmesinde liman fonksiyonunun önemli bir unsur olduğunu ortaya koymaktadır.

2.2.2. Liman-Şehir Etkileşimi ve Liman Şehri Gelişimi

Dünya ölçeğinde düşünüldüğünde neredeyse bütün büyük şehirlerin kıyıda konumlanmış olması bir tesadüf değildir. Buna karşılık, kıyıda yerleşik bütün şehirlerin de büyük şehir olması beklenmemelidir. Şehrin gelişimini etkileyen diğer bileşenler göz önünde bulundurulmalıdır.

Liman şehrinin gelişimini etkileyen çeşitli faktörlerin var olduğu unutulmamalıdır.

2.2.2.1. Liman Şehri Gelişimini Etkileyen Faktörler

Liman şehrinin gelişimini temel olarak beş faktörün belirlediğinden söz edilebilir. Bu faktörler;

- Limanın fiziksel şartları,
- Limanın konumu,
- Denizcilik teknolojisindeki ilerlemeler,
- Çevre etkilerinin önemi,
- Ticaretin gelişmesiyle ortaya çıkan olayların etkileri

olarak sıralanabilir. Liman şehrin tam olarak gelişebilmesi için sayılan bu faktörlerden olumlu etkilenmesi gereklidir.

Liman şehri gelişiminde; bu değişik faktörler arasındaki denge konumdan konuma değişir, fakat bütün liman şehirlerinde büyük ölçüde yerleşimin merkezini ifade eden, tasarım ve konum açısından fiziksel ve sosyo-ekonomik büyümenin kökeninde yatan liman işlevi genel bir ölçüdür (Hoyle ve Pinder, 1992). Son 10 yıl içinde birçok liman şehrinin yeniden canlandırma olgusu, liman fonksiyonun şehrsel formdan ayrılmasından kaynaklanmıştır.

Dünya çapındaki büyük liman yerleşmeleri ve diğer birinci sınıf su yerleşmeleri ile liman gelişim modelleri arasında çok fazla coğrafi rastlantılar yoktur. Limanlar doğanın uygun olduğu yerlerden daha çok ticaret faaliyetlerinin olduğu yerlerde ortaya çıkmış ve gelişmişlerdir. (Hoyle ve Pinder, 1992).

Ticaretin gelişmesiyle birlikte liman şehirlerinde ortaya çıkan olaylar da, şehrsel sistemlerin gelişmesinde önemli rol oynamıştır. 11. ve 12. yy İtalyan liman şehirleri, başka ülkelerden lüks eşya ithal edilmesiyle ticaret faaliyetleri gelişen ilk liman şehirleri olmuştur. Ticaret üzerine kurulmuş olan Venedik, bu dönemde şehirleşme ve gelişimi yaşayan en çarpıcı örnektir.

Liman şehirlerinin etkileyen en önemli faktörlerden biri de 19. yy'da, demiryollarının ortaya çıkması ve gemilerin işleyişine elverişli bir su yolunun gelişmesiyle, ticari avantajları arttıran bir potansiyele sahip olmalarıdır. Londra, Amsterdam, Hamburg, Antwerp ve Bordelux daha ilk zamanlardan liman işlevi ve ticaret potansiyellerinin avantajlarına sahip kıyı şehirleri arasındadır (Hoyle ve Pinder, 1992).

Liman şehirlerinin fiziksel gelişiminde farklı safhalar olduğu kabul edilebilir. Bugün liman şehirlerinin sorunları ve özellikle fiziksel ve sosyal yenileme ve yeniden canlandırma için bir gelişim perspektifi kabul etmek doğru olur. Gelişim sürecinin ilk dönemlerinden 19 yy'a kadar, liman ve şehrin birlikte var olması; önemli bir konuma sahip olan şehir merkezi ile yerleşimin odak noktasını simgeleyen kıyı cephesinin ilişkilerinin maksimum olmasını gerektirmiştir.

2.2.2.2. Liman Şehri Gelişimi

Liman faktörü, eski Yunan yerleşmelerinden beri önemli olan çevresel faktörler denizcilik ilişkilerini ve ticareti geliştirilmesini sağlamıştır. Liman, her şehir devletinin başlıca odak noktası Agora olmasına rağmen ekonomik gelişimin ve şehirleşme sisteminin merkezi olarak kalmıştır. Atina ve Piraesus limanı örneklerindeki gibi liman bazen de yerli mekan ekonomisi içinde tarafsız bir unsur olmuştur (Hoyle ve Pinder, 1992).

Avrupa İmparatorlukları denizcilik ticareti ve ulaşımda gelişerek liman işlevleri ve gelişmiş ticaret görünümünü kazanabilmek için liman şehri mimarlığına başlamıştır (Hoyle ve Pinder, 1992). Uluslararası denizcilik ulaşım ağları ile birlikte Avrupa liman şehri sistemleri modern dünyanın gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Kıyı cephesini kaplayan geniş ambar alanları, hızla genişleyen banliyöler ve ulaşım ağlarıyla (özellikle Kuzey Amerika ve Avustralya'da) liman şehirleri hızla gelişen Avrupalı bir olgu olarak ortaya çıkmıştır.

Liman işlevi 19. yy'da geçerliliğini yitirmeye, bunun sonucunda liman işlevi ve şehir, coğrafi ve ekonomik olarak birbirinden ayrılmaya başlamıştır. Denizcilik teknolojisindeki gelişmeler, sanayinin gelişimi ile modernizasyonu, sanayileşmiş liman şehirlerinde geniş alana gereksinim gösteren gibi limana bağlı sanayilerin kurulması (demir-çelik ve petrol rafinerileri) büyük ve modern limanlara ihtiyaç duyurulması, limana bağlı işgücünün azalması, limanın şehirden uzaklaşmasının başlıca nedenleridir (Dökmeci ve Kubat, 1993).

Liman bölgelerindeki fiziksel ve sosyal değişimin liman faaliyetlerini şehirden uzaklaştırmaya başlaması, şehirsiz mekanlarda ekonomik ve sosyal köhnemeyi getirmiştir. Liman işlevlerinin şehirden uzaklaşmasıyla daha önce liman için çok önemli olan depolama ve ulaşım tesisleri gereksiz duruma gelmiş ve terk edilmişlerdir. Ziyaretçilerin ihtiyaçlarının karşılanması için kıyı alanında merkezi iş bölgesinin seçilmiş bir kısmı, alışveriş, otel ve birçok hizmetlerle donatılmıştır. Bunun gibi kıyı alanı boyunca kültürel miras olarak tarihi kaynakların başarılı işletilmesi, turistik- tarihi şehrin büyümesini desteklemiştir. Ticari liman aktivelerinin geri çekilmesine paralel bu büyüme ilişkileri de önemli zarara uğramıştır. Bu durumda liman ve ilişkili işlevlerin orijinal konumlarından, mekansal olarak soyutlanan dış limana geri çekilmesi eylemi hızlanır ve sahipsiz mekan ve bina kullanımını arttıran terkedilmiş bir zon ortaya çıkmıştır (Tunbridge ve Ashworth, 1992).

Hoyle, modern Avrupa liman şehirlerinin gelişimini 5 aşamalı olarak açıklamaktadır. Bu aşamalar;

- a- Maksimum fonksiyonel bağımlılık ve çok yakın mekansal ilişki gerektiren, ilk dönemlere ait liman şehirleri ve ortaçağ liman şehri,
- b- Avrupa'nın gelişen dış politikası ve sanayileşmenin gelişmesi, demiryolu ve buharlı gemilerin gelmesi gibi teknolojik gelişmelerin bir sonucu olarak geleneksel sınırların yıkılmaya başlandığı, 19 yy'ın büyüyen liman şehri,

- c- Liman ve şehir arasında göze çarpan bir şekilde mekansal ayrılmayı içeren, petrol rafinelerine, geniş mekan gerektiren sanayilere ve konteyner terminallerine olanak sağlayan, modern endüstriyel liman şehri,
- d- Liman gelişimini besleyen ve kıyı cephesinden, şehir merkezine geri çekilmeyi güçlendiren, denizcilikle ilgili endüstriyel gelişim alanlarının ortaya çıkması ve bunların sonucunda;
- e- Dünyada birçok liman şehrinde ortaya çıkan kıyı cephesi yeniden canlandırma olgusu ve sorunu (Hoyle, 1988)

olarak açıklanabilir.

Bu birbirini izleyen aşamalardan çeşitli araştırma konuları ortaya çıkmıştır. Bunlardan ikisi önemlidir. İlk olarak; ileri, bütünleşmiş Avrupa ekonomisinde, modern sanayi ve ticaret limanlarının oynadığı roller ile ikinci olarak; işlevini yitirmiş liman alanları ile ortaya konulmuş olan şehrsel planlama aşamalarıdır (Hoyle ve Pinder, 1992).

2.3. Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesi

Kentlerin ayrıcalıklı arazileri olan kıyılar, yalnızca coğrafi konumlarından dolayı değil, yarattıkları kültürel, sosyal, ekonomik potansiyel nedeniyle de önemlidirler. (İncedayı, 2006). Suyun kaynağı olan, ancak insanoğlunun kendini geliştirmesi ile birlikte farklı amaçlara yönelik çalışmaların odağı haline gelen kıyı alanlarının giderek fonksiyonun yitirmesini etkileyen faktörler, yeniden geliştirmenin sebepleri ve geliştirme sırasındaki farklı yaklaşımlar bu bölümde açıklanacaktır.

2.3.1. Kıyı Alanlarının Önemini Yitirmesini Etkileyen ve Yeniden Geliştirilmesini Gerektiren Faktörler

Kıyı alanlarının önemini yitirmesi ve yeniden geliştirilmesinin gerekliliği birbirine bağlantılı 3 faktörden etkilenmiştir. Bu faktörler:

- teknolojik değişiklikler
- coğrafik değişiklikler
- sosyo-ekonomik değişiklikler

olarak sıralanabilir. (Hoyle ve Pinder, 1992).

Bu faktörlerden ilki olan teknolojik değişiklikler, son 30 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 şehirlerinde sosyo-ekonomik değişiklikler, limanla ilişkili istihdamın düşüşünde dikkat çekici derecede önemli olmuştur

Bu üç faktörle birlikte, daha eski liman şehirlerinde geleneksel kıyı cephesinden geri çekilme ortaya çıkmıştır. Liman şehirlerinin merkezindeki büyük alanları işgal eden terkedilmiş mekanlara nasıl davranılacağı 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 meydana gelen büyük dalgalanmaları durduracak yeni imkanlar sunulması
- insanların suya olan ilgisi
- 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
- ekoloji döngüleri ve tarihi değerleri zarar görmüş olan su kenarlarında rehabilitasyonun sağlanabilmesi ve kentin sağlıklı bir parçası durumuna gelebileceği düşüncesi
- kentte yeni gelir ve istihdam olanaklarının yaratılması
- kentin yaşam kalitesini arttıracak sergi, festival, müze ve kültür merkezleri gibi donatı alanlarının gerçekleştirilebilmesi için gereken alana sahip olması
- katılımcılığı teşvik eden özellikle finans ve organizasyonu içeren farklı planlama yaklaşımlarının ortaya koyulabileceği çalışma alanları sunması
- günümüzün geçmişle bağlansını sağlayan önemli mekan izlerinin öneminin algılanması ve yeni işlevlerle değerlendirilebilmesine olanak sağlamasıdır. (Hamamcıoğlu, 2005)

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 edilmesine bağlı problemler, kentsel kıyı alanlarında yeni hareketlerin gündeme gelmesine sebep olmuştur (Eşkar, 1996).

2.3.2. Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesindeki Yaklaşımlar

II. Dünya Savaşı sonrasında gündeme gelen yeniden canlandırma/ geliştirmeye 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 geliştirilmesini gündeme getirmiştir.

Terk edilen eski liman bölgeleri 21. yy su kenarı kentlerinin yeni kimliklerini yaratmalarında 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. (Hamamcıoğlu, 2005).

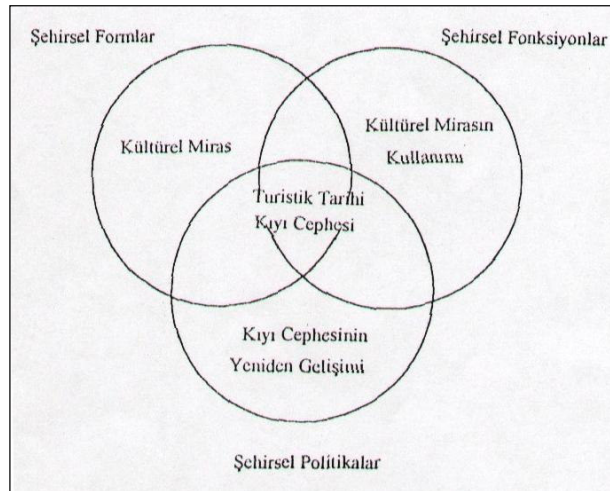
Projelerin yapım süreleri on, yirmi hatta otuz yılı aşmaktadır. Dönüşüm veya yenileme çalışmalarının uzun süreler sonrasında tamamlanması projenin başlangıç tarihinde geçerli olan trendlerin zaman içinde değerini yitirmesi riskini taşımaktadır. Bu nedenle gerçekleştirilen fikirlerin uzun dönemli ihtiyaçları gözetmesinde ve belirli bir esnekliğe sahip olmasında fayda bulunmaktadır. Çok kapsamlı çalışmaları içeren geleneksel kıyı alanlarının dönüşümü iki önemli aşamadan oluşmaktadır.

- Geleneksel su kenarı özelliklerinin dikkate alınması ve kentin su ile bağlantının sağlanması,
- Yeni arazi kullanımı ve işlevlerinin belirlenmesidir. (Hamamcıoğlu, 2005).

Değişen koşullarla yer değiştiren liman faaliyetlerinden boşalan kıyı alanlarının yeniden geliştirilmelerinde, günün gereksinimlerine göre işlevlik kazandırıldığından söz edilebilir. Örneğin 1960'larda 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 tarafından yapılan incelemeler sonucunda ortaya çıkardıkları bir dizi yöntem ve öneriler sonucunda kentlerin modern bir fonksiyonu ve tanımlanabilen fonksiyonel bölgelerin bir alansal sonucu olarak "turistik-tarihi şehir" konsepti ortaya çıkarmışlardır. Bu konsept, üç faktörün bileşkesinde yoğunlaşmaktadır (şekil 2.1). Söz konusu üç faktörden ilki, mekanın özelliği olarak kültürel mirasın kullanımı olarak tanımlanabilirken ikincisi büyük ölçekte rekreasyonel ve özellikle turistik fonksiyonlar olarak kullanılan kültürel miras ve üçüncüsü bir bütün olarak kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesi yöntemleridir. (Ashworth ve Tunbridge, 1992).



Şekil 2.1: Turistik- Tarihi Kıyı Alanlarını Oluşturan Koşullar (Ashworth ve Tunbridge, 1992)

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 (Hamamcıoğlu, 2005).

2.4. Bölüm Sonucu

İnsanların suya olan gereksinimiyle birlikte önem kazanan ilkel su yerleşmeleri, antik dönemde açık denizlere açılmanın başlamasıyla farklı bir boyut kazanmıştır. Sanayi devrimiyle sınırları genişleyen, endüstriyel imkanları ile liman şehri haline gelen kıyı alanlarındaki yerleşimlerde büyük ölçekli endüstriyel tesisler, depolar gibi kullanımlar dolayısıyla kentle- kıyının ilişkisi kopmuştur.

Gelişen teknolojinin yanısıra değişen coğrafi ve sosyo-ekonomik koşulların sonucunda kıyı kentlerinin merkezinde bulunan liman alanları, daha çok yer ihtiyacı ile kent dışına doğru hareket etmeye başlamıştır. Sonuç olarak kent merkezlerinin en değerli alanları olan kıyılarda boş alanlar ortaya çıkmıştır. Çoğu zaman atıl durumda olan söz konusu alanlar kent için bir tehdit gibi görünse de aslında taşıdıkları potansiyeller sayesinde fırsata dönüşmektedir.

Uzun yıllar boyunca kent içindeki kıyı alanları sadece kıyıda yer alması gerekli fonksiyonlar tarafından kullanılırken, değişen gereksinimler ve ekonominin yadsınamaz baskısı ile konut, ofis, alışveriş veya turizm ağırlıklı alanlar haline gelmiştir.

Akademi çevreleri, yatırımcı, kent yönetimi gibi pek çok grubun ilgisini çeken kıyı alanlarının yeniden geliştirme konusu şehir yenileme hareketinin dünyadaki etkileri ile beraber ilk olarak Kuzey Amerika'da kendini göstermiştir. Başarı sağlayan örneklerle beraber Avrupa başta olmak üzere bir çok farklı lokasyonda görülmeye devam etmiştir.

Değişen yaşam koşullarıyla insanların istek ve ihtiyaçların mekansal boyutu ortaya çıkmaktadır. Ancak değişen gereksinimlerin küreselleşme ile birlikte giderek benzeşen alanlara dönüşmesi tehditi bulunmaktadır. Bu konudaki örnekler incelendiğinde farklılaşabilen ve geçmişin değerlerini bugünkü ihtiyaçlarla bütünleştirebilen kıyı alanlarının başarılı olduğundan söz edilebilir. Bunun gerçekleşmesinde yeniden geliştirme projelerinde rol alan aktörler ve projelerin bakış açısı önemlidir.

3. KIYI ALANLARININ YENİDEN GELİŞTİRİLMESİNDE TURİZM FONKSİYONU KULLANIMLARI: DÜNYA ÖRNEKLERİ

Bu bölümde, kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesindeki incelenen örnekler açıklanacaktır. Özellikle turizm fonksiyonun rol oynadığı örnekler seçilmiştir. Tez kapsamında araştırılan örnekler ülkelere göre tablo 3.1’de açıklanmıştır.

Tablo 3.1: İncelenen Yeniden Geliştirme Projeleri

Amerika Kıtası	Baltimore,	ABD
	Boston,Charlestown Navy Yard	ABD
Avrupa Kıtası	Barselona	İspanya
	Londra, Dockland	İngiltere
Asya- Uzakdoğu	Tokyo	Japonya
Pasifik	Sydney	Avustralya

3.1. Amerika Kıtasında Yer Alan Yeniden Geliştirme Projeleri

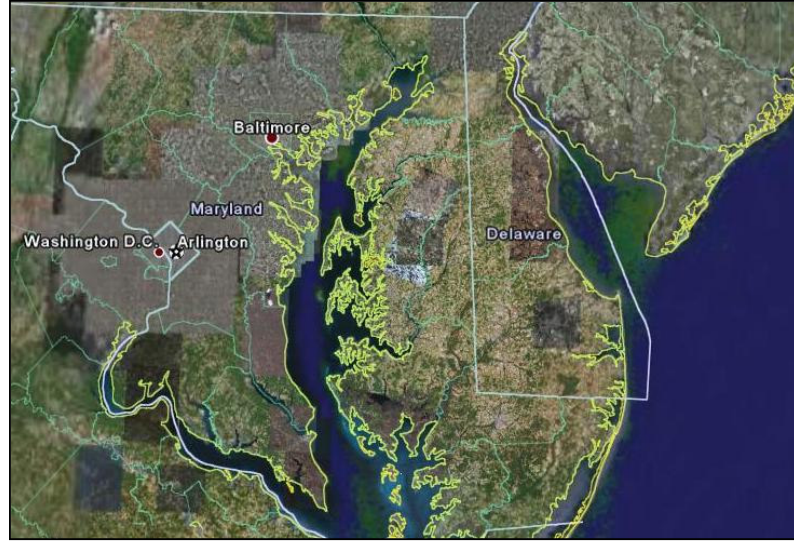
Bu bölümde Amerika Kıtasında ABD’de bulunan Baltimore ve Boston şehirlerinde yer alan kentsel kıyı alanlarındaki yeniden geliştirme projeleri incelenmiştir.

3.1.1. Baltimore- Inner Harbor

Kentsel kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinde dünyadaki ilk projelerden biri olan Baltimore Şehrindeki Inner Harbor Projesi bu bölümün konusudur.

3.1.1.1. Konumu ve Önemi

ABD’nin doğu kıyısında bulunan ve en önemli limanlardan biri olan Baltimore (Şekil 3.1), Patapsco Nehrinin Chesapeake Koyu ile birleştiği alanda konumlanmıştır. 1729 yılında tütün ihraç eden liman olan şehre ismini veren Barons Baltimore tarafından kurulan şehir, 19. yy’da demir ve bakır ihracatının da etkisiyle hızlı bir büyüme göstermiştir.



Şekil: 3.1 Baltimore- Konum (www.earth.google.com)

1904 yılındaki büyük yangına kadar sanayi şehriden daha çok ticaretin baskın olduğu şehir, yangınla birlikte yapısında değişiklikler yaşamıştır. Çelik işlerinin genişlemesi ve petrol rafinerisinin açılması ile liman fonksiyonu önem kazanmıştır. Sonuç olarak Baltimore, II. Dünya Savaşına kadar büyük sanayi şehri trendini devam ettirmiştir (Craig-Smith ve Fagence,1995).

3.1.1.2. Köhnemenin Nedenleri ve Yeniden Geliştirme

20. yy'ın başındaki büyük yangından sonra yüzölçümü yaklaşık 56,7 ha (140 acre) olan finansal merkez alanı, toptan perakende ve liman alanın harap olmasından sonra söz konusu alanda yeniden yapılandırma çalışması yapılamamış ve alan atıl hale gelmiştir. Kent merkezinin geri kalanına da yansıyan bu durum, ticari olarak odak merkezi olma özelliğini yitirmeye başlamıştır (Wrenn, 1983).

II. Dünya Savaşından sonra sanayideki azalmaya karşı direnen Baltimore şehrinde, metropolitan alanın büyümesine karşın, şehir merkezinde aynı eğilim gözlenmemiştir. Orta gelir seviyesindeki konut programlarıyla birlikte otomotiv sektörünün güçlenmesi ve toplu taşıma sistemlerindeki gelişme bunu güçlendiren sebepler olmuştur. Kent merkezindeki O'Neil Department Store'un 1954 yılında kapanma kararı ise bu konudaki gelinen son nokta olmuştur.

İş çevreleri tarafından kent merkezindeki alanların yeniden geliştirilmesinin ilk adımı olan Charles Center 1959 yılında başlamıştır. Yüz ölçümü yaklaşık 13,3 ha (33 acre) olan karma kullanımlı proje için kamu ve özel sektör yatırımı yaklaşık 200 milyon ABD Doları olmuştur (Wrenn, 1983).

3.1.1.3. Proje Alanı

Kuruluşundan beri liman şehri olarak gelişme gösteren ancak çeşitli sebeplerle bu özelliğini yitiren Baltimore Inner Harbor (Şekil 3.2) alanında, yeni işlevlerle yeniden geliştirmek için master plan hazırlanmıştır. 30 yıllık program dört ana elementten oluşmaktadır.

- a- Belediye Merkezinin yeniden inşası; yeniden geliştirmeden daha çok restorasyon ve eski şehir merkezinin döngüsünün daha ağırlıklı olduğu bu elementte Inner Harbor ile City Hall arasındaki 50 m. genişliğindeki alışveriş merkezinin de bu inşaata eklenmesi düşünülmüştür. Bu şekilde, bir anlamda kamu sektörün özel sektör proje dahil etmesi hedeflenmesi söz konusudur.
- b- Charles Center bölgesinden, Inner Harbor'a doğru olan alandaki ofis kullanımı,
- c- Liman alanının doğu ve batı bölgesinde geliştirilen alçak ve yüksek katlı konut bölgesi,
- d- Inner Harbor'ın iç kesiminde iskelelerde ve kıyı alanın çevresinde yer alan bölgesel anlamda değeri olan rekreasyonel, kültürel ve eğlence tesislerini içeren bölge (Craig-Smith ve Fagence,1995).



Şekil 3.2: Inner Harbor Projesi Havadan Görünüşü (www.earth.google.com)

Ofis alanları, Hyatt Regency Oteli, kongre merkezi, Dünya Ticaret Merkezi, Maryland Bilim Merkezi (marina ve tören alanı), Harbor Palace ve Ulusal Akvaryum fonksiyonlarını içeren Inner Harbor (Şekil 3.2), fiziksel özelliklerinin yanında kıyıda

yer alan açık alanlar ve festival alanlarında düzenlenen etkinlikler ile kentin kıyı alanını kullanmasını kolaylaştırmıştır.

Projeyi ziyaret edenleri %48'inin günübirlik ziyaretçi olduğu, %52 oranındaki ziyaretçinin turist olarak geldiği tespit edilmiştir. Gelen turistlerin %26'sının ana tatillerini, %64'ünün ise kısa süreli tatilde olduğu gözlemlenmiştir. %8 oranının ise şehirdeki arkadaş ve akrabalarını ziyaret amaçlı olduğundan söz etmek mümkündür. Gelen turistlerin %54'ünün şehir merkezindeki otel ve motelleri tercih ettiği ve ortalama kalışı sürelerinin 2 gece olduğu söylenebilir.

3.1.1.4. Proje Organizasyonu ve Finansmanı

Dünyadaki diğer alanlarına hem planlaması hem de işletmesinde örnek olan Inner Harbor projesi için 1955 yılında The Greater Baltimore Committee kuruldu. Kentin profesyonel yöneticilerinden ve iş çevrelerinden oluşan bu kurul, planlama çalışmasını yürütecek, kurullararası koordinasyonu sağlayacak, finansal sorunları giderecek yeni bir kurul oluşturdu (Breen ve Rigby, 1994).

The Committee for Downtown master planın hazırlanması için kullanıcılardan 150.000 \$ gelir ve hazineden sağlanan 75.000 \$ ile toplam 225.000 \$'lık finansman sağlamıştır. Baltimore kıyı alanı yeniden geliştirme projesinin (Şekil 3.3) temelini, belirlenen politikaların süreç içinde devamlılığını belediye başkanı sağlamış; kentte yaşayan toplumun tüm segmentlerini içeren, kamu ve özel sektör arasında uzlaşmayı sağlayan toplumu planlama ve uygulama sürecinin her aşamasına katılan kamu ve özel sektör ortaklığı oluşturulmuştur. Center City Inner Harbor Development Corporation şirketinin dört temel görevi bulunmaktaydı.

- a- Kent yönetimindeki farklı aktivitelerden sorumlu kurumlar arasındaki koordinasyonu, kentte varolan işlevlerin yeniden düzenlenmesi ve konumlandırılmasıyla birlikte, kamusal yararların yaratılmasını sağlamak.
- b- Akvaryum, kongre merkezi gibi kamu binaları ile kıyı parkları gibi açık alanların tasarım ve geliştirilmesinde bir müşteri gibi davranmak.
- c- Arazi alıp temizleyerek, geliştiricilerin (developer) kentin yararı doğrultusunda yeni kullanımları için hazırlamak.
- d- Kamu ve özel geliştirme projelerinin tasarımını ve tasarlanan projeleri gözden geçirmek. Bunların yanı sıra planların fiziksel ve fonksiyonel koordinasyonu, planların amaçları doğrultusunda, yüksek standartta estetik niteliklerinin karşılanmasını sağlamak.



Şekil 3.3: Inner Harbor- Genel Görünüş (www.baltimoresun.com)

Gerçekleştirilen bu organizasyon modeli ile; özel sektör gerekli finansmanın sağlanmasında ve planın uygulanmasında katalizör olarak görev yapmıştır. Bununla birlikte, yapılan yatırımların yatırımcıya ve kente geri dönmesi ve yeni yatırımlara dönüşmesi için alanın çekiciliğini arttıracak, insanları bölgeye çekecek aktivitelere ve geniş reklam kampanyalarına da yer verilmiştir.

Kent için biraraya gelen kamu ve özel sektörün aynı organizasyonda kurulan ortaklık yapısı ile kurduğu Center City Inner Harbor Development Corporation tarafından hayata geçen Inner Harbor yeniden geliştirme projesi yaklaşık 2,5 milyar ABD Dolarına malolmuş; maliyetin 625 milyon ABD Dolarlık kısmı kamu fonları tarafından karşılanmıştır.

3.1.1.5. Sonuç

Karma kullanımlı Baltimore- Inner Harbor Projesi; ofisler, ticaret alanları, açık alan düzenlemeleri ve tarihi konut alanlarının birlikte rehabilitasyonunu içermesinin yanı sıra turizm amaçlı kullanım alanlarıyla desteklenmesi ile de dünyadaki pek çok kentsel kıyı alanındaki yeniden geliştirme projesine öncülük etmiştir.

Projenin başladığı 1970'te ziyaretçinin olmadığı, ancak proje geliştikçe 10. yılda yıllık ziyaretçi sayısının 125.000 kişi olduğu tespit edilmiştir. Yapılan organizasyonlar, festival ve sergiler ile 1980'lerin sonunda ziyaretçi sayısının yılda 4 milyon kişi olduğu ve yaklaşık 1,2 milyar dolarlık ekonomiye katkı sağlayarak önemli bir başarıya imza attığından söz etmek mümkündür.

3.1.2. Boston- Charlestown Deniz Kuvvetleri Tersanesi

Boston kıyılarındaki geliştirme projelerini etkili tasarımı olan ve halk tarafından gözden geçirilmesi gibi ortak noktaları bulunan dört proje olarak anlatmak mümkündür. Bu projeler; Charlestown Navyyard, Harbor Point, Rowes Wharf ve Fort Point District olarak sıralanabilir.

Boston'daki bütün projelerin amacı, her ne kadar deniz kıyısını kent dokusuyla birleştirmek ve bundan halkın maksimum düzeyde yararlanmasını sağlamak olmasına rağmen; projeler boyut (arazi kullanımı), yeniden geliştirmenin programı (uygulama) ve devlet kuruluşlarının rolü (devlet yatırımının türü ve boyutu) olarak değişiklik göstermektedir (Di Mambro, 1991). Bu çalışma kapsamında Charlestown Navy Yard projesi incelenmiştir.

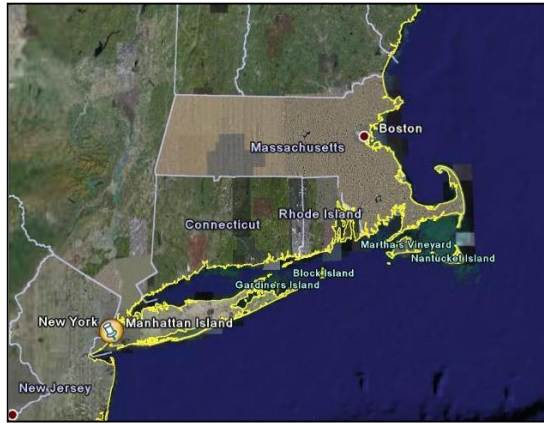
3.1.2.1. Konum ve Önemi

Boston'un (Şekil 3.4) Charlestown Bölgesinin doğu kıyısında ve şehir merkezinin kuzeyinde yer alan tersanenin sınırlarına Charles Nehri, Inner Harbor (İç Rıhtım), Mystic Nehri ve Tobin Köprüsü de dahildir.

Ulusal Tarihi Yapı olarak Tarihi Yerler Ulusal siciline kayıtlı olan Charlestown Tersanesi, donanmanın çok sayıdaki önemli geminin yapım ve bakımındaki rolü ile sanayi teknolojisine katkısından dolayı önem taşır.

1800li yıllarda ihtiyaç duyulan devlet gemiciliği için kurulan, daha sonra subaylar için denizcilik eğitim okulu kurulmuştur. II. Dünya savaşına kadar üretimin dorukta olduğu tersanedeki inşa edilen kuru dok ülkedeki en eski kuru dok olmuştur.

Mimari yapısı, tersanenin önemini arttıran diğer bir faktördür. 19. ve 20. yüzyıla özgü mimari tarzda pek çok bina tipi bulunan bölgede, sanayi binalar ve savaş dönemindeki geçici binalar ile 19. yy'da inşa edilen konutlar bulunmaktadır (Wreen, 1983)



Şekil 3.4: Boston- Konum (www.earth.google.com)

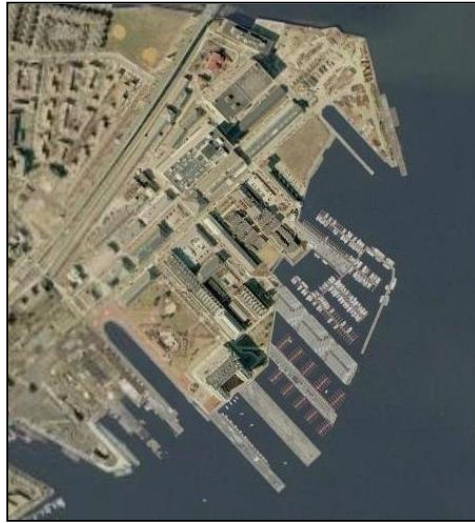
3.1.2.2. Köhnemenin Nedenleri ve Yeniden Geliştirme

1800'lerin başından itibaren giderek yükselen bir grafik sergileyen tersane (Şekil 3.5), II. Dünya savaşı da dahil olmak üzere pek çok farklı şekilde ABD Donanmasına hizmet etmiştir.



Şekil: 3.5- Charlestown Deniz Tersanesi
(www.boston-navy-yard.visit-boston-massachusetts.com)

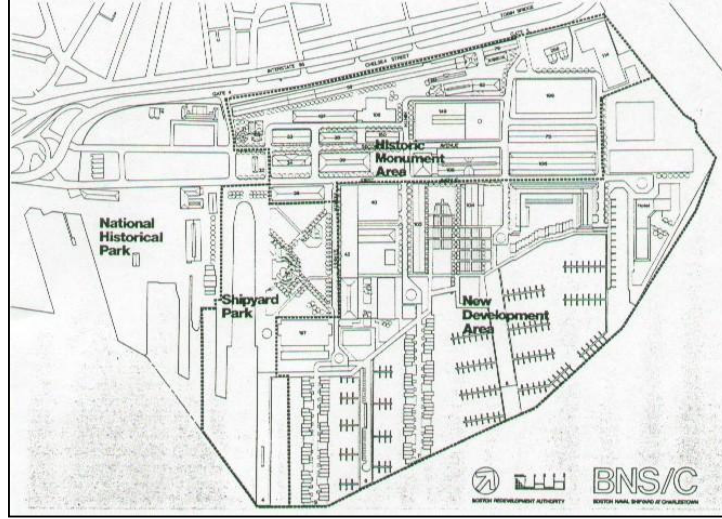
1974 yılında alınan bir kararla ABD Savunma Bakanlığı Deniz Kuvvetleri Tersanesini (Şekil 3.6) kapatmıştır. Mevcut varlığın elden çıkarması ise Genel Hizmetler İdaresinin sorumluluğuna verilmiştir. 1976 yılında BRA (Boston Redevelopment Authority), tersaneyi, Charlestown Şehir Planına dahil etmiştir. Bundan sonraki süreçte tersane ile ilgili imar planından sorumluluğunu üzerine almıştır.



Şekil 3.6: Charlestown Deniz Kuvvetleri Tersanesinin Havadan Görünüşü
(www.earth.google.com)

3.1.2.3. Proje Alanı

Charlestown Deniz Kuvvetleri Tersanesi'ndeki geliştirme projesi kapsamında üç ana bölgenin varlığından söz edilebilir (Şekil 3.7):



Şekil 3.7: Charlestown Deniz Tersanesi Vaziyet Planı (Wrenn, 1983)

Tarihi Anıt Devir Alanı (Historic Monument Area): 1820'lerden itibaren tüm 19. yüzyıl boyunca inşa edilmiş ve döneminin mimari özelliklerini taşıyan binaların dış cephelerinin korunması konusunda proje yapım kuralları BRA ile Tarihi Yapıların Korunması Ulusal Danışmanlık Konseyi arasında belirlenmiştir. Binaların BRA'ya devrinin esasını oluşturan bu kurallar bölgenin çekim noktası olması için projeye destek sağlamıştır.

Alandaki binalar, BRA ile uzun vadeli kira kontratı ile bireysel bazda özel imara çıkartılacaktır. BRA tarafından ticaret, konut, kurum ve bir takım hafif sanayi olmak üzere çeşitli fonksiyonları içeren projenin restorasyonu için yaklaşık 70 milyon dolar harcayacağı öngörülmüştür. (Wrenn, 1983)

Tersane Parkı (Shipyard Park): Toplam 64 dönüm üzerindeki tersane parkı, yeşil alan ve iki Kuru Dok iskelesini kapsayan projede kamu rekreasyonu amacı ile kullanılması öngörülmüştür. Söz konusu şart karşılığında İçişleri Bakanlığı Dış Rekreasyon Bölümü tarafından BRA'ya devredilen parkın, ilk aşaması için finansman Ticaret Bakanlığı iktisadi kalkınma idaresinin 1,7 milyon dolarlık ve Dış Rekreasyonel idaresinin 900.000 dolarlık hibesi ile sağlanmıştır. Kıyı seti ve marinayı içeren 2. aşaması için Dış Rekreasyonel idaresinin 500.000 dolarlık 2. hibesi ve İskan ve Şehircilik Bakanlığının Şehircilik Hibesinin 500.000 dolarlık bağıışı ile finanse edilmiştir. Toplam maliyetin 4 milyon dolar olacağı hesaplanmıştır.

Yeni İmar Alanı (New development Area): Immobiliare New England şirketi tarafından geliştirilecek yaklaşık 124 dönüm büyüklüğündeki alanda yer almaktadır. Toplam yatırımın 120 milyon dolar olması beklenen projede yaklaşık 1.200 konut geliştirilecektir. Bu alanların yarısı, alan içindeki fabrika ve depolardan oluşmaktadır. Bunun dışında proje kapsamında 20.000 ft² ticari alan, 1.200 araçlık otopark ve 500 odalı otel olması planlanmıştır. Etaplama ile geliştirilecek projedeki konutlar farklı gelir seviyelerine hitap edecektir. Projede ayrıca 500 tekne bağlama kapasiteli marina tesisi yeralacaktır.

3.1.2.4. Proje Organizasyonu ve Finansmanı

Tamamı Tarihi Yerler Ulusal Siciline alınan Deniz Kuvvetleri Tersanesindeki binaların onarım ve geliştirilmeleri 1981 yılındaki Ekonomik Kalkınma Vergisi Yasası ile geliştiricilerine vergi avantajı sağlamaktadır. Federal Hükümet, yaklaşık 180 dönümlük alanı kullanımlar konusundaki uzlaşılmasından sonra bedelsiz olarak BRA'ya Tersaneyi devretmiştir. Ayrıca Dış Rekreasyon İdaresi 64 dönüm (kamu rekreasyonu için olması şartı ile) Tersane parkını; Genel Hizmetler İdaresi 120 dönümlük Tarihi Anıt alanını çeşitli koruma şartlarıyla BRA'ya devretmiştir. Yeni İmar Alanındaki geriye kalan alanı 1,7 milyon dolar karşılığında satın alınmıştır.

Daha önce de belirtildiği üzere BRA söz konusu proje üzerindeki ana geliştiricidir.

Deniz Kuvvetleri Tersanesi projenin bütün için proje finansmanı aşağıda açıklandığı gibi gerçekleşmiştir.

- Ticaret Bakanlığı İktisadi Kalkınma İdaresi: 4,8 milyon dolar.
- EDA hibelerinde belediyeye ait kısım olarak belediye meclisinin vermiş olduğu tahvil çıkarma yetkisi: 2,2 milyon dolar
- İmar ve Şehircilik Bakanlığı- Şehircilik Faaliyet Hibesi: 2,5 milyon dolar
- İçişleri Bakanlığı- Dış Rekreasyon İdaresi: 1,4 milyon dolar

3.1.2.5. Sonuç

Dünyadaki en önemli örneklerden biri olan Charlestown Deniz Kuvvetleri Tersanesi'nin (Şekil 3.8) yeniden geliştirilmesi, devlet malının kullanımı, federal kurumlarla kent idareleri arasındaki işbirliği konusunda sayılı projelerden biridir. Federal hükümetin satıştan para kazanmasının yanısıra gelecekteki bakım masraflarını federal bütçeden sağlamıştır.

Ön imar sırasında tersanenin korunması ve bakımından BRA sorumlu olmuş ancak bu sorumluluğu karşılamak üzere yeterli kaynak şehirden karşılanamamıştır.



Şekil 3.8: Charlestown Deniz Tersanesine Bakış (www.thezachs.com)

3.2. Avrupa Kıtasında Yer Alan Yeniden Geliştirme Projeleri

Bu bölümde Avrupa Kıtasında yer alan kentsel kıyı alanlarındaki yeniden geliştirme projeleri incelenmiştir.

3.2.1. Barcelona

İspanya'nın en önemli şehirlerinden biri olan Barcelona'daki kentsel kıyı alanının yeniden geliştirme projesi bu bölümün konusudur.

3.2.1.1. Konumu ve Önemi

Yaklaşık yüzölçümü 478 km² alan ve 3 milyonun üzerinde nüfusa sahip olan Barcelona şehri (Şekil 3.9), İspanya'daki Katalonga Bölgesi'nin başkentidir. Barcelona, dünyadaki yüksek yoğunluğa sahip kentlerden biri olmasının yanı sıra Batı Avrupa'nın Akdeniz'in en önemli limanlarından biridir.



Şekil 3.9: Barcelona- Konum (www.earth.google.com)

Barcelona uluslararası yükleme- boşaltma hizmetlerinin dışında İspanya'nın iç bölgelerine yönelik her türlü ürünün dağıtımını üstlenmesi sonucunda bölgenin ekonomik ve kentsel gelişmesinde önemli bir role sahiptir. Bununların dışında Balear Adalarına yapılan sürekli seferlerden ötürü sürekli bir ziyaretçi potansiyeline sahiptir. Ayrıca uluslararası seyahatlerin de önemli duraklarından biridir (Rodríguez ve Sastre, 1993).

3.2.1.2. Köhnemenin Nedenleri ve Yeniden Geliştirme

Ulaşım ve kargo yükleme teknolojilerindeki değişimler sonucunda, Barcelona Liman'ının hinterlandında sanayi ve ticaretin büyümesinde gelişmeler yaşanmıştır. Pek çok liman şehrinde olduğu gibi, yeni ihtiyaçlara cevap verecek alan gereksinimi ortaya çıkmıştır. Barcelona kentinin gelişiminde liman anahtar rol oynamış ve liman güneye doğru genişleyerek tarihi şehir merkezine yakın konumdaki eski bölgeye yönelen bir gelişim göstermiştir (Rodríguez ve Sastre, 1993)



Şekil: 3.10- Port Vell'e Genel Bakış (www.apb.es)

1992 yılındaki Olimpiyat Oyunlarının Barcelona'da yapılacak olması, su ve suyla olan ilişkiyi kullanarak kıyı alanında yeni ve dinamik bir Avrupa kenti yaratmaya çalışmasını desteklemiştir. 1980'lerden önce tersi doğrultuda yönlendirdiği gelişimini, 1980'lerden sonra liman yönüne geri döndürmek suretiyle kıyı alanını odak noktası haline getirmiştir. Sadece oyunlar sırasında değil, sonrasında da kentin kıyı ile buluşması hedeflenmiştir (Rodríguez ve Sastre, 1993).

Sonuç olarak Barcelona'daki kıyı alanının yeniden geliştirilmesinde taşımacılık ve turizm alanında ortaya çıkan gelişme ve olimpiyat oyunlarının kentte düzenlemesi rol oynamıştır.

3.2.1.3. Proje Alanı

Alanı 50,3 ha (134 acre) olan Port Vell (Şekil 3.10), Balear Adalarına giden gemilerin hareket noktası olan Barcelona Rıhtımı ile Catuluna Rıhtımı arasında kalmaktadır. Olimpiyat oyunları kapsamında yelken sporları başta olmak üzere diğer su sporlarını dahil olarak etkinliklere olanak sağlaması; bunlarla birlikte tüm spor faaliyetlerini destekleyecek fonksiyonların da projede yer alması hedeflenmiştir.

Su sporları için geliştirilecek alanların yanısıra perakende satış, lokanta ve ofis gibi destekleyici fonksiyonlarla birlikte cazibe merkezleri kurmak ve Port Vell'de (Şekil 3.11) bulunan faaliyetleri kullanmaya teşvik etmek amaçlanmıştır.



Şekil: 3.11- Port Vell'in Havadan Görünüşü (www.earth.google.com)

Konferans ve sergi salonu, rekreasyon ve eğlence merkeziyle birlikte açık yaya alanlarının yer alacağı Espana Rıhtımı'nda temel olarak suya bağımlı her yaştan insanın yararlanabilmesi açısından önemi büyüktür. Aktivitelerin yeniden canlandırılmasında odak noktası olacağından Espana Rıhtımı'nın önemi büyüktür.

3.2.1.4. Proje Organizasyonu ve Finansmanı

Projede planlanmış ihtiyaçları karşılamak ve liman alanının yeniden geliştirilmesini başarı ile tamamlanması için Autonomous Port of Barcelona (Barcelona Liman İşletmesi) tarafından ilk olarak Urban Development Corporation, Port 2000 kurulmuştur. Projenin başarısında ikinci olarak bireysel çalışmayı şart koşan uygulamaya yönelik bir şehir geliştirme planı hazırlanmıştır.

Port Vell Projesi kapsamında kıyı alanın yeniden geliştirmesindeki bütün yatırımların yaklaşık 38.000 milyon pesetas olduğu, bu miktarın 2/3'ünden fazlasının özel sektör tarafından karşılandığı söylenebilir (Rodriguez ve Sastre, 1993).

3.2.1.5. Sonuç

Londra- Docklands, Baltimore- Inner Harbor, San Francisco, New York gibi dünya çapındaki pekçok metropolde uygulanmış kıyı alanlarının yeniden geliştirilme projelerinin başarısını hedefleyen Port Vell projesi, son dönemde Barcelona'da uygulanan şehir planlama örneklerinin başında gelmektedir.

Park alanlarının, rıhtım boyunca yürüyüş yolları ve kamu kara ve deniz taşımacılık sistemlerinin bütünlüğü iyi bir planlama örneği olmuştur. Port Vell (Şekil 3.12)

projesinde planlaması yapılan ulaşımın güçlü olması kamunun alana kolaylıkla ulaşılmasını sağlamıştır.



Şekil 3.12: Port Vell'e Genel Bakış (www.norbiton.com/ukdave/barcelona/index.htm)

3.2.2. Londra- Docklands

Bu bölümde Avrupa'nın önemli başkentlerinden biri olan Londra'da gerçekleştirilen Docklands Projesi incelenmiştir. Gerçekleşen projeler içinde en büyük alana sahip olan Docklands Projesi, bütün şehre ve ülkeye yeni bir bakış açısı kazandırmıştır.

3.2.2.1. Konumu ve Önemi

Yüzyıllar boyunca dünyada hüküm süren Birleşik Krallık'ın başkenti olan Londra (Şekil 3.13), sanayi kentinden daha çok ticaret kenti olarak gelişmiştir. Özellikle 18. ve 19. yy'da bu ticari boyut oldukça büyümüş ve güçlenmiştir. Docklands, Thames Nehri kıyısında, Tower Bridge'den başlayarak kent merkezine kadar uzanan 12 km uzunluğundaki bölgede yaklaşık 20 km² gibi oldukça büyük bir alan kaplamaktadır.



Şekil 3.13: Londra- Konum (www.earth.google.com)

3.2.2.2. Köhnemenin Nedenleri ve Yeniden Geliştirme

1805 yılında kurulan ilk dokla birlikte hızla gelişim gösteren ve Thames Nehri boyunca uzanan iskele ve doklar; uluslararası nakliyatın yanısıra iç bölgelerin ihtiyaçlarını da karşılamaya başlamıştır. Gelişen ticari faaliyetlere bağlı olarak söz konusu alandaki depo ve iskeleler yetersiz kalmaya başlamış, özel şirketlerin de inşa etmeye başlaması yeterli olmamıştır.

Görsel ve fiziksel kirlilik başta olmak üzere giderek toplumsal- sosyal çöküntü alanları haline gelen Docklands, büyük sorunlar yaratmaya başlamıştır. Londra ile yaşam bağlantısı olmayan söz konusu alanlar Londra'nın arka bahçesi olarak tanımlanan problemlili bölgeler haline dönüşmüştür.

Kentsel ölçeğe sahip olan Docklands Projesi'nin (Şekil 3.14) yeniden geliştirilmesi için temel hedef; terk edilen dok alanlarındaki fiziksel, sosyal ve ekonomik sorunların yanısıra ulaşım ve altyapı sorunlarını da çözmek olmuştur. Bu şekilde kentle ilişkileri kopan alanı, yeniden yaşayan bir bölge haline getirmek amaçlanmıştır.



Şekil 3.14: Docklands'in Havadan Görünüşü (www.globalmapping.uk.com)

İlk olarak 19. yy'da bölgedeki ticari hareketlenmeyi doğru olarak biçimlendirmek için London County Council tarafından plan hazırlanmıştır. Dok alanlarından kaynaklanan ulaşım- altyapı, konut, eğitim ve sağlık gibi temel sorunların çözümlenmesi hedeflenmiştir. 1944 yılındaki Abercrombie Planı ve 1951 Kent Meclisi tarafından hazırlanan geliştirme planları varolan sorunlara çözüm olamadı (Hinsley ve Malone, 1996).

3.2.2.3. Proje Alanı, Organizasyonu ve Finansmanı

1960 yılından sonra Traves Morgan tarafından teknolojik gelişmeler sonucunda başlayan desantralizasyon sürecine bağlı olarak gelişim gösteren sosyal ve ekonomik sorunları çözmek amacıyla; Thames Parkı için farklı alternatifleri içeren bir plan hazırlanmıştır. Ancak yeni bir merkez, su kıyısının ve doğu yakasının rehabilitasyonu gibi farklı alternatifleri içerse de söz konusu plan Greater London Council tarafından yetersiz bulunmuştur.

Dok alanların geri çekilmesinden doğrudan etkilenen ilçe belediyelerinin yöneticilerinden oluşan Dockland Joint Committee kurularak söz konusu alanlardaki sorunları çözmeye yönelik strateji planı hazırlanmıştır. Finans ve mülkiyetteki sorunlar yüzünden uygulaması yapılamayan plan; çalışanların konut sorunlarıyla birlikte, varolan 5.000 konutun rehabilitasyonu, alandaki endüstriyel işlerin korunması, yeni iş olanaklarının yaratılması, ulaşım ve altyapının iyileştirilmesi gibi yerel sorunları çözümünü hedeflemiştir (Hinsley ve Malone, 1996)

Muhafazakar Hükümetin 1979 yılında iktidara gelmesinin ardından Greater London Council'de çoğunluğu elde etmiştir. Bu gelişmenin ardından meclisin amaç ve hedefleri değişmiştir. Özel sektörü caydıran en önemli sebeplerden biri de mülkiyete uygulanan yüksek vergi oranlarıydı. Sosyal programları içeren planlar yerine, özel sektörü ön plana çıkaran, kamu harcamaları yerine bireysel özel harcamaları ve sorumlulukları ön plana çıkaran konsept kurulmuştur. (Edwards, 1992). Bunun sonucunda, 1945 yılından bu yana Londra'da problemli alan olarak algılanmış olan Dok alanlarında kamu yararının hedeflendiği, yerel demokrasi kavramına dayalı İngiliz planlama geleneğinin yerine, serbest pazar koşullarının geçerli olduğu, arazi değerlerini maksimuma çıkarmayı amaçlayan bir yapı benimsenmiştir.

1980 yılında çıkartılan Planlama ve Arazi Yasası ile Docklands'deki değişimi araştırarak kentsel yenilemeler ve yeniden geliştirmeler için stratejiler oluşturacak yeni bir kurumun kurulması kaçınılmaz olmuştur. 1981 yılında kamu ve özel sektör birlikteliğine dayalı 11 ortaklığın ilki, Çevre Bakanlığınca atanan üyelerden oluşan London Dockland Development Corporation (LDDC) kurulmuştur.

Kurul üyeleri; mülkiyet sahipleri sanayiciler, gayrimenkul geliştirme ve yapım şirketlerinden, kamu kurum yöneticilerinden oluşuyordu. LDDC, kamu ve özel sektör arasında koordinasyonu sağlayacak, sınırsız bir güce sahip olarak bir master plan hazırlamıştır. Master plan doğrultusunda ulaşım ile ilgili olan uygulama ve yatırımlar, LDDC'nin alt kuruluşu olan Dockland Light Railway (DLR) tarafından gerçekleştirilmiştir. LDDC ise özel sektörü alana çekecek gerekli altyapı

alışmalarını, arazilerin kamulaştırılmasını, temizlenerek geliştirmeye hazır hale getirilmesini sağlamıştır.

Stratejik plan, eski ve yeni arasındaki ilişkileri gözönünde bulundurulan fikirler üretmiş; tarihi binaların bulunduğu alanlarda, binaları yeniden fonksiyonlar verilmek suretiyle yeniden geliştirme yapılmıştır. On yıllık vergi muafiyeti, detaylı ve kontrollü bir planlamadan serbest planlama yaklaşımı ile birlikte, yeniden geliştirilen alanların avantajları;

- Ekonomik canlandırmaya dayalı gelişmelere çok hızlı bir biçimde yanıt verme,
- Proje oluşumu, masrafları gibi net biçimde ifade edilmiş yönetim hedeflerine olanak sağlayan proje yönelimli yaklaşımlar,
- Uzun ve üretici olmayan araştırmalardan sakınmak,
- Politika dışında bileşik ve uzun tasarım gereksinimi,
- Pratik kısa dönemli müdahalelere odaklanmak

eklinde açıklanabilir (Shaw, 1993)

Tower Bridge'den başlarak Thames Nehri boyunca, 12 km uzunluğunda ve 2.222 ha büyüklüğündeki Docklands; Wapping, Isle of Dogs, Royal Docks ve Surrey Docks olarak dört gelişme bölgesine ayrıldı.

Thames Nehri kıyısında orta sınıfa hitap eden konutlar, uluslar arası ileri teknoloji alanı, yüksek katlı ofis binaları, otel, alışveriş alanları, tiyatro gibi pekçok farklı fonksiyonlar bulunmaktadır. Dörde ayrılan gelişme alanlarının farklı fonksiyonları ise (şekil 3.15);

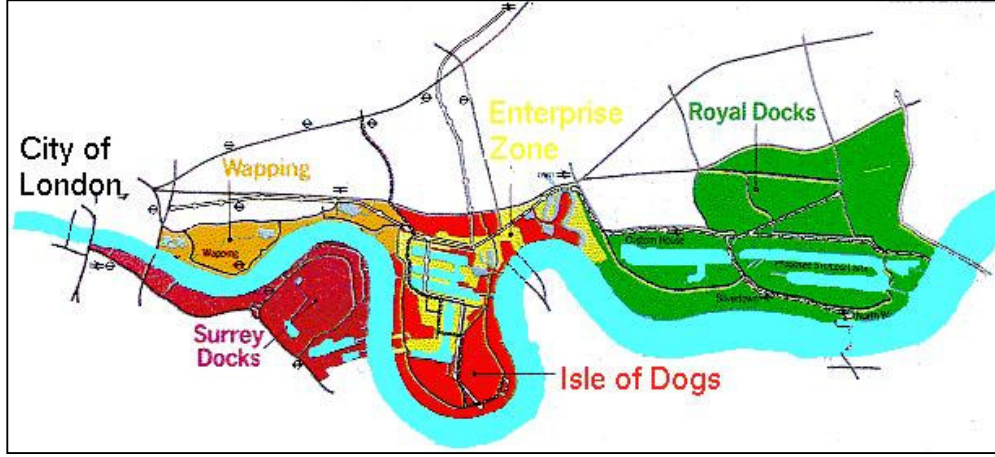
Wapping: Ofis, otel; turistik alanlar, konut, alışveriş merkezi,

Isle of Dogs: ticari alan, ofis, alışveriş merkezi, eğlence alanları,

Royal Docks: Stadyum ve sanat merkezi,

Surrey Docks

olarak özetlenebilir.



Şekil 3.15: Londra Docklands: Proje Alanları (www.dockland.co.uk)

LDDC'ye on yılda, 1,135 milyar poundluk bir kaynak yaratıldı. Bu kaynağın büyük bir bölümü arazi alımlarında ve arazinin temizlenmesinde kullanıldı. Mülkiyet satışı ve ulaşımdan ise on yılda 794 milyon pound gelir elde eden LDDC, 1989 yılında yaptığı açıklamada 547 milyon poundluk bir kamu yatırımının 6,850 milyar poundluk özel yatırımı alana çekerek, modelin hedefine ulaştığını ifade etmiştir. (Shaw, 1993)

3.2.2.4 Sonuç

2.200 ha'lık bakımsız ve terkedilmiş liman alanı (Şekil 3.16), Londra'nın önemli iş merkezi konumuna getirmiştir. Yeniden geliştirme çalışmalarında kullanılan serbest pazar felsefesi yöntemin en ilginç yönlerinden biridir.

Docklands Projesi, sosyal hedeflerin sınırlı tutulmasına karşılık, ekonomik hedeflerin ön planda olması ve yoğun yapılaşma gibi bazı konularda birçok eleştiri almıştır. Buna rağmen, yeniden işlev kazanan tarihi binalar, eski ve yeni entegrasyonu, özellikle depoların restorasyonu ile konut, ofis, perakende ticaret, kültür gibi farklı fonksiyonlara dönüşümü ve bunlara entegre olmuş yeni binaların yarattığı şehirselleşmiş görünüm, bu bölgeye tekrar geri gelmesini sağlayarak başarıya ulaşmıştır.



Şekil 3.16: Docklands Projesi'nden Görünüş (www.s4e.org/s4e/docklands/Maps.com)

Kuzey Amerika'daki benzer olaylar ve Baltimore örneğindeki başarı, Docklands projesinin başarısındaki en önemli yapılardan biri olan kamu- özel sektör işbirliğinin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Baltimore ile Londra arasındaki temel fark, Baltimore'da özel sektör katalizör görevi üstlenirken, Londra'da kamu sektörü katalizör görevi görmüştür.

Baltimore'daki kamu- özel ortaklığı, ilçe belediyeleri ile sivil toplum kuruluşlarını içermekle beraber, toplantılar halka açıldı ve önemli kararlar referandumla alınıyordu. Londra'daki LDDC ise alan içinde kalan ilçe belediyeleri böyle bir organizasyonun dışında kalmış, ayrıca, toplantılar ilk zamanda halka kapalı iken, sonraki dönemlerde halkın katılımı gerçekleşmiştir. Sonuç olarak Baltimore'daki organizasyonun daha geniş katılımlı daha demokratik olduğundan söz etmek mümkündür.

3.3. Asya Kıtasında Yer Alan Yeniden Geliştirme Projeleri (Tokyo)

Asya Kıtası'nda bulunan kentsel kıyı alanlarındaki yeniden geliştirme projelerine örnek olarak bu bölüm kapsamında Tokyo alınmıştır.

3.3.1. Konumu ve Önemi

Edo Minato olarak bilinen Tokyo Limanı, geçmiş 500 yıl öncesine dayanan Tokyo Koyu'nda (Şekil 3.17) yer almakta olup Japonya'nın başlıca ticaret limanlarından biridir. 1923'teki büyük Kanto Depremi sonrasında gelişimi hızlanan liman faaliyetleri ile limanda 1941 yılında dış ticaret başlamıştır.



Şekil 3.17: Tokyo- Konum (www.earth.google.com)

Kargo trafiğinin 1/3'ünü üstlenen uluslararası öneme sahip Tokyo Limanı, ayrıca vapur seferleri güzergahında bulunmaktadır.

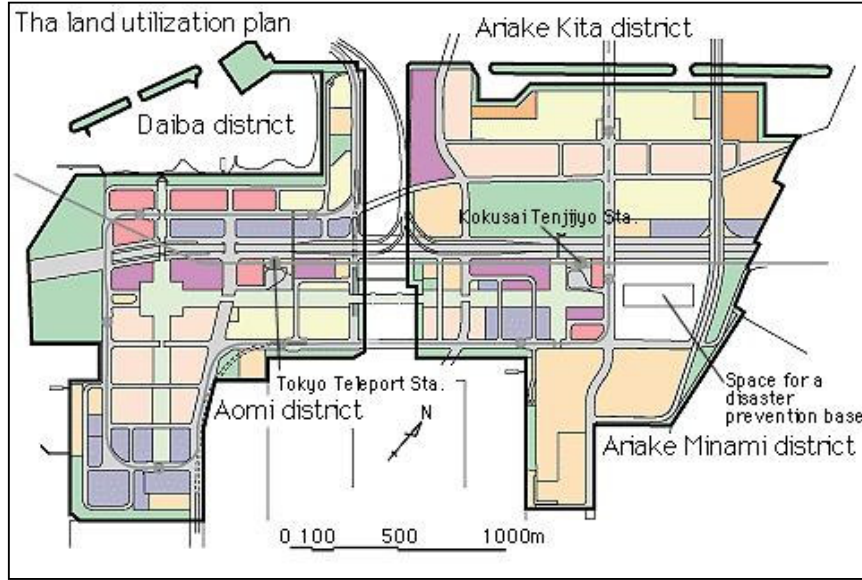
3.3.2. Yeniden Geliştirmenin Nedenleri

1970'den başlayarak yeniden yapılanma periodu ile karşı karşıya kalan alan, Japon sanayi yapısının gelişmesi ile limanın çevresindeki sanayi alanı talep edilen fonksiyonların gerisinde kalmıştır.

Konteynerli nakliye sistemi ve mal dağıtımının değişen modeli ile yeni liman faaliyetlerine ve limanın dışa doğru genişlemesine gerek duyulmuştur. Söz konusu sebeplerle Tokyo Liman yönetimi ofis, konut alanları ve rekreasyonel faaliyetleri gibi kentsel alan kullanımlarını varolan hükümet aktiviteleri ile bir arada olmasını sağladı.

3.3.3. Proje Alanı

Tokyo Teleport Projesi, Dünya'nın en büyük metropollerinden biri olan Tokyo'nun 21.yy'daki karakterine uyumlu, insani yönü hakim olmasını sağlamasına yönelik bir çabadır. Tokyo Körfezinin ortasında, MİA'nın 6 km. güneyinde ikincil merkez konumundadır. Dört ana bölgeden projede (Şekil 3.18) 60.000 kişinin ikamet etmesi beklenen projede 110.000 kişinin çalışacağı öngörülmüştür.



Şekil: 3.18- Teleport Projesi Alanları(www.tokyo-teleport.co.jp)

Daiba: Odaiba sahil parkının etrafında planlanan projede konut, ticaret, büro binaları ve oteller yer almaktadır. Şehir merkezine ve koy manzarasına hakim olan bölgede, yaşayanlar kıyı alanında yer alan alışveriş alanlarından yararlanabilirler. Ayrıca yapılmakta olan su sporlarıyla ilgili aktivitelere katılma imkanları vardır

Aomi: Gelişmiş iletişim araçlarıyla donatılacak olan bölge, Telecom Centre sayesinde bütün dünya ile iletişimi sağlayarak projenin merkezi olarak tanımlanabilir.

Ariake Kıtı: Ariake Tennis Park ve Ariake Collousseum ile genellikle tenis turnuvalarının yapıldığı alan olan bölge büyük spor karşılaşmalarının yapılacağı ve müzik faaliyetlerinin düzenleneceği alan olarak planlanmıştır.

Ariake Minami: Konut, ticaret, sanayi ve kültür faaliyetlerinin yer aldığı bölgede Japonya'nın en büyük Sergi Merkezi sayesinde kullanıcılar için toplanma mekanı sağlamaktadır.

3.3.4. Proje Organizasyonu ve Finansmanı

Tokyo Metropolitan Hükümet ve 71 özel şirketin katılımı ve desteğiyle 1990 yılında Tokyo Frontier Association kurulmuştur. Birliğin amacı; Tokyo kıyı alanındaki gelişimi organize etmek ve uluslararası standartın sağlanmasıdır.

Bölgesel ulaşım faaliyetleri, ana yollar, arazinin hazır hale getirilmesi ve kentsel altyapı faaliyetleri için yapılan maliyetlerin yaklaşık 42 milyar dolar civarında olduğu söylenmektedir.

3.3.5. Sonuç

En iyi iletişim mantığı ile planlanan Tokyo Teleport Projesi'nin (Şekil 3.19) ekonomik ve çıkar amaçlı hedefler doğrultusunda yürütüldüğü konusunda eleştiriler yapılmıştır. Kamu ihtiyaçlarına veya Tokyo'nun kentsel problemlerinin çözülmesinin yerine proje özel sektörün ekonomik hırslarına öncelik verilmiştir.



Şekil 3.19: Teleport Projesi'ne Genel Bakış (www.tokyo-teleport.co.jp)

Proje ve kamu istekleri arasındaki boşluk, metropolitan hükümet için ilk kar tahminlerinin artan bir ekonomi içindeki arazi değerleri üzerinde kurulmasının netleşmesi ile genişleyen bir yapı gözlenmiştir. Günümüzde ticari başarı ümitlerinin bitmesiyle birlikte metropolitan hükümet ve özel sektör çıkarları büyük zorluklar yaşamaktadır.

3.4. Okyanusya Kıtasında Yer Alan Yeniden Geliştirme Projeleri (Sydney)

Bu bölümde, Okyanusya Kıtası'nda yer alan Avusturalya- Sydney Kenti'ndeki kentsel kıyı alanının yeniden geliştirme projesi incelenmiştir.

3.4.1. Konumu ve Önemi

Avusturalya'nın en büyük ve en eski şehri olan Sydney, ülkenin en büyük finans, ulaşım, ticaret ve kültür merkezi olması nedeniyle önem taşımaktadır. Adanın doğu kıyısında konumlanmış Sydney metropolü (Şekil 3.20) yaklaşık 3,5 milyon nüfusu ile Avustralya'nın can damarlarından biridir.

Avustralya'nın ana demiryolunun deniz ulaşımına geçişi, merkezi iş alanının kenarındaki Darling Harbor üzerinden yapılması yüzyılı aşkın bir süre devam etmiştir (Breen ve Rigby, 1994)

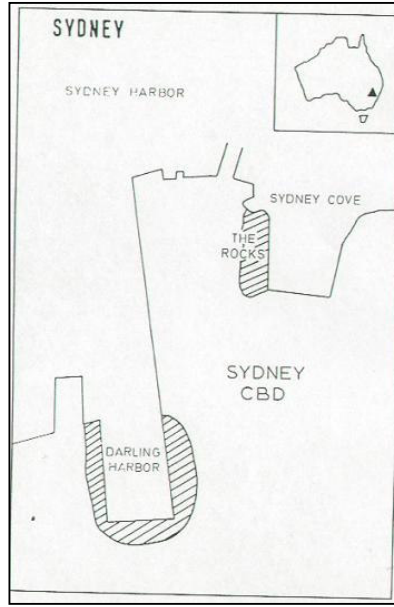


Şekil 3.20: Sydney- Konum (<http://membres.lycos.fr>)

3.4.2. Yeniden Geliştirmenin Nedenleri

Port Jackson'un çevresinde 2 km'lik sahil, 54 km²'lik alan ve 20 km rıhtım alanında 200'den fazla iskeleye sahip bir bölgede (Şekil 3.21), II. Dünya Savaşı'ndan sonra teknolojik değişme ve endüstriyel yapılanma sonucunda, limanın kullanımında azalma gözlemlenmiştir. 1970'lerin başında Baltimore, Liverpool gibi pekçok sanayi şehri gibi kullanılmama riski ile karşı karşıya kalmıştır. 1971 yılında Sydney Stratejik Planı'nda park ve konut alanı olarak belirtildiği tespit edilmiştir (Craig- Smith, 1995).

1982 yılında hükümet, sahibi olduğu demiryolunu, teknolojik gelişmelerden kaynaklanan şehir merkezindeki tıkanıklıktan ötürü Darling Harbor Bölgesi'nden taşınmasına karar vermiştir (Breen ve Rigby, 1994).



Şekil: 3.21- Darling Harbor- Konum (Craig- Smith, 1995)

10 yıllık bir süreçten sonra kullanılmayan ve kaydedilen ilerlemenin sonunda söz konusu alanın rekreasyon ve turizm proje alanı olması fikri ortaya çıkmıştır (Craig-Smith, 1995). 1988 yılında yapılacak Avustralya'nın 200. yıldönümü kutlaması geleneği için New South Wales Eyaleti Başkanı Neville Wran tarafından kamusal eğlence alanı olarak geliştirilmesi düşünülmüştür (Breen ve Rigby, 1994).

3.4.3. Proje Alanı

196 yıl boyunca sanayi- taşımacılık konusunda önemli bir yere sahip olan bölge dört yıldan daha kısa bir sürede Avustralya'nın en çok ziyaret edilen alanı haline gelmiştir. Bölgedeki inşaat 1986 yılında başlamıştır.

MIA'nın kuzeyinde yer alan Sydney Rock'ta; Port Jackson'un çevresi boyunca 2 km'lik sahil ve 54 km²'lik alanına sahip bir bölgede; renovasyon, restorasyon ve geliştirme yapılmasına karar verilmiştir. Kentsel kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinde en başarılı olanlardan biri olan Baltimore örnek alınmıştır.

Proje alanının hedefleri;

- mekruhlaşmış kıyı alanını kıymetleştirmek,
- turizm ve rekreasyon tesislerini sağlamak,
- Sydney'e konferans ve fuar alanı sunmak,
- turistler ve konferans için gelenlerden hükümete gelir elde edilmesini sağlamak,
- iş alanı sağlamak olmuştur (Craig- Smith, 1995).



Şekil: 3.22- Harborside (www.virtualltourist.com)

MİA'nın yakınında yer almasına rağmen, bu bölgeden tamamiyle izole edilen proje alanı; konut, kamusal açık alan, sergi-konferans alanları, otel, çin bahçesi, içerisinde denizcilik müzesinde bulunacak bir eğitim ve eğlence parkı olarak tasarlanmıştır.

Darling Harbor projesinde iki odak noktası bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, at nalı şeklindeki limanın kendisi; diğeri ise geniş ve dairesel park olarak özetlenebilir.

Toplam alanı 54 ha (130 acre) projede binaların alanları toplamı 1.694.000 ft² olup 1.000.000 ft²'si konut alanıdır.

Liman alanındaki en geniş yapı olan Harborside (Şekil 3.22), 3 katlı perakende satış ve restoran alanlarından oluşan bir yapı olup toplam alanı 147.500 ft²'dir.

Ulusal hükümet tarafından inşa edilmiş olan Avusturalya Ulusal Denizcilik Müzesi Tarihi Pyrmont Köprüsü'nün altında yer almaktadır. Müze 86.500 ft²'lik alana sahiptir. Müze ile Harbourside karşısındaki Ulusal Akvaryum, liman alanındaki diğeri bir çekim noktasıdır.

Körfezin ayağı ise karnaval- eğlence parkı olarak tasarlanmıştır. Bu alanda, 80.700 ft² alanlı 9.500 kişi kapasiteli konferans merkezi bulunmaktadır.

Güney bitiminde Power House Müzesi ve Eğlence Merkezi ve Oditoryum yer alan Darling Harbor Projesi (Şekil 3.23) 1988 yılının başında tamamlanmıştır. Proje alanında ayrıca 366. 500 ft² alana sahip bir sergi salonu da bulunmaktadır (Breen ve Rigby, 1994).



Şekil: 3.23- Darling Harbor Haritası (www.sydney-australia.biz)

3.4.4. Proje Organizasyonu ve Finansman

Kamu- özel sektör ortaklığı ile gerçekleştirilen proje için 1984 yılında proje ile ilgili tüm hakları elinde bulunduran Darling Harbour Authority (DHA) kurulmuştur. Kamu sektörünün yaratma ve yaygınlaştırmadaki rolü, ana ticari bileşenler tarafından kentsel kıyı alanlarının başarısının temelini oluşturmuştur (Kozloff, 2001).

Toplam 2,5 milyar dolara malolan proje için 853 milyon dolarlık kamu finansmanı ve 1,6 milyar dolar özel sektör finansmanı kullanılmıştır.

3.4.5. Sonuç

2000 yılındaki Sydney Olimpiyatları sırasında da boks, eskrim, judo, voleybol, halter ve güreş branşlarında ev sahipliği yapmış olan Darling Harbor Projesi (Şekil 3.24), yılda yaklaşık 15 milyon kişi ile Avustralya'nın en çok ziyaretçiyi ağırlamaktadır. Darling Harbor Projesi ile 3.800'den fazla kişiye iş imkanı sağlamıştır.

Gelen ziyaretçilerin % 56'sını Sydney'lilerin oluşturduğu ve yılda yaklaşık 5 kez alana geldikleri söylenebilir. Yerel halkın tercihlerinin bulunması, gelen turistlerle sağlam bir sinerjinin ortaya çıkmasına olanak sağlamıştır.

Yılda 700 civarında aktivitenin gerçekleştiği projede, bir kez gelenlerin %54'ü denizařırđ ülkelerden, % 9'unun New South Wales dışındaki Avusturalya'dan; %5'inin New South Wales'den ve %31'inin Sydney civarından geldiği tespit edilmiştir (Kozloff, 2001). Yılda yaklaşık 290 milyon dolar gelir edilmektedir.

Proje dahilindeki otellerin toplam oda sayısının yaklaşık 2.700 olduğu ve yıllık ortalama doluluk oranlarının %85 olduğu göz önüne alındığında projenin sadece Sydney'de değil, bütün Avusturalya genelinde başarılı olduğundan söz edilebilir. Projenin başarısında; merkezden yürüme mesafesinde olması, kara, deniz, demiryolu gibi çeşitli ulaşım araçlarıyla erişimin olmasının etkisi de unutulmamalıdır.



şekil: 3.24- Darling Harbor'a Genel Bakış (www.sydney-australia.biz)

Tablo 3.2: İncelenen kentsel kıyı alanı yeniden geliştirme çalışmaları özet tablosu

	ŞEHİR- ÜLKE	YERİ- LOKASYONU	ÖNEMİ	GELİŞTİRME KARARININ NEDENLERİ	ORGANİZASYON (ORTAKLIK ŞEKLİ)	PROJE ALANLARI VE FONKSİYONLAR	ALAN	MALİYET- FİNANSMAN
AMERİKA	Baltimore- ABD	Patapsco Nehrinin Cheaspeak koyunda birleşme noktası	*Uluslararası ticaret limanı *Ekonomik yenilenme programlarında öncü;1950lerde en büyük kentlerden biri	*1904 yılındaki yangın- ticari kayıplar; O'Neil D.S kapanması. *Banliyoleşme--> sanayideki işgücünün yer değiştirmesi	BDC (Baltimore Development Corporation)- kamu- özel sektör	*Inner Harbor (Ofis Alanları, Otel, kongre merkezi, Dünya ticaret merkezi, marina- tören alanı, akvaryum, Harborplace, yürüyüş yolu)	100 ha	2,5 milyar \$ (625 milyon \$- kamu+ 1,87 milyar \$- özel)
	Boston (Charlesto wn NavyYard)- ABD	Boston- Charlestown Bölgesinin doğu kıyısında, şehir merkezini kuzeyinde	*1800li yıllarda devlet gemiciliği, denizcilik eğitim okulu *II. Dünya Savaşına kadar üretim dorukta *En eski kuru dok	1974 yılında ABD Savunma Bakanlığı tersaneyi kapatması	BRA (Boston Redevelopment Authority)- kamu- özel sektör	*Tarihi Anıt Devir Alanı (ticari alan, konut, kurum, hafif sanayi) *Tersane Parkı (rekreasyonel alan) *Yeni İmar Alanı (konut, ticari alan, otel)	43 ha	10,9 milyon \$- kamu + 1,4 milyar \$- özel
AVRUPA	Barselona- İspanya	ülkenin kuzey- doğusunda- akdeniz kıyısında	*Katalonya Bölgesinin başkenti *akdenizin en önemli limanlarından biri	*taşımıcılık ve turizmdeki gelişmeler *1992 olimpiyat oyunları	Barselona Liman işletmesi-- > Port 2000 Urban Planning Management (özel sektör- kamu sektör)	*Port Vell (su sporları, lokanta, ticari alan, ofis) *Espana Rıhtımı (konferans- sergi salonu, rekreasyonel alan, eğlence merkezleri, kamuşal açık alan)	54 ha	38.000 pesetas
	Londra (Dockland)- İngiltere	Thames Nehri kıyısında	*Başkent *Özellikle 18. ve 19. yyda güçlü bir ticaret şehri	Eski Dok alanlarının toplumsal ve sosyal çöküntü alanı haline gelmesi	LDDC (London Dockland Development Corporation) (koordinasyonu sağlıyor- çevre bakanlığı atıyor- mülkiyet sahibi sanayici, geliştirici-yapım şirketleri, kamu kurum yöneticileri)	*Isle of dogs (ticari alan, ofis, alışveriş merkezleri,eğlence alanları, *Wapping (ofis,otel; turistik alan,konut, alışveriş merkezi) *Royal Docks (stadyum,sanat merkezi) *Surrey Docks	2.200 ha	7.347 milyon £ (547milyon £- kamu + 6.850 milyon £-özel)

ASYA	Tokyo (Teleport Town- Tokyo Waterfront Subcentre) Japonya	Tokyonun 6 km güneydoğusunda	*500 yıllık liman faaliyeti- en önemli limanlardan biri *Başkent *Kargo taşımacılığı *vapur seferleri	*sanayi yapısı- teknolojisinin değişmesi *yeni alanlara genişleme- eski alanların kullanılmaması	TFA (Tokyo Frontier Association)--> Tokyo Metropolitan Hükümet (kamu)- 71 özel şirket	*Aomi (ofis,ticaret; teknoloji merkezi) *Ariake Minami-Güney (uluslar arası kongre merkezi- sergi salonu) *Ariake Kıtı- Kuzey (konut, spor, ticari alan,rekreasyonel alan) *Daiba (rekreasyonel alan, eğlence merkezleri, konut, ticari alan, otel)	448 ha	42 milyar \$
PASİFİK	Sydney- Avusturalya	Ülkenin doğu kıyısı	*Başkent *Ülkenin en eski şehirlerinden biri *finans, ulaşım, ticaret, kültür merkezi	*Ulaşım yollarında yapılan değişiklik *Ülkenin 200. yıl kutlamasına dahil kamusal alan yaratma isteği	DHA (Darling Harbor Authority)- kamu-özel sektör	*Darling Harbor (eğlence alanları, otel, müze, sergi- konferans salonları, Pazar alanı, akvaryum, park)	54 ha	2,5 milyar \$ (~850 milyon \$- kamu+ 1,6 milyar \$- özel)

3.5. Bölüm Sonucu ve Değerlendirme

Özelleştirme programı kapsamında projesi hazırlanan ve bu tezin konusu olan Galataport'un, dünyada gerçekleşmiş projelerle benzerliklerini/ farklılıklarını araştırmak amacıyla bir araştırma yapılmıştır. Buradaki amaç; Galataport projesine yön verebilmek; çıkabilecek sorunlarla ilgili öngöründe bulunabilmektir. İncelenen projeler, dünyanın farklı kıtalarında bulunan, çeşitli ölçeklerdeki projeler olup turizm, konut, ticaret gibi birçok fonksiyonu içeren karma kullanımlı projelerdir. Mevcut binaların fonksiyon değiştirilmesi ve yeni alanların kullanılması ile karma kullanımların olduğu proje, farklı hedef kitleleri düşünülerek şekillendirilmiştir.

İncelenen projeler çoğunlukla, değişen teknoloji ve sosyo-ekonomik yapı dolayısıyla köhneyen ve atıl alanların yeniden geliştirme projeleri olsa da, Sydney- Darling Harbour örneğinde olduğu gibi kıyı alanlarını daha efektif kullanma ve şehre kazandırma çalışmaları da olduğu gözlemlenmiştir. Yerel halkın söz konusu projelerin geliştirilmesinden önce kıyı alanlarından ve dolayısıyla sudan uzaklaştığı söylenebilir.

Kıyı alanlarının yeniden geliştirme projelerinde yeni kıta olan Amerika'da diğerlerine göre önce başlamış olduğunu ve dünyadaki pek çok proje için öncülük yapmış olduğundan söz edilebilir. Daha geniş alana yayılmış, daha kapsamlı olarak planlaması yapılan projeler, tarihi kıyı alanlarında özellikle ekonomik olarak kalkındırmayı hedeflemiş ve başarılı olmuşlardır.

Eski kıta Avrupa'da, giderek kıyı alanları ve suyla ilişkisini kopartan şehirlerin, tekrar suya dönmesi amaçlanmış, aynı zamanda kentsel alanların işlevsel olarak kazandırılması için çalışmalar yapılmıştır.

Ticaret, konut alanları gibi kent alanının ihtiyaçlarını karşılamak amacının ulaşım sorunları ile beraber kıyı alanlarında çözülmesinin örneklerini Asya kıtasında tespit edilmiştir.

İncelenen örneklerin tümünde, farklı katkıları olsa da, kamu ve özel sektörün organizasyonda birlikte yer aldığı tespit edilmiştir. Birçok örnekte, Londra'daki Dockland Projesindeki LDDC (London Dockland Development Corporation) ve Baltimore'daki Inner Harbor Projesinde BDC (Baltimore Development Corporation) gibi kamu-özel sektör ortaklığı ile kurulan kuruluşlar geliştirmeyi gerçekleştirmiştir. Bu şekilde kamunun sahipliği ve denetleyiciliği ile özel sektörün ekonomik gücünün birleşmesi başarılı projelerin ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Dünyadaki örneklerden yerel yönetimin yeterli olmayan kaynakları ile projenin gerçekleşmesinin zor olduğu, bölgesel/ ulusal yönetimin projeye dahil olmasının faydalı olabileceği tespit edilmiştir. Geliştirme maliyetlerinin yüksek olduğu kıyı alanlarının yeniden geliştirme projelerinde özel sektörün ortak edilmesi için kamu tarafından vergi indirimi, altyapı faaliyetlerinin tamamlanması gibi çeşitli kolaylıklarla ile projelere çekicilik sağlamıştır. Projelerin ölçeği, karar vericilerin öngörüsü veya projenin kendi dinamiklerinden dolayı projelerde yer alacak aktörlerin katılım oranları değişmektedir.

Çoğunluğu şehir merkezine yakın bölgelerde yeralan projeler zaman zaman yarattıkları etki ve ölçekleri ile Tokyo- Teletown projesinde olduğu gibi ikincil merkezler haline gelebilmişlerdir. Ulaşımın önemli bir faktör olduğu projelere çeşitli alternatifler geliştirilmiştir. Projelerin ortaya çıkmasına neden olan kıyının ulaşımında kullanılması önemli bir araç olmuştur. Proje kapsamında olan marinaların yanısıra deniz taksileri, gezi tekneleri gibi kamunun yararlanabileceği deniz/nehir ulaşımını sağlayan farklı araçların kullanılmasının çekiciliğinin arttırdığından söz edilebilir. Bunların dışında, tramvay, hafif metro gibi toplu taşıma araçlarının projelerde yüksek oranda kullanıldığı da tespit edilmiştir.

İncelenen projeler daha önce de belirtildiği gibi karma kullanımlı projelerdir. Tez kapsamında araştırılan turizm fonksiyonu farklı oranlarda da olsa, her projede yer almaktadır. Barselona örneği dışındaki incelenen diğer projelerde, otel gibi turizmin en belirgin segmenti olan konaklama bulunmaktadır. İncelenen projelerde turizm fonksiyonu öncü bir yol izlememekle beraber çektiği turist sayısı başta olmak üzere çeşitli faktörlerle projelerin dünyada duyulmasını sağlamıştır.

Dünyadaki örneklerde; Baltimore- Inner Harbor ve Sydney- Darling Harbour projeleri turizmin oynadığı rol dolayısıyla öne çıkmaktadır. Her ne kadar projelerin öncü fonksiyonu olmasa da çeşitli sebeplerle söz konusu projeler turizm fonksiyonu ile öne çıkmaktadır. Projelerin geliştirme süreçleriyle giderek şekillenen turizm, sadece konaklama alanları ile değil, kültürel ve rekreasyonel alanlar başta olmak üzere çeşitli alanlarla desteklenmektedir. Ayrıca kongre ve sergi merkezlerinin de projelerin sinerjilerine katkıda bulunduğu tespit edilmiştir. Temalı parklar, akvaryum, açık pazarlar gibi kamu alanlarına önem verildiğinden ve bunun gelen ziyaretçiler için de çekiciliği arttıran bir faktör olduğundan söz edilebilir. Kıyı alanlarındaki projelerin kullanılmasında sadece mekanların bulunmadığı, bunların yanısıra yılın tümüne yayılmış festival, fuar gibi farklı etkinliklerin ziyaretçi sayısını yükselttiği belirlenmiştir.

4. DÜNDEN BUGÜNE KARAKÖY- SALIPAZARI BÖLGESİ

4.1. Karaköy- Salıpazarı Bölgesi

Bu bölümde, tez çalışmasının inceleme alanı olan Karaköy- Salıpazarı bölgesinin, tarihsel süreçteki durumu ve önemi açıklanacaktır. Ancak bu bölgeyi açıklarken, içinde olduğu alanla bir bütün olarak düşünülmesi ve sürecin bu şekilde detaylandırılması daha doğru olacaktır.

Beyoğlu ilçenin bir bölümün oluşturmakta olan Galata Bölgesi, her ne kadar yüzölçümü olarak İstanbul'da çok büyük bir alan kaplamasa da, faaliyet açısından yüzyıllarca önemli rol oynamıştır. Bölgenin sınırları, doğuda Azapkapı Camisinden kuzeydeki Galata kulesine oradan da batıdaki Tophane meydanına doğru uzanan ve güneyinde bulunan deniz ile birlikte üçgen bir alan oluşturmaktadır.

4.1.1. Galata Bölgesinin Gelişimi

Galata Bölgesinin ismine yönelik bir çok rivayet bulunsa da en yaygın olanı bölgede bulunan incir ağaçlarının çokluğundan dolayı adını Yunanca incirlik kelimesi olan "Sikodis"ten geldiğidir. Limanın çevresindeki alan ilk defa Büyük Konstantin zamanında surlarla çevrilmiştir. İmparator Konstantin surları Üsküdar'dan bu bölgeye yerleşen Hristiyanları korumak ve onurlandırmak amacıyla yaptırılmıştır (Türker, 2000). Konstantinden yaklaşık bir yüzyıl sonra, V. yy'da II. Theodosius'un Galata Bölgesini Konstantinopolis'in 14. bölgesinden 13. bölgesi olarak kentin sınırları içerisine aldığı bilinmektedir. Bölgede bulunan limanın önemini sürekli koruduğu düşünülmektedir (Akın, 1998).

11. yy'da Musevilerin yerleştiği Galata, dönemler boyunca Avrupalı tüccarların özellikle de Latin kökenlili olanların, en çok da Cenevizlilerin ilgisini çekmiştir. Rakipleri olan Venediklilere üstünlük sağlayan Cenevizliler en çok Kırım'da bulunan ticaret kolonilerini koruma ve kontrolünü sağlayabilmek için Galata'yı ele geçirmek istemişlerdir. IV. Haçlı seferi sırasında İstanbul'un Latinler tarafından işgal edilmesinden sonra İstanbul'da yaşayan Cenevizli, Venedikli, Pisalar bir anlamda sürülerek Galata'ya yerleşmişlerdir (Türker, 2000). Bu yerleştirme bir anlamda halkın kinini bastırmak amacıyla yapılmıştır.

1453 yılında Fatih Sultan Mehmet'in şehri kuşatmasına kadar Cenevizliler tarafından daha çok bağımsız ticaret ağırlıklı bir bölge olan Galata, kuşatma sırasında tarafsızlığını korumaya çalışmıştır. İstanbul'un alınması sırasında direniş göstermeyen Cenevizliler teslim olmuşlardır. Kuşatma dönemine kadar güçlendirme çalışmaları da süren bu bölgedeki surlar (Üsdiken, 1999), Fatih Sultan Mehmet tarafından yıktırılması emredilmiş olsa da, günümüzde de bu surların kalıntılarına rastlanmaktadır.

16. yy'da Gemici Şehri olarak bilen İstanbul (Özbaydar, 2000); gemici, tüccar, sanatkar, gemi marangozluğu ve kalafatçı gibi bir çok meslek grubunu Galata Bölgesinde bulunmaktadır. Çeşitli gezginler tarafından tasvir edilen Galata Bölgesi, kozmopolit yapısı ile ilgi uyandırmaktadır. Galata sahilinde Karaköy tarafında ağırlıklı olarak Türkler bulunurken, orta bölümlerde Ermeni ve Museviler'in karışık olarak yerleştiğinden söz edilebilir. 19. yy'ın ikinci yarısından itibaren (Şekil 4.1) değişiklik gözlenmiş, yerleşim düzeninde farklılıklar gözlenmiştir. Rum ve Yunanlılar sahil kesimde yer alırken, Museviler sahilden daha gerilere doğru çekilmişlerdir. Ermeni ve Türklerin bu dönemde azaldıkları söylenebilir (Türker, 2000).



Şekil 4.1: 1891 Galata Planı (Müller- Wiener, 1998)

İstanbul konumu itibariyle Asya ve Avrupa arasındaki karayolu ile Akdeniz ve Karadeniz arasındaki deniz yolunun birleştiği noktada bulunmaktadır (Hamdi, 1930). Konumu ile birlikte ticaret bölgesi haline gelen İstanbul, Karadeniz'in yani Rusya, Romanya, Bulgaristan gibi bir takım ülkelerin bütün dünya deniz yollarına bağlayan deniz yolunu sağlamaktadır (Hamdi, 1929). Her ne kadar teknolojinin çok ilerlemesi ile geri plana düşmüş olsa da deniz taşımacılığı, özellikle uluslararası ticaretin vazgeçilmez unsurudur. Tanzimat ve Islahat Fermanları ile eşitliği sağlayan gayrimüslimler sayesinde Galata, dünya ticaretinde kendisine yer bulmuştur. Bütün bu gelişmelerin mekansal yansımaları gözlenmiştir. Geleneksel denizci ve esnaf yerleşimiyle birlikte büyük ticarethaneler, bankalar, sigorta şirketleri, gemi acentaları bölgede yer almıştır (Türker, 2000)

19. yy'ın Galata'sı, genellikle para kazanılan ve bütün tehlikelerine rağmen eğlence hayatının olduğu bir bölge olarak kabul görmüştür. Yüksek gelir grubu başta olmak üzere pek çok gelir grubu tarafından konut bölgesi olarak kullanılmamıştır. Ticaretle uğraşan levantenlerle Rum, Ermeni ve Musevilerden oluşan gayrimüslim halk tarafından Galata Bölgesi çalışma ve kuzeyindeki Pera Bölgesi ise ikamet bölgesi olarak kullanılmıştır (Akın, 1998).

Dünyadaki çeşitli politik- kültürel olayların yansıması göçlerle birlikte İstanbul'da da hissedilmiştir. Galata'yı ve dolayısıyla İstanbul'u etkileyen 3 büyük göç dalgasından söz etmekten mümkündür:

- 1917 yılındaki Sovyet Devriminden sonra sivil ve askerlerden oluşan göçmen grubu, Karadenizdeki limanlardan farklı ülkelerin savaş, yük ve yolcu gemileri ile göç eden Ruslar işgal altındaki İstanbul'a gelmişlerdir. Çoğunluğu Galata Rıhtımı'ndan 1920 yılına kadar devam eden göçle birlikte şehre girenler sayesinde İstanbul, giyim, eğlence gibi günlük davranışlardan etkilenmiştir.
- İkinci göç dalgası ise İstanbul ve Galata'dan dışa doğrudur. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra başlayan Kurtuluş Savaşı'nın son zamanlarında olan göç hareketinin sebebi, Ankara Hükümetinin olası baskıları olarak tanımlanabilir. 1922-23 yılında yaşanan göçler, Rum, Ermeni, Musevi ve levanten vatandaşlar arasında, Ankara Hükümetinin, İstanbul'un geri alınmasında gayrimüslimlerden hesap soracağı söylentileri yüzünden yaşanmıştır. Galata rıhtımından kalkan gemilerle genellikle Avrupa'daki çeşitli şehirlere göç edenler arasında daha önce Rusya'dan İstanbul'a sığınmış olanlar Ruslar da bulunmaktadır.

- Cumhuriyetin ilanından sonra yaşanan üçüncü göç hareketi ise 1948 yılındaki Filistin'de kurulan bağımsız İsrail devletinin kurulmasıyla gerçekleşmiştir. Özellikle Yüksek Kaldırım ve Lüleci Hendek civarında yaşayan düşük ve orta gelir seviyesindeki Musevilerin 1948-1952 yılları arasında, Galata Rıhtımından hareket eden gemilerle İstanbul'u terketmişlerdir.

Yukarda belirtilen göçlerin yanısıra, 1960'larda Türk vatandaşlar tarafından umut olarak görülen Almanya, yeni göç dalgasına neden olmuştur. Tophane'de yer alan İş ve İşçi Bulma Kurulu ve Alman İrtibat Bürosu'dan işlemlerini tamamlayan vatandaşlar Galata'da hareketlenmeye yol açmıştır.

Galata Bölgesinde Cumhuriyet Dönemindeki önemli değişimlerden birine ise 1950-1960 arasında iktidarda olan Adnan Menderes hükümeti sebep olmuştur. İstanbul'daki imar faaliyetlerinden payını alan Galata bölgesindeki istimlak hareketleri 1958 yılında hız kazanmıştır. Karaköy Meydan'ında bulunan pek çok bina yıkılarak meydan genişletilmiş ancak formunu kaybetmiştir. Karaköy'den Tophane'ye doğru olan Kemeraltı Cadde'sindeki genişletme çalışmaları sırasında da onlarca bina yıkılmıştır. Bu binalar arasında Ermeni kiliseleri bulunmasından ötürü Patrikhane ile yetkili makamlar arasında sıkıntılı dönemler yaşanmıştır. Kemeraltı Caddesi'nden, Karaköy Yolcu Salonuna dik bir şekilde geçişini sağlayan Maliye Cadde'sinin açılması sırasında pek çok bina ve dar sokak ortadan kaldırılmıştır (Türker, 2000). Günlerce yazılı basında yer alan yıkım çalışmaları haberleri vatandaşları bilgilendirmiştir.

4.1.2. Galata Rıhtımı- Karaköy Limanı

Galata Bölgesinin yerleşiminden itibaren faaliyet gösteren ve bir anlamda İstanbul'un dünyaya açılan kapısı olan limanın 19. yy'a kadar modern bir rıhtıma sahip olmamıştır.

Gemiler, 19. yy boyunca İstanbul'a geldiklerinde dünyadaki örneklerine göre geç inşa edilen rıhtımın yokluğu nedeniyle Galata açıklarındaki duba ve şamandıralara bağlı olarak demirlemişlerdir. Yük ve yolcular, ana karaya sandal ve benzeri deniz araçlarıyla taşınmaktaydı. Pek de sağlıklı olmayan iskelelere yanaşan sandal ve mavnalar genellikle Rum ve Yunanlılar tarafından işletilmektedir. Daha küçük boyutlu olan Şark tipi kayıklar ise Türkler tarafından kullanılmaktaydı.

Kırım Savaşı'na kadar devam eden süreç, özellikle Osmanlı Devleti'ne yardım eden İngiliz ve Fransızların tepkilerine yol açmışsa da rıhtımın inşası ancak savaştan yaklaşık 40 yıl sonra başlayabilmiştir (Türker, 2000).

Kırım Savaşı sonrası Paris Kongresinden sonra Osmanlı Hükümetinin durumu anlamasına neden olsa da, dönemdeki rejimin yaklaşımından dolayı rıhtımın inşası fikrinde 1879 senesine kadar bir gelişme gözlemlenmiştir. Aynı yıl rıhtımların 75 yıllık imtiyaz hakkı M.Marius Michel'e verilmiştir. Ancak Haliç dahilindeki, zemin yapısı ve akıntılar nedeniyle inşaatların yapılmasının maliyetli olacağı varsayımıyla 11 yıl daha inşaat belirsizliğini korumuştur. Önceki yıllarda yapılmış olan imtiyaz sözleşmesinin yenilenmesi gerekmiş, bu kapsamda 1891 yılında İstanbul Rıhtım Dok ve Antrepo Türk Anonim Şirketi kurulmuş olup imtiyaz bu şirkete devredilmiştir (Bilge, 1929). Bu durum demirlemiş gemilerden yük ve yolcu taşımacılığı yapanlar tarafından tepki görmüş olsa da durumda bir değişiklik yaratmamıştır.

İlk rıhtım taşının 1892 yılında yerleşmesinin ardından başlayan rıhtım inşaatı, akıntıların artması, hastalık salgınları, bir takım çöküntülerin olması nedeniyle zorlukla yapılmıştır. Kuşkusuz bu konudaki en büyük darbe 1894 yılındaki deprem olmuştur. Aksamalara yol açsa da, rıhtım 1895 yılında tamamlanmıştır. Ancak yeterince sağlam olmadığı farkedilen ve çeşitli çöküntüler olan rıhtım 1898 yılında başlayan tamirat ve yenileme işlemleri 1900 yılından tamamlanmıştır. 1905 yılında Fransız Memphis gemisi 758 m. uzunluğundaki rıhtıma yanaşan ilk yolcu gemisi olmuştur.

Tezin kapsamında incelenen Galataport projesi kapsamında yer alan Çinili Han 1911 yılında ve Merkez Rıhtım Han 1914 yılında inşaatları tamamlarak liman özel gayrimenkulü olarak hizmete girmiş olan binalardır.

I. Dünya Savaşında, 1914 yılında şirketin başına getirilen Türk müdürle başlayan dönem 1915 yılından itibaren yabancı ticaretinden mahrum bırakılmıştır. Galata Rıhtımları Şirketi 1933- 1934 'de millileştirilerek Deniz Yolları ve Liman İşletmesi Genel Müdürlüğüne devredilmiştir.

Devredilme sürecinin ardından rıhtım ve antrepo sıkıntısı tekrar gündeme gelmiş, gerekli incelemeler başlatılmıştır (Haydarpaşa Liman tevsii ve Salıpazarı Limanı İnşaatı, 1954). 1952 yılının sonlarında yapılan ihale ile 310 m tulüde rıhtım ve toplam alanları 16.000 m² olan 2 katlı rıhtım ambarları, küçük bir taşıt limanı ve geri alandaki yolların inşasına karar verilmiştir.

4.1.3. İstanbul Boğazı'ndaki Diğer Limanlar

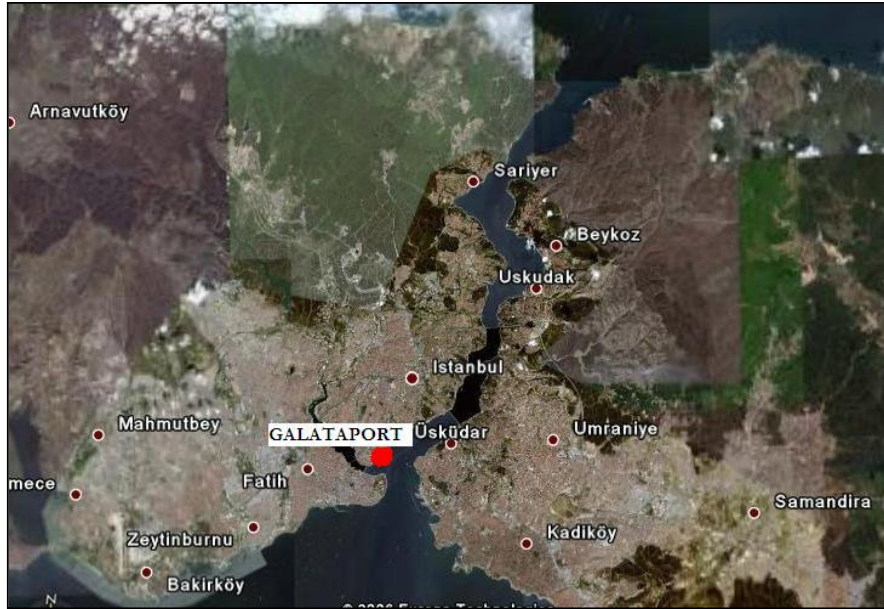
Önemli ticaret yolları üzerinde konumlanmış olan İstanbul Şehri, Haliç Bölgesini de içine alan Eminönü- Galata Bölgesinin avantajı ile, deniz ticaretinde özellikle 19. ve 20 yy'da dünyada kendine yer edinmiştir. Karadeniz'in dış dünyaya açılan yolu üzerindeki İstanbul Boğazı'nda yer alan ve asıl İstanbul limanını destekleyen başka iskele ve limanlar da bulunmaktadır.

İstanbul Limanı kitabında Ahmet Hamdi söz konusu bölgeleri şöyle açıklamaktadır. “Sirkeçide Şark Şimendüferlerinin bir iskelesi ve Haydarpasada Anadolu Demiryolları’nın bir limanı vardır. Ayrıca yukarı boğazda limandan takriben on mil uzakta Umur yerinde İstandart Ovul kumpanyasına ait küçük bir petrol limanı mevcut olduğu gibi biraz daha aşağıda Çubuklu’da (şuan Çubuklu Hayal Kahvesi olarak işletilen mekanın olduğu alan) Şehremanetine ait mevadi müştaiile depoları mevcuttur.” (Hamdi, 1929)

Haydarpaspa limanı, 595 m’lik dalgakıranının arkasında Anadolu demiryolları tarafından yaptırılmıştır. Küçük boyutlu üç vapurun yanaşmasına imkan sağlayan liman Anadolu’dan gelen yada gönderilecek malların sevkiyatında rol oynamıştır. İstandart Ovul gaz depolarına ait rıhtım olmamasına rağmen büyük boyuttaki vapurların yanaşabileceği iskeleye sahiptir. Çubuklu’daki depolarda ise fazla su çekmeyen bir vapurun yanaşabilmesi mümkündür.

4.2. Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesi Kapsamında Galataport Projesi

İstanbul’un en eski yerleşimlerinden biri olan Beyoğlu Bölgesi, konumu ve ulaşılabilirliği sayesinde önemini korumaktadır (Şekil 4.2 ve Şekil 4.3). Nüfusun artması ve şehrin büyümesi ile birlikte, değişmeye başlayan bölgede teknolojik, sosyo-ekonomik gelişmelerin izleri kendini göstermeye başlamıştır. Karaköy-Salıpazarı’ndaki liman faaliyetlerinin değişmesi ile birlikte bu bölgede yer alan fonksiyonların da gelişmeye başladığından söz etmek mümkündür.



Şekil 4.2: Galataport- Konum (www.earth.google.com)



Şekil 4.3: Galataport- Konum (www.earth.google.com)

İstiklal Caddesi başta olmak üzere Beyoğlu ilçesindeki değişimler son yıllarda artmıştır. Eğlence- kültür bölgesi haline gelen İstiklal Caddesi'nin yanısıra, özellikle entelektüel olarak nitelendirebilecek kesimin öncülüğünde konut bölgesi olarak yeniden canlanan Cihangir, Galata gibi bölgeler ilçenin çekiciliğini desteklemektedir.

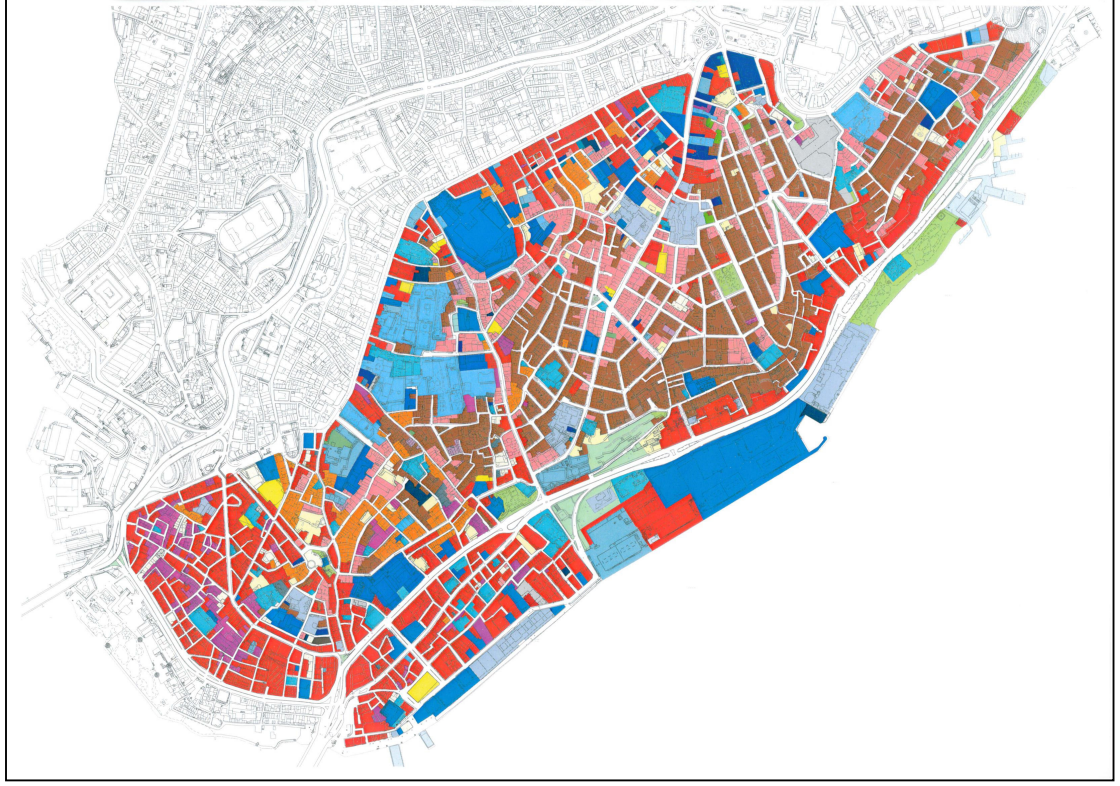
2000'li yıllarda başlayan eski şehir merkezindeki konut bölgelerine olan talebin artması ile birlikte söz konusu bölgelerin yeniden keşfedilmesi söz konusu olmuştur. Yatırımcılar tarafından tarihi değeri olan binalar restore edilerek kaliteli konutlar haline getirilmekte ve özellikle üst gelir grubuna hitap etmektedir.

İş alanların bulunduğu bölgelerdeki güvenliğin sağlanmasında en büyük sorunlardan biri olan gece-gündüz nüfus farkının giderek azaldığı söylenebilir. Yerel yönetimlerin desteği ile sivil toplum kuruluşları ve özel girişimciler sayesinde bölge tekrar eski saygınlığını ve canlılığını kazanmaya başlamıştır.

1993 yılında "Kentsel Sit Alanı" ilan edilen Beyoğlu Bölgesi için İ.B.B tarafından hazırlanan 1/5.000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, İstanbul I no'lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nda onaylanma sürecindedir.

Fonksiyon değişiklikleri ile birlikte, etkinliği azalmış olan ancak bölgenin en büyük avantajı olan kentsel kıyı alanının değişimi gerekmektedir.

Yapılan analizler (şekil 4.4) (Ek C) sonucunda ticari fonksiyon özelliğini koruyan ancak giderek değişim gösteren Karaköy- Salıpazarı'nda planlama aşamasındaki projelerin gerçekleşmesi ile birlikte bu değişimlerin ivme kazanacağı kaçınılmazdır. Şehirde en önemli alanlardan birinde yer alması planlanan projenin hinterlandının gelişmelerden pay almaması gibi bir durum söz konusu değildir.



Şekil 4.4- Galataport Bölgesi ve Hinterlandı Arazi Kullanımı Analizi- 2005 (İ.B.B., 2006)

4.2.1. Galataport Projesinin Ortaya Çıkmasının Nedenleri

07.07.1993 tarih 4720 sayılı İstanbul I nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kararı uyarınca “Beyoğlu Kentsel Sit Alanı” sınırları içinde yer alan Beyoğlu Kemankeş Mahallesi 112 pafta, 78 ada, 2,3,4,5,6,7,8 parseller ile 2498 ada 45 parselde bulunan alanın 15.12.1994 tarih 94/6345 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile “Turizm Bölgesi” ilan edilmesi ile birlikte söz konusu alanda mevcut fonksiyonlarda değişiklik yapılması gerekmiştir.

Dönemin başbakanı Adnan Menderes’in emriyle 1950’li yıllarda geçici kayıtla inşa edilen liman tesisleri, transit ambarları ile antrepoların (Hasol, 2005) yerine İstanbul’a yakışan ve turizme katkısı olması beklenen yeni bir projenin geliştirilmesi kaçınılmaz olmuştur. Geçici kayıtlarla yapılan, Derince yada Yenikapı’ya alınması düşünülen ticari limanın Haydarpaşa Limanına taşınmasına rağmen, bölgede iyileştirilme yada geliştirme çalışması yapılmamıştır.

4.2.2. Planlama Süreci

Önceki bölümde belirtildiği gibi 1993 yılında “Kentsel Sit Alanı” ve 1994 yılında “Turizm Bölgesi” ilan edilen alanla ilgili olarak Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından 1/5.000 ölçekli “Tophane-Salıpazarı Turizm Merkezi” Nazım İmar Planı

(Ek- D) ve 1/1000 ölçekli “İstanbul- Beyoğlu- Tophane- Salıpazarı Turizm Merkezi” Uygulama İmar Planı teklifleri Kültür ve Turizm Bakanlığına iletilmiştir.

Söz konusu plan teklifleri, bakanlık tarafından uygun görülmüş; 4957/2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunun 7. maddesi (Ek- A.1) ve 3621/3830 sayılı Kıyı Kanunun 7. maddesine (Ek- A.2) göre 30.09.2004 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir (Özden, 2006).

05.01.2005 tarih, 1243- 1391-1414 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı (İBB) onayı ile Beyoğlu Belediyesine iletilen planlar; 14.02.2005-14.03.2005 tarihleri arasında askıya çıkartılmıştır.

Aşağıda belirtilen konulardaki itirazlar İBB Planlama Müdürlüğüne iletilmiştir:

- Nazım İmar planında yoğunluğun fazla olduğu, mevcudun çekilmesi gerektiği yoğunluk ve irtifaların net belirtilmediği,
- Planın 5 . maddesinde toplumun yararlanmasına ayrılan yapı ve turizm tesisi olduğunun belirlenmesine rağmen, bu alandan toplumun direkt olarak nasıl yararlanabileceği ve tapuya konulacak bu şerhin uygulamada ne sağlayacağına ait bir plan kararı olmadığı,
- Planda bölgenin ihtiyacı olan topluma açık deniz yeşil alanların bırakılmadığı ve planlamada mevcut yapılanmanın dikkate alınmadığı,
- Plan notu 7. maddede 1/1000 Uygulama İmar Planlarında Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulunun onayı alınır denilmesine rağmen buna ilişkin kurul kararı bulunmadığı,
- Plan yapım tekniğine uygun olmayan tanımların olduğu (YTÜ- Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 2006)

1/1000 ölçekli UİP olan itirazlar ise Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğüne iletmek üzere İstanbul Valiliği’ ne iletilmiştir. Söz konusu müdürlükten yapılan itirazlara sonuç olarak; İstanbul kentine çağdaş bir kruvaziyer liman kazandıracak böylesine bir projenin uygulamaya geçmesi ülke ekonomisi ve turizm açısından büyük bir önem teşkil ettiği öne sürülmüş ve itirazlar reddedilmiştir (YTÜ- Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 2006)

TBMM tarafından 2005 yılının temmuz ayında “Torba Özelleştirme Kanunu” diye bilinen yasa paketi ile Galataport Projesi yeni bir boyut kazanmıştır. 13. madde uyarınca “özelleştirme kapsam ve programına alınan ve sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve kruvaziyer limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri

ile konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar planı ile belirlenir” denmektedir (Ek- A.3).

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanan imar planlarının iptali için 17.08.2005 tarihinde Danıştay 6. Dairesinde dava açmıştır. 07.12.2005 tarihinde söz konusu davada yürütmeyi durdurma kararı çıkmıştır. Ayrıca İstanbul Şehir Plancıları Odası’nın aynı gerekçe ile Danıştay 6. dairesinde açtığı dava bulunmaktadır. 49 yıllık Yap-İşlet- Devret modeli kullanılması için 10.06.2005 tarihli ilan ile 16.09.2005 tarihinde yapılan ihalenin iptali ve yürütmenin durdurulması için ise Danıştay 13. dairesinde ayrıca bir dava açılmıştır. Danıştay 6. dairenin gerekçeli kararında ise;

- Kruvaziyer limanı yapmak için imar planında değişiklik öngören kıyı yönetmeliğine dayanarak imar planı onaylanmıştı. Danıştay, daha önce iptal ettiği yönetmeliğe göre işlem yapılmasının mümkün olmadığı, uygulamanın kanun kapsamında yapılması gerektiğine karar vermiştir
- İmar planı değişikliğinde yetkili mercinin Özelleştirme İdaresi olduğunu belirten 6. Daire, Özelleştirme İdaresi başkanlığının söz konusu imar planı değişikliğini yapmadığını belirlemiştir.
- Ayrıca 6. Daire Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın İmar Planı değişikliği yapmaya yetkisinin olmadığını,

belirtilmiştir (Özden, 2006)

4.2.3. Galataport Projesine Genel Bakış

Bu bölümde Galataport olarak bilinen projenin, Tabanlıoğlu Mimarlık tarafından ortaya çıkma sürecini, projenin temel özelliklerini, mevcutta olan fonksiyonların kullanımlarında yapılan değişiklikler özetlenecektir.

4.2.3.1. Galataport Projesi’nde Konsept Belirleme Süreci

Tabanlıoğlu Mimarlık Bürosu, Salıpazarı’ndaki antrepo ve TDİ’ye ait binaların yeniden değerlendirmesi amacıyla TDİ tarafından 2000 yılında açılan ihalede projeyi hazırlamaya hak kazanmıştır (Tabanlıoğlu, 2004).

Yapılacak proje kapsamında liman fonksiyonunun devam etmesi gerektiği ve 1995 yılında alanın “Turizm Bölgesi” ilan edilmiş olmasından dolayı kapsamı daraltıldığından söz edilebilir.

- Dünyadaki yapılmış olan diğer benzer projelerinin incelenmesi ile başlayan konsept belirleme sürecinde, diğer projelerle olan benzerlikler ve alanın kendi dinamiklerinden kaynaklanan farklılıklar ortaya koyulmuştur.

- Bölgenin çevresi ile olan ilişkisi irdelenmiştir. Bölgenin; Tünel, Beyoğlu ve Galatasaray Bölgeleri ile olan ilişkisi incelenmiş, mevcut durumdaki işlevler ve çevre ile bağlantısı belirlenmiştir.
- Bölgenin geçmişi araştırılmıştır. Bu bağlamda, bölgedeki binaların tarih boyunca gelişimi incelenmiştir.
- Böylece bölgenin önemi ortaya çıkartılmış; tarihi yarımada ile olan ilişkisi ve Beyoğlu'nun denizle buluşma alanı olması üzerinde durulmuştur (Tabanlıoğlu, 2003)

Projenin geliştirilmesi sırasında Denizcilik İşletmelerine ve diğer işletmelere ait binaların boşaltılacağı şartı düşünülmüştür. Başka bir deyişle fuar-sergi alanları, alışveriş mekanları, kültür-sanat merkezleri gibi konaklama hizmetlerini destekleyen, aynı zamanda yerel halkın gündelik olarak da kullanmasının mümkün olduğu alanlarla proje desteklenmiştir.

Projenin ana hatları;

- Mevcut yük liman fonksiyonlarının tamamıyla kaldırılması ile Kruvazier gemileri ile gelen yolcuların yük taşımacılığı ile ayrışmasını sağlamak amacıyla İstanbul'a çağdaş bir Kruvazier Limanı, Turizm ve Ticaret Kompleksi kazandırılması,
- Yurt dışından gelen turistlerin giriş kapısı niteliğindeki bu bölgede olumlu Türkiye imajı verilmesi,
- Tarihi Tophane Meydanı yeniden canlandırılarak, ortaya çıkmasının sağlanması, çevre ve denizle bağlantısı kuvvetli kurulmasının yanı sıra çağdaş bir kimlik kazandıracak kültür-sanat faaliyetlerinin bulunması,
- İstanbul içindeki sosyal, ticari ve kültürel merkezler ile bağlantıları güçlendirilmesi,
- Beyoğlu Kent Turizm Projesi kapsamında pilot bölge olarak ele alınmalı, Beyoğlu bölgesi ile yaya aksının sürekliliğinin sağlanmasının yanında Beyoğlu ve çevresi ile bütünlüğünün kurulması,
- Konumu dolayısı ile yapılacak mimari çalışmaların özellikle Tarihi Yarımada'dan İstanbul silüetini bozmayacak şekilde hazırlanması gerekli,
- Karaköy bölgesinde yer alan ve 2001 yılında 2. derece tarihi eser olarak tescilleri yapılmış olan yapılarda fonksiyon değişikliği yapmak suretiyle proje kapsamında yeniden işlevlik kazandırılmalı,

- Bölgeye getirilen yeni fonksiyonlar sonucunda İstanbul'un yeni kültür, sanat, iş ve alışveriş merkezine kavuşması,
- Sadece yerel halkın kullanacağı bir bölge olmadan gelen turistlere de hizmet verebilecek, dolayısıyla turizm gelirlerinin artırılması,
- Proje kapsamında bölgedeki istihdamın artış göstermesi sağlanmalı,
- Bölgenin proje kapsamında gece de yaşamasının sağlanması, gece-gündüz nüfus farkının ortadan kaldırılmaya çalışılması

olarak belirlenmiştir (Tabanlıoğlu, 2003)

İ.T.Ü, Y.T.Ü, M.S.Ü gibi Türkiye'deki üniversitelerin yanısıra Cambridge Üniversitesi gibi pek çok akademik platformda proje hakkında bilgiler verilmiş; St. Petersburg ve Londra'daki "waterfront" konferanslarında tartışılan projenin yayın organları ile kamuoyunda bilinçlendirilmesine çalışılmıştır.

4.2.3.2. Galataport Projesindeki Mevcut Kullanım Alanları

1,2 km uzunluğundaki sahil şeridi olan Galataport Projesi 100.000 m² açık alan üzerindeki yaklaşık 125.000 m² inşaat alanına sahiptir. Tablo 4.1'de mevcut kullanım alanları kat sayılarına göre alanlar gösterilmiştir:

Tablo 4.1: Proje Alanındaki Mevcut Kullanım Büyüklükleri

		Zemin Kat (m ²)	1. Kat (m ²)	2. Kat (m ²)	3. Kat (m ²)	4. Kat (m ²)	5. Kat (m ²)	6. Kat (m ²)	toplam (m ²)	toplam (m ²)
Karaköy Bölgesi	TDİ Genel Md. Binası	857	853	970	982	960	975		5.597	5.597
	Karaköy Yolcu Salonu	2.195	1.712	1.651	1.513	640			7.711	7.711
	Gümrük Müdürlüğü	776	819	819	819	819	821	126	4.999	4.999
	Antrepo # 20	3.065	3.347						6.412	6.412
	Paket Postanesi	5.178	5.178						10.356	10.356
	Saat Kulesi	50							50	50
Ara Toplam										35.125
Salıpazarı Bölgesi	Antrepo # 1	4.101,50	3.850						7.951,50	7.951,50
	Antrepo # 2	4.101,50	3.850						7.951,50	7.951,50
	Antrepo # 3	4.101,50	3.850						7.951,50	7.951,50
	Antrepo # 4	4.101,50	3.850						7.951,50	7.951,50
	Antrepo # 5	3.570	3.570	3.570	3.570	3.570			17.850,00	21.177,50
	Antrepo # 5- Ofis	452,50	575	575	575	575	575		3.327,50	
	Antrepo # 6	3.513	3.513	3.513	3.513	3.513			17.565	20.895
	Antrepo # 6- Ofis	455	575	575	575	575	575		3.330	
	Antrepo # 7	2.587,65	2.587,65	2.587,65	2.587,65	2.587,65			12.938,25	16.272,25
	Antrepo # 7- Ofis	455	575,8	575,8	575,8	575,8	575,8		3.334	
Ara Toplam										90.151
Genel Toplam										125.276



Şekil 4.5: Galataport Projesi- Hava Fotoğrafı (www.earth.google.com)

4.2.3.3. Galataport Projesi

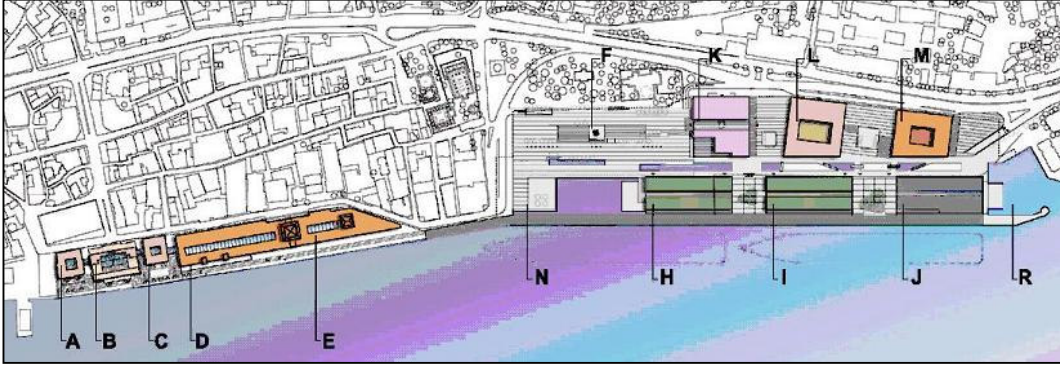
a- Ulaşım

- Mevcut trafik sirkülasyonu temel olarak kullanılmıştır. Meclis-i Mebusan Caddesinden yeraltında bulunan kat otoparklarına ulaşımı için giriş- çıkış alanları oluşturulmuştur. Buradaki temel amaç Tarihi Tophane meydanının denizle olan bağlantısının güçlü yanlarının vurgulanmasıdır. Bunun yanısıra Tophane- Beyoğlu bağlantısının güçlendirilmesi hedeflenmiştir.
- Projede sadece kara ulaşımının değil aynı zamanda deniz ulaşımının da kullanımının sağlanması hedeflenmiştir. Bunun sağlanabilmesi için orta ve küçük ölçekli teknelerin kullanmasına yönelik boğaz trafiğinin var olduğu bir alanda cep marinası planlanmıştır. (Tabanlıoğlu, 2003)

b- Yolcu Sirkülasyonu

Hareketli asansör sistemleri ile gemilerden alınan yolcular; otobüsler ile yolcu salonuna getirilmesi planlanmıştır. Buradan yürüyen merdivenler ve asansörler ile yeraltında bulunan 2 katlı otopark alanına getirileceklerdir. Meydanda çeşitli noktalarda bulunan çıkışlardan Saat kulesinin altında olan otoparka geçiş imkanı bulunmaktadır.

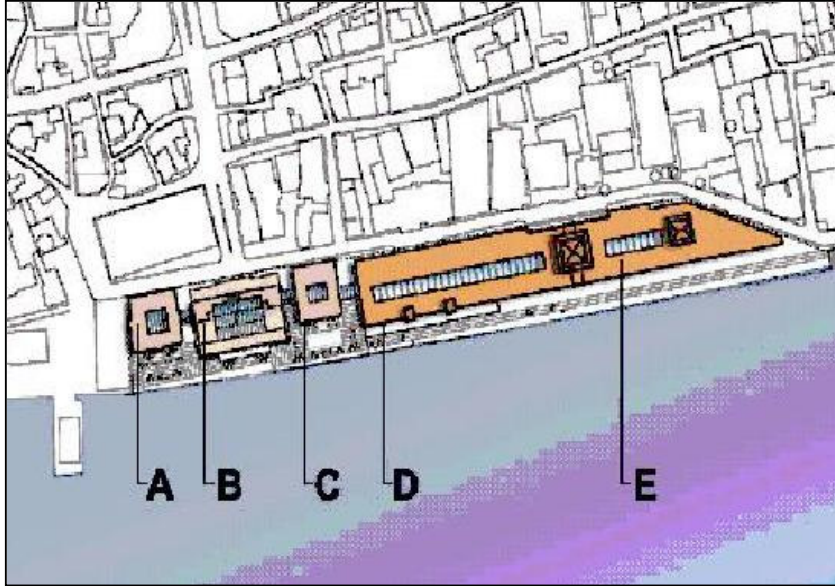
c- Projedeki Kullanım Alanları



Şekil 4.6: Galataport Projesi Vaziyet Planı (Tabanlıoğlu, 2003)

- Karaköy Bölgesi

2. derece tarihi eser olarak tescil edilen *TDİ Genel Müdürlük Binası (Blok A)*, *Yolcu Salonu (Blok B)* ve *Gümrük Müdürlüğü (Blok C)* binaları, dış cepheleri korunmak suretiyle iç kısımları yıkılacaktır. Otel olarak kullanılması tasarlanan binaların altına ortak kullanılacak bodrum katı yapılacaktır. Çeşitli teknikler ile temizlenecek cepheler orijinal haliyle restore edilecektir.



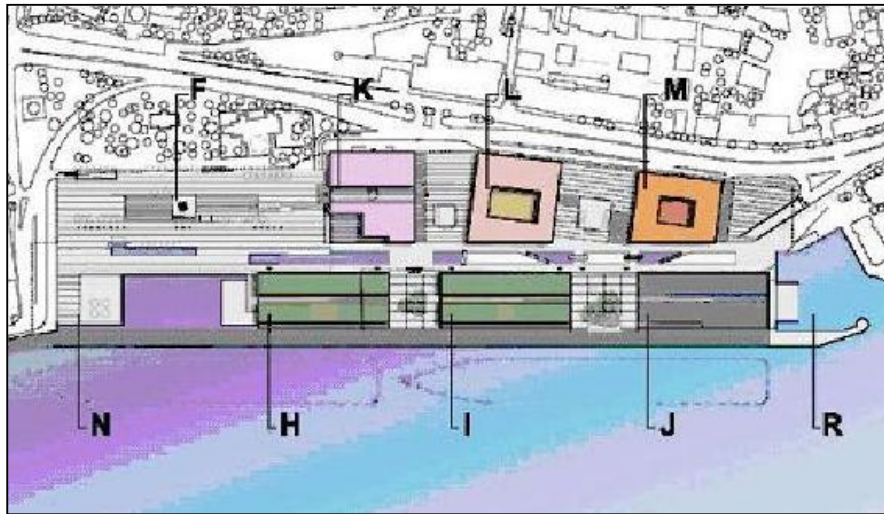
Şekil 4.4: Karaköy Bölgesi Vaziyet Planı (Tabanlıoğlu, 2003)

Apartotel, alışveriş merkezi ve sergi alanı olarak tasarlanan *Paket Postanesi (Blok D)* ve *Antrepo # 20 (Blok E)* dış cepheleri korunarak iç alanları yıkılacaktır. Antrepo # 20 her ne kadar koruma kapsamında bulunmasa da Paket Postanesi ile birlikte düşünülmüştür. Değişen fonksiyona bağlı olarak tasarım yapılacaktır. Cepheler orijinal haliyle restore edilecektir. Paket Postanesini çatısında yeralan tarihi 2 kubbe korunarak çatı tamir edilecektir. (Tabanlıoğlu, 2003).



Şekil 4.8: Karaköy Bölgesi'nden görünüş (Tabanlıoğlu, 2003)

- Salıpazarı Bölgesi: Bu bölgede (Şekil 4.6) bulunan binalar deprem yönetmeliğine uygunluğuna bakılmasının gerektiği ortaya çıkmıştır.



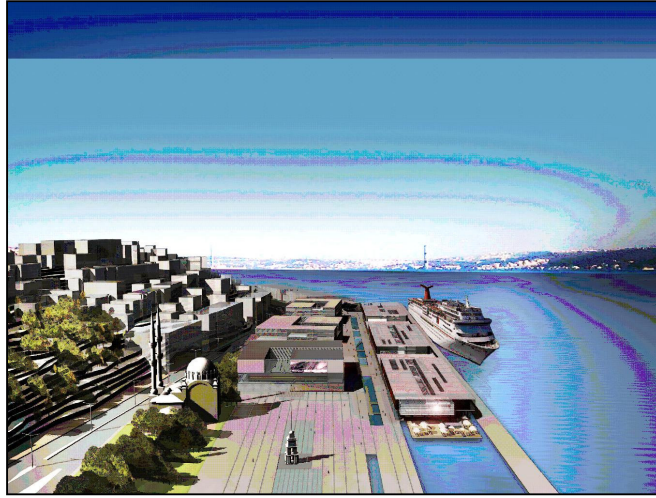
Şekil 4.9: Salıpazarı Bölgesi Vaziyet Planı (Tabanlıoğlu, 2003)

Mevcut bina yüksekliği değişmeyecek şekilde, 1. katların yıkılmasına karar verilen *Antrepo # 1 (Blok J)*, *Antrepo # 2 (Blok H)* ve *Antrepo # 3 (Blok I)* bloklarında yıkılan katların yerine uygun yüksekliğinde çelik konstrüksiyondan iki kat yapılması tasarlanmıştır. Söz konusu bloklar taşıyıcı sistemi çelik konstrüksiyon olan şeffaf/transparan elemanlarla birbirine bağlanması düşünülmüştür. *Antrepo # 1* binasının ön bölümü liman hizmetinin verileceği terminal binası, arka bölümü ise alışveriş alanı olarak kullanılması düşünülmüştür. *Antrepo # 2* ve *Antrepo # 3* binaları ise apart otel ve alışveriş alanları olarak hizmet vermesi planlanmıştır.

1/1000 ölçekli İstanbul-Beyoğlu Tophane- Salıpazarı Turizm merkezi Uygulama İmar Planında da belirtildiği gibi *Antrepo # 4* binasının yıkılarak meydan alanına dahil edilmesine karar verilmiştir.

Mevcut halleriyle ofis kullanımları bölümleri de olan *Antrepo # 5 (Blok K)*, *Antrepo # 6 (Blok L)* ve *Antrepo # 7 (Blok M)* binalarının taşıyıcı sistemlerinin deprem yönetmeliğine uymadığı ayrıca yeni fonksiyonlar açısından yapısal boyut farklıları olduğu, ön ve arka bölümlerinin kot farklılıkları kullanım açısından projenin bütününe zorlamaktadır. Binaların yıkılarak mevcut bina boyutlarında ve yüksekliğinde yeniden inşa edilmesi planlanmıştır. *Antrepo # 6* ve *Antrepo # 7* binalar otel, apart otel ve alışveriş alanı olarak; *Antrepo # 5* ise kültür ve sanat merkezi olarak kullanılması düşünülmüştür.

Proje kapsamında gelecek olan turistlere hizmet verecek olan otobüsler; ön ve arka sıradaki antrepoların arasındaki alanın altındaki otoparkı kullanılması planlanmıştır. Saat kulesinin bulunduğu meydanın altında ise araç otoparkı olarak tasarlanmıştır. Teknik alanlar ise meydanın parçası olarak projelendirilen antrepo ara boşluklarının altındaki alanda yeralacaktır.

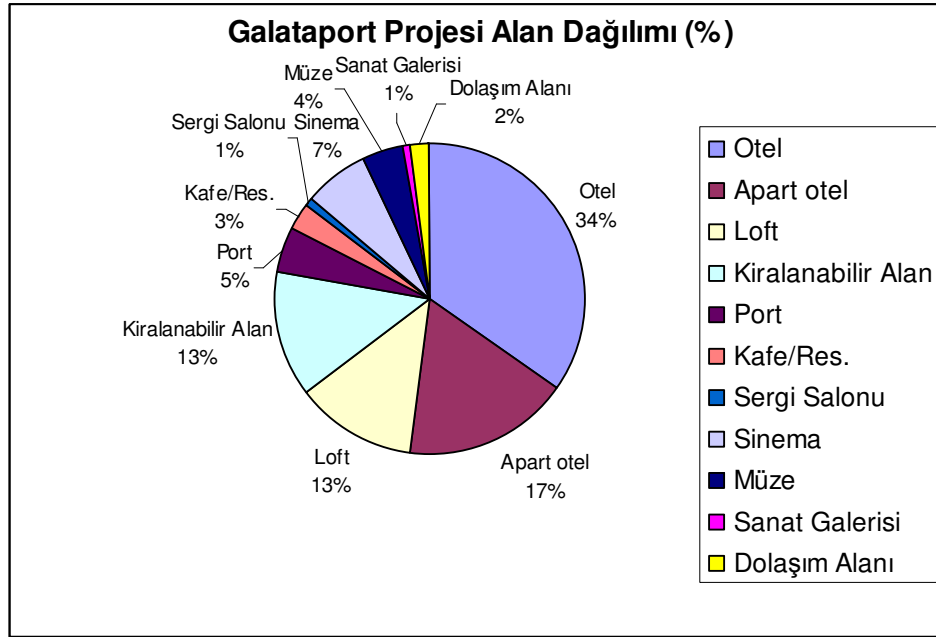


Şekil 4.10: Salıpazarı Bölge'sinden Görünüş (Tabanlıoğlu, 2003)

Mevcut alan kullanımları ile proje alanlarının kullanımları büyüklükleri ile tablo 4.2’de özetlenmiştir.

Tablo 4.2: Alan Kullanımları Karşılaştırılması

		Mevcut Kullanım		Proje Alanları	
		Kullanım alanı	Alan (m ²)	Kullanım alanı	Alan (m ²)
Karaköy Bölgesi	Blok A	TDİ Genel Md. Binası	5.597	Otel	5.346
	Blok B	Karaköy Yolcu Salonu	7.711	Otel	9.906
	Blok C	Gümrük Müdürlüğü	4.999	Otel	5.030
	Blok D	Antrepo # 20	6.412	Apart Otel+Loft+Kiralananabilir A.+Kafe/Restoran	6.309
	Blok E	Paket Postanesi	10.356	Apart Otel+Loft+Kiralananabilir A.+Kafe/Restoran+ Sergileme	11.437
Salıpazarı Bölgesi	Blok F	Saat Kulesi	50	Saat Kulesi	
	Blok G	Antrepo # 4	7.951,50	Yıkılacak alan	
	Blok H	Antrepo # 3	7.951,50	Lofts+Kiralananabilir alan/ Perakende	9.518
	Blok I	Antrepo # 2	7.951,50	Lofts+Kiralananabilir alan/ Perakende	10.137
	Blok J	Antrepo # 1	7.951,50	Port+Kiralananabilir alan/ Perakende	10.013
	Blok K	Antrepo # 5	21.177,50	Sinema+müze+sanat galerisi+restoran	15.209
	Blok L	Antrepo # 6	20.895	Otel+ kiralananabilir alanlar	20.367
	Blok M	Antrepo # 7	16.272	Apart Otel+kiralananabilir alanlar	16.650
		Toplam	125.276	Toplam	119.922



Şekil 4.11: Galataport Projesi Alan Dağılımı (%)

Galataport Projesindeki kapalı alanların dağılımı (Şekil 4.8) yapıldığında turizm fonksiyonunun ağırlıklı olarak projede yer aldığı tespit edilmiştir. Ancak özellikle apart otel ve loft olarak planlanmış alanlarla ilgili boşluklar ve Yap- İşlet- Devret finansman modeline göre, kamunun denetiminde olmadığından dolayı projede çıkmazlar yaşanabileceği söz konusudur. Projeye dair tehditler oluşabilir.

4.3. Bölüm Sonucu

İstanbul'un en eski yerleşimlerinden biri olan Galata Bölgesi, tarih boyunca Museviler'in, özellikle Latin kökenli olan Avrupalılar'ın ve Ermeniler'in yaşadığı yer olmuştur. Konumu itibariyle Asya ile Avrupa'yı birleştiren karayolunun yanı sıra Akdeniz ve Karadeniz arasındaki deniz yolu nedeniyle İstanbul, ticaret bölgesi halinde gelmiştir. Cenevizli, Venedikli, Pisalar gibi farklı milletlerin bir arada yaşadığı bölge kozmopolit yapısını koruyarak, kıyı alanları sayesinde uluslararası ticarete yer bulmuştur.

Uluslararası ticaretin yanı sıra, eğlence alanlarının da yer aldığı Galata Bölgesi ve daha çok konut alanlarının bulunduğu Pera Bölgesi ile İstanbul'un en önemli bölgeleri arasında yer almıştır.

19. yy'a kadar İstanbul Boğazı'nda açığa demir atan gemiler, 1900 yılında tamamlanan Karaköy'deki rıhtım sayesinde daha modern koşullara sahip olmuşlardır. Depo ve büroların inşasıyla bölge liman faaliyeti göstermeye başlamıştır.

Zaman içerisinde çeşitli göç hareketlerinin görüldüğü bölge, 1950'li yıllardan itibaren Adnan Menderes Hükümeti'nin politikalarından sonra fiziksel değişim göstermeye başlamıştır.

1993 yılında bölgenin "Kentsel Sit Alanı" ve 1994 yılında "Turizm Bölgesi" ilan edilmesinin ardından Karaköy- Salıpazarı Bölgesine yönelik planlama yapılması gerekmiştir. Olması gerektiğinin aksine Beyoğlu İlçesi Koruma Amaçlı İmar Planı kapsamında yer almayan bölgenin 1/5.000 ölçekli "Tophane-Salıpazarı Turizm Merkezi" Nazım İmar Planı (Ek- D) ve 1/1000 ölçekli "İstanbul- Beyoğlu- Tophane-Salıpazarı Turizm Merkezi" Uygulama İmar Planlarının teklifleri Özelleştirme İdaresi tarafından Kültür ve Turizm Bakanlığı'na iletilmiştir.

2001 yılında açılan ihale sonucunda Tabanlıoğlu Mimarlık tarafından hazırlanan Galataport Projesi kapsamında oteller, liman faaliyetleri, ticari alanlar gibi farklı fonksiyonlar bulunmaktadır. 2005 yılında Özelleştirme Kanunu kapsamında yapılan değişiklik ile projenin ihaleye çıkartılmıştır. Ancak başta sivil toplum kuruluşları olmak üzere pek çok kişi ve kuruluştan eleştiri gelmiş, Ofer- Kutman Grubunun kazanmış olduğu ihale iptal edilmiştir.

Galataport Projesindeki kapalı alan dağılımları detaylı incelendiğinde turizm fonksiyonunun ağırlığının yüksek olduğu, ancak bu oranların değişebileceği düşünülebilir. Dünyadaki gerçekleştirilmiş projeler incelendiğinde, kültürel ve rekreasyonel alanların ağırlıklı olarak projelerde yer aldığı ve turizm fonksiyonunu

desteklediği sylenabilir. Galataport Projesi'ndeki turizm fonksiyonun etkin olabilmesi için bu kültürel ve rekreasyonel alanların ağırlıklarının arttırılması gerekebilir. Yatırımcı açısından bahsedilen değişikliklerini projede yapılmaması, proje üzerinde kendine özgü riskler taşımaya başlayacaktır. Dolayısı ile yatırımcının risk alma oranı yani iskonto oranı yükselmesi söz konusu olabilir.

5. GALATAPORT PROJESİ KAPSAMINDA OTELİN YAPILABİLİRLİK ANALİZİ (FİNANSAL FİZİBİLİTE)

Kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesi sırasında turizmin rolünün araştırıldığı tez kapsamında; İstanbul'da yapımı planlanan Galataport Projesi'nin yapılan ihalenin iptalinden bağımsız olarak, projenin gerçekleşeceği varsayımıyla, proje kapsamında yer alan otellerden birinin yapılabilirlik analizi (finansal fizibilitesi) bu bölümde hazırlanmıştır.

5.1. Finansal Fizibilite Çalışması

Bu bölümde yapılacak olan finansal fizibilite çalışmasına yönelik kabuller açıklanacaktır.

5.1.1. Finansal Fizibilite Çalışmasında Kullanılan Kavramlar

Finansal fizibilite çalışmasına yönelik yapılan kabullerin açıklanmasından önce, çalışma kapsamında kullanılan kavramların açıklanması, konunun daha rahat anlaşılmasında kolaylık sağlayacaktır.

Gayrimenkul yatırımcıları, yatırımın sonundaki kazanç beklentileri oranında riske girerler. Proje için ortaya koydukları paranın proje sonucundaki getirilerinin önceden kestirilebilmesi, yatırıma girip girmeme konusunda en önemli rolü teşkil eder. Bundan dolayı, söz konusu kestirimin yapılabilmesi fizibilite çalışması ile mümkün olabilmektedir. Ancak,

- Yapılan fizibilite çalışması kesinlik göstermemektedir; projedeki başarı/ başarısızlığın teminat altında olmadığı,
- Fizibilite çalışmasının daha güvenilirli olması için hedeflerin kesin olarak belirlenmiş olmasının gerektiği

unutulmamalıdır.

Fizibilite analizi; pazar analizi (gayrimenkul ve yakın çevre analizi, arz analizi, talep analizi), satılacak/ kiralanacak alanların belirlenmesi, maliyet analizi, finansman maliyeti, finansal fizibilite ve değerlendirme aşamalarından oluşur (Yılmaz, 2005).

Hazırlanan tez kapsamında fizibilite analizi temel olarak alınmıştır. Belirtilen diğer analizler yapılarak sadece sonuçları finansal fizibilite içerisinde belirtilmiştir.

Finansal fizibilite çalışması temel olarak proje kapsamında yapılan harcamaların ve elde edilen gelirlerinin projeksiyonun yapılması yoluyla karşılaştırılması olarak açıklanabilir. Genellikle yatırımın başladığı ilk dönemlerde sadece proje için para harcanması söz konusudur. Projedeki alanların satış yada kiralanmaya başlaması ile beraber gelir edilmesi başlar. Gelir ve giderlerin karşılaştırılması pek çok farklı şekilde olabilir.

10 yıllık dönemler halinde değerlendirilen projelerde, paranın zaman değeri unutulmaması gereken bir unsurdur. Biraz daha açıklamak gerekirse; bugün sahip olunan 100 YTL, çeşitli şekillerle (bankaya yatırmak ve faiz elde etmek gibi) bir yıllık sürenin sonunda örneğin % 10 faizle, 110 YTL olacaktır. Yani bugünkü 100 YTL'nin değeri, gelecekteki 100 YTL'den daha yüksektir. Diğer bir değişle, bir sene sonraki 110 YTL'nin % 10 oranıyla iskonto edilmesi ile bugünkü değeri 100 YTL'dir (Alkan, 1986).

Tez kapsamında ise iskonto edilmiş nakit akışı yöntemi kullanılmıştır. Bu yöntemde kullanılan parametreler aşağıda açıklanmıştır.

İskonto oranı, gelecekteki nakit akışlarını bugünkü değere dönüştürmek için paranın zaman değeri analizinde kullanılan orandır. İndirgeme oranı olarak da bilinen iskonto oranı yatırımcının aldığı risklerle bağlantılıdır. Risksiz bir oranının yanısıra uygun bir risk priminden oluşmaktadır.

Paranın zaman değerine bağlı olarak projenin nakit akışına göre elde edilen karın, iskonto oranı ile indirgenmesi sonucunda elde edilen değer, net bugünkü değer-NBD (NPV) olarak açıklanabilir. Kısaca nakit girişlerinin ve çıkışlarının bugünkü değerleri arasındaki farktır.

İç verim oranı (IRR) ise projenin vergi öncesi nakit çıkışlarının bugünkü değerini projenin beklenen vergi öncesi nakit girişlerinin bugünkü değerine tam olarak eşitleyen iskonto oranıdır.

İşletme geliri ile satış değerinin arasında var olan ilgilinin oransal olarak ifadesi Kapitalizasyon Oranı olarak nitelendirilir. Çoğu zaman, daha önce gerçekleşmiş olan işlemlerin incelenmesi sonucu ortaya çıkan oran, pratikte yatırımcıların projelere verdikleri yatırımın ne kadar sürede geri almak istediği olarak açıklanabilir.

5.1.2. Finansal Fizibilite Çalışmasında İzlenen Adımlar

Tez kapsamında kullanılacak olan ve 10 yıllık olması öngörülen “İskonto edilmiş nakit akışı” yönteminde izlenecek adımlar aşağıdaki gibi açıklanabilir. Toplamına, onuncu yıl sonundaki gayrimenkulün satış rakamı eklenmiştir. Satış rakamı son yılın gelirinin belli bir kapitalizasyon oranına bölünmesiyle bulunmuştur. Aşağıda analiz sırasında izlenen adımlar bulunmaktadır:

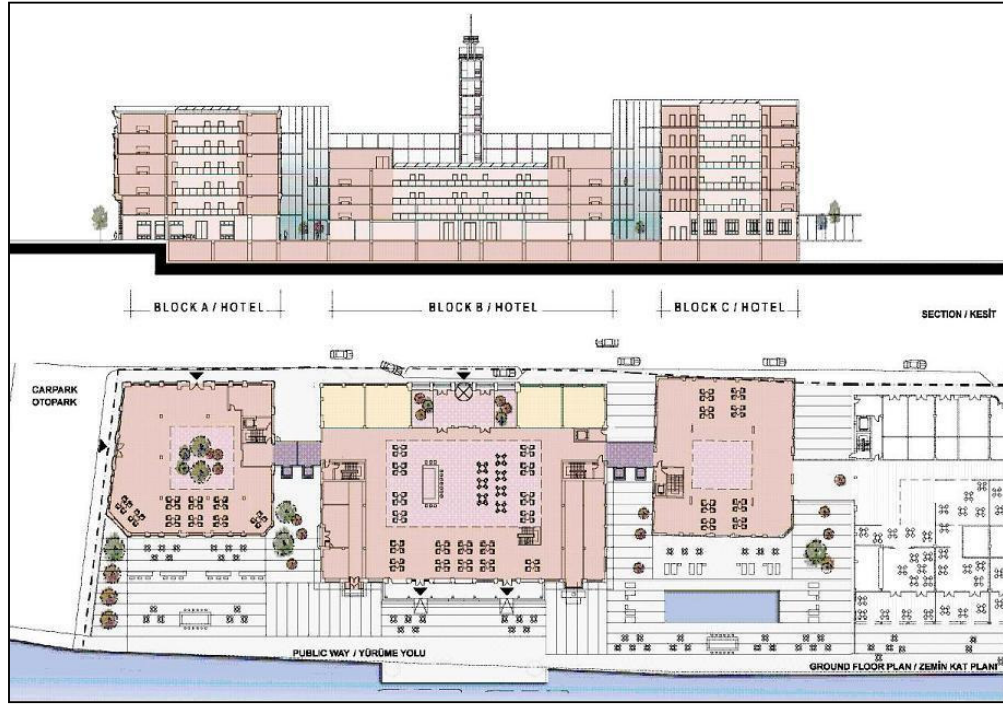
- a- Önümüzdeki 10 yıllık periyot içinde, söz konusu gayrimenkulün üreteceği yıllık gelirlerin tahmin edilmesi. 10. yıldaki gelirlere son yılın gelirin belirlenen kapitalizasyon oranına bölünmesi sonucu ortaya çıkan gayrimenkulün değeri de eklenmiştir.
- b- Projenin işletmeye geçmesi için gereken harcamalar ve işletmenin başlamasından sonra yapılacak masrafların tahmin edilmesi. Söz konusu masraf ve harcamalar, daha önce bu konuda çalışmış otel konusundaki piyasa uzmanlarından alınan bilgilere dayanmaktadır.
- c- İşletme giderlerinin, net işletme gelirini belirlemek için, brüt işletme gelirinden çıkarılması.
- d- Yapılan on yıllık nakit akışına göre, bu dönem sonundaki net karın belirlenmiş olan iskonto oranı yardımıyla indirgenmesi ve karşılaştırmanın kolaylıkla yapılabilmesi için net bugünkü değer ortaya çıkarılması.

5.1.3. Finansal Fizibilite Çalışmasında Yapılan Kabuller ve Finansal Fizibilite Çalışması

Tez kapsamında yapılan finansal fizibilite çalışmasında yapılan kabuller aşağıda açıklanmıştır.

A- Genel Bilgiler

- Finansal fizibilite kapsamında; Galataport Projesinin, TDİ Genel Müdürlük Binası (Blok A), Karaköy Yolcu Salonu (Blok B) ve Gümrük Müdürlüğü (Blok C) binalarından oluşan otel kullanımı olan kısmı kullanılmıştır (Şekil: 5.1)



Şekil 5.1: Beş Yıldızlı Otelin Planı ve Kesiti (Tabanlıoğlu, 2003)

- Alan kullanımları, Tabanlıoğlu Mimarlık bürosu tarafından hazırlanan proje kapsamında oda sayıları ve dağılımları projede olduğu haliyle kabul edilmiştir. 130 standart oda ve 56 suit odadan oluşan otel toplam 186 odadan oluşmaktadır.
- Nakit akışı tablosunda belirtilen değerler ABD Doları cinsinden verilmiştir.
- Net bugünkü değer ve iç verim oranının hesaplanması, vergi öncesi nakit akışına göre hesaplanmıştır.

B- Otel Konaklama Bilgileri

İstanbul'da yer alan otellerle ilgili yapılan/yapılacak olan finansal fizibilite çalışmalarında talebin belirlenmesi için şehre gelen turistlerin araştırılması yerinde bir tespit olacaktır. 2004 yılındaki verilere göre İstanbul' a gelen yaklaşık 3,5 milyon yabancı turist sayısının 2005 yılında artış gösterdiği ancak yaklaşık 5 milyon turist sayısı ile İstanbul'un henüz beklenen talebe ulaştığı söylenemez. İstanbul İl Turizm Müdürlüğü tarafından yapılan çalışmanın sonuçları aşağıdaki tabloda (Tablo 5.1) verilmiştir.

Tablo 5.1: İstanbul'a Gelen Turistlerin Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı (www.turizm.gov.tr)

İstanbul'a Uluslararası Turistlerin Gelişleri				
2005				
Ulaşım Türü		Geliş Sayısı (.000)		%
Havayolu	Atatürk Havaalanı	4.375	4.592	90,20%
	Sabiha Gökçen Havaalanı	217		4,50%
Denizyolu	Haydarpaşa	8	257	0,20%
	Karaköy	249		5,10%
Toplam		4.849		100%

Aşağıdaki tabloda (Tablo 5.2) 2004 yılında İstanbul'daki beş yıldızlı otellere geliş, geceleme sayısı, ortalama kalış süresi ve doluluk oranları gösterilmiştir.

Tablo 5.2: İstanbul'daki beş yıldızlı otellerdeki tesise geliş, geceleme sayıları ile ortalama kalış süreleri ve doluluk oranlarına göre dağılımı (www.turizm.gov.tr)

İstanbul'daki Beş Yıldızlı Otellerde Geceleme- 2004											
Tesise Geliş Sayısı			Geceleme Sayısı			Ortalama Kalış Süresi			Doluluk Oranı		
(.000)			(.000)			(gün)			(%)		
Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam
600,1	472,2	1.072,30	1.377,80	885,4	2.263,20	2,3	1,9	2,1	24,6	15,1	40,3

İstanbul'da bulunan toplam 30 adet beş yıldızlı otel düşünüldüğünde, aynı standartlarda olması beklenen otellerde konumlarına göre farklılaşmanın olduğu tespit edilmiştir. Oda fiyatlandırmasında ve doluluk oranlarının değişmesinde; verilen hizmet kalitesinin yanısıra tarihi alanlara, önemli toplanma merkezlerine (Konferans Vadisi gibi) olan yakınlıktan da söz edilebilir. Bütün bunların dışında otelin sahip olduğu manzaranın (özellikle Boğaz manzarasının) da önemli bir pay sahibi olduğu bir gerçektir.

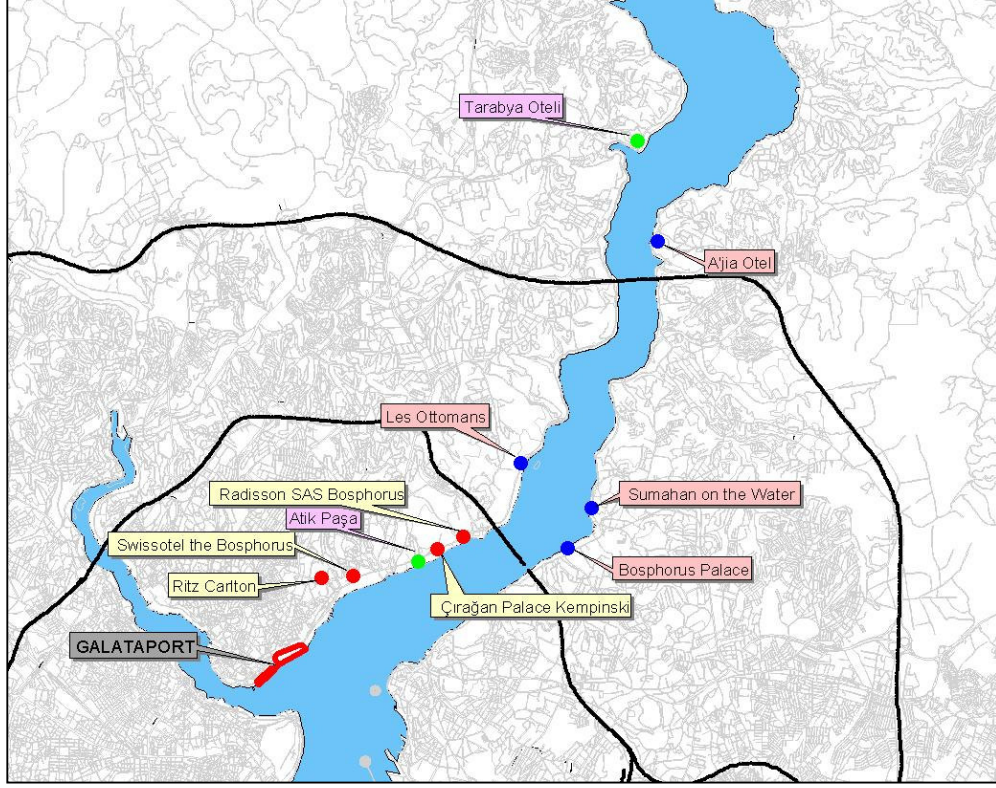
Aşağıdaki tabloda (Tablo 5.3) İstanbul'da yer alan beş yıldızlı oteller; konumları ve oda sayılarına göre listelenmiştir.

Tablo 5.3: İstanbul'daki beş yıldızlı oteller

İstanbul'daki Beş Yıldızlı Oteller		
Otel	Konumu	Oda Sayısı
Akgün Otel	Topkapı	275
Barcelo Topkapı Eresin	Topkapı	249
Ceylan Inter-Continental İstanbul	Taksim	309
Conrad International İstanbul	Beşiktaş	585
Çınar Hotel	Yeşilköy	230
Çırağan Palace Hotel Kempinski	Beşiktaş	387
Dedeman Hotel	Gayrettepe	338
Divan Hotel	Elmadağ	175
Four Seasons	Sultanahmet	65
Grand Cevahir Otel	Şişli	323
Hilton İstanbul	Elmadağ	498
Hyatt Regency	Taksim	360
Holiday Inn- Crowne	Ataköy	298
İstanbul Princess Hotel	Maslak	305
Kaya Ramada Plaza	Beylikdüzü	318
Klassis Resort Silivri Hotel	Silivri	304
Marin Princess Kumburgaz Hotel	Kumburgaz	398
Mövenpick İstanbul	4 Levent	249
Polat Renaissance İstanbul	Yeşilyurt	383
Princess Ortaköy	Ortaköy	82
Radisson SAS Airport	Sefaköy	245
Radisson SAS Bosphorus	Ortaköy	120
Ramada Plaza Hotel	Osmanbey	176
Sürmeli Hotel	Gayrettepe	210
Swissotel the Bosphorus	Maçka	315
The Gren Park Bostancı	İçerenköy	196
The Gren Park Merter	Merter	140
The Marmara Hotel	Taksim	387
The Plaza Hotel	Balmumcu	235
The Ritz Carlton	Taksim	244
Toplam Oda Sayısı		8.399

Galataport Projesi kapsamında olan ve finansal fizibilite çalışmasının konusu olan beş yıldızlı otele konum, manzara gibi özellikleriyle emsal olabilecek oteller araştırılmıştır. Mevcutta olan ve çalışmaya konu otele emsal otellerin özellikle fiyatlarının ortaya çıkarılması; finansal fizibilite çalışması kapsamındaki arz analizi için gereklidir.

Dünyanın en önemli coğrafi lokasyonlarından biri olan “İstanbul Boğazı”ı çevresinde beş yıldızlı otellerin yanı sıra son yıllarda pek çok tarihi binanın restorasyonu sonucunda işletmeye açılan özel belgeli- butik oteller yer almaktadır. Aşağıdaki şekilde (Şekil 5.2) İstanbul Boğazı'nda yer alan mevcut olan beş yıldızlı ve butik otelleri ile planlama ya da proje halindeki otellerin yerleri gösterilmiştir.



- Beş Yıldızlı Otel
- Butik Otel
- İnşa halinde/planlama aşamasındaki oteller

Şekil: 5.2- İstanbul Boğazı'ndaki mevcut beş yıldızlı oteller, butik oteller ve inşa halindeki/planlama aşamasındaki oteller

Aşağıdaki tabloda (Tablo 5.4) arz analizine konu olan emsal beş yıldızlı otellerin; oda tipleri, özellikleri ve oda fiyatları özetlenmiştir.

Tablo 5.4: Galataport Projesine Emsal Otellerin Oda Tiplerinin Özelliklerine Göre Oda Liste Fiyatları

Emsal Otel	Oda Tipi	Özellği	Oda Fiyatı (ABD\$/oda)
Çırağan Palace Kempinski	Standart	Park Manzaralı	480 \$
		Boğaz Manzaralı	645 \$
	Deluxe	Boğaz Manzaralı	1.020 \$
		Boğaz Manzaralı (Büyük)	1.185 \$
	Suit	Stüdyo	1.275 \$
		Bir Yatak Odalı	1.500 \$
		Lale / Bahçe	1.750 \$
		Vali / Vezir	3.688 \$
		Pasha / Presidential	6.000 \$
Swissotel the Bosphorus	Standart	Bahçe Manzaralı	403 \$
		Boğaz Manzaralı	453 \$
	Suit	Boğaz Manzaralı	2.195 \$
	Kral Dairesi		4.440 \$
The Ritz Carlton	Standart	Kısmi Boğaz Manzaralı	218 \$
		Boğaz Manzaralı	310 \$
	Suit	Park Manzaralı	355 \$
		Boğaz Manzaralı	560 \$
	Kral Dairesi		4.068 \$
Radisson SAS the Bosphorus	Standart	Oda Başına	210 \$
	Suit	Oda Başına	360 \$
	Business	Oda Başına	270 \$

Yapılan arz ve talep analizlerinin özetlerinin açıklanmasının ardından, finansal fizibilite çalışmasının otel konaklamasına ait kabuller şöyledir;

- Tablo 6.2'de belirtilen doluluk oranlarının tüm İstanbul'daki beş yıldızlı otellerdeki oranları yansıttığı buna karşılık finansal fizibiliteye konu otelin konum; tarihi, kültürel merkezlere yakınlık ve sahip olduğu manzara göz önüne alındığında ilk yıl otel doluluk oranının %67 olacağı öngörülmüştür. Otelin hizmete açılmasından itibaren doluluk oranlarının düzenli olarak artacağı, ancak altıncı yılda belirli bir doygunluk yaşayacağı ve yedinci yıldan itibaren doluluk oranlarında tekrar artış olacağı varsayılmıştır.
- Otelin yıl içerisinde 360 gün açık olacağı kabul edilmiştir.

- İstanbul'daki beş yıldızlı otellerde oda tiplerine göre gecelelik oda fiyatlarında değişme olduğu tespit edilmiştir. Tablo 5.4'te finansal fizibilite çalışmasının konusu olan otele emsal olabilecek otellerin oda tiplerine göre gecelik oda fiyatları listelenmiştir. Sonuç olarak, otellerde oda tiplerine göre farklılık olacağı düşünülmüştür. Aşağıdaki tabloda (Tablo 5.5) otelin, bloklara ve oda tiplerine göre dağılımları ile oda tiplerine göre emsal oteller gözönünde bulunarak gecelik oda fiyatları tahmin edilmiş; nakit akışında kullanılmak üzere ortalama gecelik oda fiyatı tespit edilmiştir. Odaların geceleme fiyatlandırmalarında oda tiplerinin diğer özelliklerine göre fiyat değişiklikleri yapılmamış, oda tiplerine göre ortalama değerler belirlenmiştir.

Tablo 5.5: Otelin Oda Tiplerine Göre Ortalama Oda Fiyatları

	Blok A	Blok B	Blok C	Toplam
Standart Oda Sayısı	50	50	30	130
Standart Oda Fiyatı (ABD Doları/oda)	200	200	200	200
Suit oda	20	11	25	56
Suit Oda Fiyatı (ABD Doları/Oda)	350	350	350	350
	Ortalama Oda Fiyatı (ABD Doları/oda)			245

- Ortalama gecelik oda geliri, otelin doluluk oranıyla bağlantılı olarak değişmektedir. Bir başka değişle ortalama gecelik oda geliri; ortalama gecelik oda fiyatının doluluk oranıyla çarpılmasıyla bulunur. Yani odanın efektif olarak kullanılması, oda gelirlerini belirleyen ana faktördür.

C- Otel Gelirleri

Otelin gelirleri; oda gelirleri, yiyecek ve içecek gelirleri, teknolojik servisler ve diğer departmanlarından elde edilecek gelirlerin toplamıdır. Otelde elde edilecek gelirlerin belirli bir oranda otel gelirine katkısı olduğu, söz konusu oranların ise, otelin statüsüne, bulunduğu yere ve işletme tipine göre değişiklik gösterdiği tespit edilmiştir. Yani Antalya'da bulunan ve "all inclusive" modeline göre işletilen beş yıldızlı bir resort otel ile İstanbul'da şehir merkezinde bulunan beş yıldızlı otelin gelirlerinin toplamında gelirler farklı segmentlerden gelebilmekte yada aynı segmentler olsa bile değişen yüzdelere sahip olabilmektedir. İstanbul'daki farklı beş yıldızlı oteller incelendiğinde, tez kapsamında iskonto edilmiş nakit akışında kullanılacak otel gelirlerinin ortaya çıkarılmasında kabuller aşağıda açıklanmıştır.

- Otelin gelirlerinin elde edilmesinde oda gelirlerinin yüksek bir oranda olacağı; % 60- 70 arasında değişen bu oranın çalışma kapsamındaki otel için % 65 civarında olacağı öngörülmüştür.
- Yiyecek ve içecekten elde edilecek gelirin % 20- 30 arasında değiştiği tespit edilmiştir. Çalışma kapsamında bu oran % 25 olarak alınmıştır.
- Otelde telekom, internet ve business servisleri gibi servislerin bulunacağı; teknolojik servisler olarak nitelendirilecek bu servislerin, toplam otel gelirlerinin % 3-7'ünü arasında değişen oranla karşıladığı gözlemlenmiştir. Tez kapsamında bu oran % 4 olarak alınmıştır.
- Yukarıda belirtilen gelirlerin dışında elde edilebilecek diğer işletme gelirlerinin olabileceği, çalışma kapsamında % 6 kabul edilen bu oranın % 3-7 arasında değiştiği söylenebilir.
- İskonto edilmiş nakit akışına göre fizibilitesi yapılan otelin yıllık gelirlerinin yanı sıra 10. yılın sonunda satışının gerçekleşeceği öngörüsü yapılmıştır. Yöntemin anlatıldığı “6.1.2 Finansal Fizibilite Çalışmasında İzlenen Adımlar” bölümünde de açıklandığı gibi, piyasadan tespit edilen kapitalizasyon oranı kullanılması esasına dayanan bu öngöründe, işletmenin dokuzuncu yıldaki net gelirin kapitalizasyon oranına bölünmesi ile elde edilen gayrimenkulün değeri, son yıldaki otelin gelirlerine eklenmiştir.

- Giderler

İskonto edilmiş 10 yıllık nakit akışındaki giderler bölümü; otelin inşaat ve yatırım giderleri ile otelin giderleri toplamıdır.

D- İnşaat ve Yatırım Giderleri

- Mevcut kullanımın otel kullanımına dönüştürülmesinin, proje kapsamında 2 yılda tamamlanacağı öngörülmüştür. Yapılacak inşaat ve yatırım maliyetlerinin % 40'ını ilk yıl, % 60'ının ise ikinci yılda olacağı tahmin edilmiştir.

Otelin hizmete açılabilmesi için yapılacak inşaat ve yatırım maliyetleri otel binasının yapılması, açılış maliyetleri, izinler ve beklenmeyen diğer giderler olarak açıklanabilir.

- Binaların mevcut fonksiyonlarından otel fonksiyonuna dönüştürülmesi için yapılacak inşaat masrafının benzer projeler gözönüne alındığında, birim alan için gerekli yatırımın maliyetinin 1.000- 2.000 ABD Doları/m² arasında değiştiği tespit edilmiştir. Sonuç olarak otel için gerekli inşaat maliyetini 1.500 ABD Doları/m² olarak öngörülmüştür.
- Benzer projeler incelendiğinde; otelin açılışındaki masrafların oteldeki oda sayısı ile orantılı olduğu tespit edilmiştir. Oda başına değişen bu değer 3.000- 5.000 ABD Doları/oda olduğu; bu çalışma kapsamında ise 4.500 ABD Doları/oda olarak öngörülmüştür.
- Binaların mevcut durumlarından, otel binasına dönüştürülmesi sırasında gerekli olan ve Belediye, tapu dairesi gibi resmi kurumlardan alınması gerekli inşaat, ruhsat gibi izinlerin alınmasında yaklaşık 1.000.000 ABD Dolarının gerektiği varsayılmıştır.
- İnşaat sırasında, programda öngörülemeyen masrafların/ harcamaların olabileceği unutulmamalıdır. Söz konusu masraflar için toplam inşaat masraflarının %3- 7 oranında bir değer alınması gerektiği gözlenmiştir. Çalışma kapsamında bu değer %4 olarak tespit edilmiştir.

E- Otel Giderleri

Otel giderleri ise departman giderleri, işletme giderleri, sabit giderler ve diğer giderlerin toplamı olarak açıklanabilir. Otellerin giderleri olarak ortaya çıkan harcamalarıyla otellerin gelirleri arasında bir bağlantı olduğu tespit edilmiştir. Yani elde edilen yıllık gelirlerin belirli oranının gider olarak harcandığından söz edilebilir.

- Departman giderleri; oda giderleri, yiyecek ve içecek giderleri, teknoloji servisleri giderleri ve diğer departman giderleridir. Yapılan tespitlere göre departman giderleri toplam otel gelirlerinin % 40 ile %45 arasında değiştiği anlaşılmıştır. Çalışma kapsamında, otelin hizmete geçtiği ilk yıl %43'ü, diğer yıllarda ise %42'si olduğu varsayılmıştır.
- İşletme giderleri, otelin işletmesine bağlı olarak değişen giderler olup genel idari ve yönetim giderleri, reklam ve promosyon giderleri, tamir masrafları ile ısıtma ve enerji giderlerinin toplamıdır. Söz konusu giderler, toplam gelirlerin %15 ile %20 si arasında değişmektedir. Otelin yıllar içinde işletilmesi ile birlikte bazı işletme giderlerinde düşme olacağı göz önünde tutulduğunda; çalışma kapsamında, işletme giderlerinin otelin hizmete girdiği ilk 2 yıl için %17; ikinci 2 yılı için %16 ve daha sonraki yıllar için %15 olarak alınması öngörülmüştür.

- Gayrimenkul vergisi ve sigorta giderleri ve otel yönetim giderleri ise otelin sabit giderleri olarak tanımlanabilir. Bütün gayrimenkuller için geçerli olan vergi, sigorta gibi sabit gelirler ile otelin işletmecisine bağlı olarak değişen yönetim giderlerinin toplamının, bu çalışma kapsamında yıllık toplam gelirlerin %10'u olarak öngörülmüştür.
- Otelin diğer giderleri ise otelin yenilemesi gibi giderler olarak tanımlanabilir. Yıllık toplam gelirlerin % 3- 5 arasından değişen bir oranda olup bu çalışma kapsamında %4 olarak öngörülmüştür.

F- Finansal Kabuller

- Otelin finansal fizibilitesinin hazırlanması sırasında, yatırımcıların farklı bakış açılarının olabileceği varsayımı ile net bugünkü değerin hesaplanmasında farklı iskonto oranları alınmıştır. Yatırımcının risk profiline göre iskonto oranı değişmektedir. Günümüzde en risksiz olan yatırımın Eurobond olduğu düşünülürse; 10 yıllık Eurobond getirisi olan % 7,25 oranının minimum olarak yatırımcının bu getiriye beklemediği öngörülebilir. Gayrimenkul piyasası, ülke riskleri, yatırımcının kendi beklentileri gibi farklı durumlar gözönüne alındığında ortalama beklentisi olan yatırımcının % 12,25 oranını; yüksek oranda getiri beklentisi olan yatırımcının ise % 17,25 oranını tercih edeceği öngörülmüştür.
- Otelin gelirlerinin dışında onuncu yılda otelin satışının olacağı varsayımı ile kapitalizasyon oranı % 9 olarak alınmış. Dokuzuncu yıldaki brüt gelirlerden, aynı yıldaki giderlerin çıkarılması sonucu hesaplanan net gelirin kapitalizasyon oranına bölünmesi sonucu ortaya çıkan otelin değeri de nakit akışında gelir olarak kabul edilmiştir.

Aşağıdaki tabloda (Tablo 5.6) yapılan kabullere göre nakit akışında kullanılacak veriler özetlenmiştir:

Tablo 5.6: Otel kullanımı: Genel veriler- Kabuller

Galataport Projesi - Otel Kullanımı	
Genel Bilgiler	
Yatırım süresi	2 yıl
İnşaat süresi	2 yıl
Otel alanı	20.282,0 m ²
Toplam oda sayısı	186
Otel Konaklama Bilgileri	
İlk yıl doluluk oranı	70% /yıl
Yıl içindeki toplam geceleme sayısı	360
Ortalama günlük oda fiyatı	\$245 /oda
Gecelenen oda başına fiyat	\$172 /oda
Otel Gelirleri	
Oda gelirleri	\$10.998.720 /yıl
Yiyecek & içecek gelirleri	\$4.230.277 /yıl
Telekom., internet ve business services	\$676.844 /yıl
Diğer departman gelirleri	\$1.015.266 /yıl
İnşaat ve yatırım maliyetleri	
Otel binası inşaat masrafı	\$30.423.000
Otel açılış masrafları	\$837.000
İzinler	\$1.000.000
Öngörülmeleyen giderler	\$1.250.400
Otel Giderleri	
Departman Giderleri	\$7.208.392 /yıl
İşletme Giderleri	\$2.791.983 /yıl
Sabit giderler	\$1.658.269 /yıl
Diğer giderler	\$676.844 /yıl
Finansal kabuller	
İskonto oranı	7,25%
İskonto oranı	12,25%
İskonto oranı	17,25%
Otel binası kapitalizasyon oranı	9,00%

Otelin gelir ve giderleri göz önüne alınarak, aşağıdaki tabloda (Tablo 5.7) otelin nakit akışı yapılmıştır.

Tablo 5.7: Galataport Projesi - Otel Kullanımı - Nakit Akış Tablosu												
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOPLAM
Doluluk oranı	0	0	67,0%	69,0%	71,1%	72,5%	74,0%	72,5%	73,0%	73,2%	72,9%	
Ortalama gecelik oda fiyatı	0	0	245	250	255	260	265	271	276	282	287	
Ortalama gecelik oda geliri	0	0	164	173	181	189	196	196	202	206	209	
Yıllık geceleme sayısı	0	0	360	360	360	360	360	360	360	360	360	
Oda sayısı	0	0	186	186	186	186	186	186	186	186	186	
GELİRLER												
Oda gelirleri	0	0	10.998.720	11.555.255	12.139.951	12.630.405	13.140.674	13.142.391	13.493.428	13.793.876	14.018.375	114.913.075
Yiyecek & içecek gelirleri	0	0	4.230.277	4.019.219	4.222.592	4.393.184	4.570.669	4.571.267	4.693.366	4.797.870	4.875.957	40.374.401
Teknolojik servisler	0	0	676.844	502.402	527.824	549.148	571.334	571.408	586.671	599.734	609.495	5.194.860
Diğer departman gelirleri	0	0	1.015.266	669.870	703.765	732.197	761.778	761.878	782.228	799.645	812.659	7.039.287
Toplam Otel Gelirleri	0	0	16.921.108	16.746.747	17.594.132	18.304.935	19.044.454	19.046.944	19.555.692	19.991.125	20.316.486	167.521.623
Otel Binası Satış Değeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	65.668.460	65.668.460
TOPLAM GELİRLER	0	0	16.921.108	16.746.747	17.594.132	18.304.935	19.044.454	19.046.944	19.555.692	19.991.125	85.984.946	400.711.706
GİDERLER												
İnşaat ve Yatırım Maliyetleri												
Otel binası inşaat ve yatırım maliyeti	12.169.200	18.253.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30.423.000
Otel açılış masrafları	0	837.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	837.000
İzinler	1.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.000.000
Öngörülmeleyen giderler	500.160	750.240	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.250.400
Toplam İnşaat Giderleri	13.669.360	19.841.040	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33.510.400
Otel Giderleri												
Toplam Departman Giderleri	0	0	7.208.392	6.961.623	7.313.881	7.609.361	7.916.780	7.917.815	8.129.301	8.310.311	8.445.563	69.813.026
Toplam İşletme Giderleri	0	0	2.791.983	2.816.467	2.851.431	2.885.294	2.919.711	2.947.029	2.979.682	3.011.877	3.043.251	26.246.724
Toplam Sabit Giderler	0	0	1.658.269	1.641.181	1.724.225	1.793.884	1.866.357	1.866.601	1.916.458	1.959.130	1.991.016	16.417.119
Toplam Diğer Giderler	0	0	676.844	669.870	703.765	732.197	761.778	761.878	782.228	799.645	812.659	6.700.865
TOPLAM GİDERLER	13.669.360	19.841.040	12.335.488	12.089.141	12.593.302	13.020.736	13.464.626	13.493.322	13.807.669	14.080.963	14.292.489	162.695.517
NAKİT AKIŞI	-13.669.360	-19.841.040	4.585.620	4.657.606	5.000.830	5.284.199	5.579.829	5.553.622	5.748.024	5.910.161	71.692.457	80.501.949
K. NAKİT AKIŞI	-13.669.360	-33.510.400	-28.924.780	-24.267.174	-19.266.343	-13.982.144	-8.402.316	-2.848.693	2.899.330	8.809.492	80.501.949	
									NPV (% 7,25)	\$30.024.113		
									NPV (% 12,25)	\$12.390.641		
									NPV (% 17,25)	\$1.923.270		
									İç Verim Oranı (IRR)	18,5%		

5.2. Finansal Fizibilite Çalışmasının Sonuçları

Yapılabilirlik analizine yönelik olarak Galataport Projesi'nde yer alan beş yıldızlı otel ile ilgili olarak iskonto edilmiş 10 yıllık nakit akışı kullanılarak finansal fizibilitesi yapılmıştır. Yapılan kabuller sonucunda, otel fonksiyonun gelir ve giderleri ortaya çıkartılmış ve net karı elde edilmiştir.

Sonuç olarak toplamda 33.510.400 ABD Doları tutarındaki yatırım 2 yılda yapılmış ve 10. yılın sonucunda 80.501.949 ABD Doları kar edilmiştir. Ortalama risk alan bir yatırımcı gözüyle söz konusu kar, % 12,25 oranıyla iskonto edildiğinde net bugünkü değer 12.390.641 ABD Doları olmaktadır. Bu oranı 12.400.000 ABD Doları olarak almak mümkündür.

Başka bir deyişle otel için yaklaşık 33.500.000 ABD Doları yatırım yapan bir yatırımcı beklentisinin üzerindeki net bugünkü değeri proje girdiği takdirde elde edebilmektedir. Yani nakit akışının sonunda 0 değeri elde edilmiş olsaydı, bu yatırım için yorum yapmak zor olacaktı. Öyle bir durumda projenin kabulü yada reddine karar vermek zor olur. Ancak tez kapsamında nakit akışı yapılan otelin net bugünkü değer pozitif değerlidir. Yani yatırımcı beklentisinin üzerinde bir kazancı olacağı varsayımı ile yatırımı yapmaya karar verebilir.

Yatırımcı açısından finansal fizibilite çalışmasının yatırıma girilmesine olumlu baktığından söz etmek mümkündür. Ancak 10 yıllık iskonto edilmiş nakit akışı yöntemi ile finansal fizibilite çalışmasının bu tez kapsamında sadece Karaköy Bölgesi'nde bulunan ve üç bölümlü beş yıldızlı otel binası için yapıldığı unutulmamalıdır.

Dünyadaki örneklerde de tespit edildiği gibi, turizm fonksiyonu, kıyı alanlarının yeniden geliştirme çalışmalarında, projeye artı değer kattığı ve projeyi dünyadaki rekabet ortamına hazırlayan bir faktör olduğu tespit edilmişti. Turizm fonksiyonu, projede yer alması gereken kültürel ve rekreasyonel alanlarla ve gerçekleştirilecek festival, kongre, sergi gibi farklı aktivelerle desteklenmesi gerekmektedir.

Yeniden geliştirme projelerinde gerekli finansmanın sağlanabilmesi, projenin gerçekleşmesinde önemli ve aşılması zorunlu bir faktördür. Çoğunlukla kamu-özel sektörün birarada bulunduğu organizasyonların başarıya ulaştığı tespit edilmiştir. İncelenen örneklerde Galataport Projesinde uygulanmak istenen Yap- İşlet- Devret finansman modelinin kullanılmadığı; ulusal-yerel yönetimler ile özel sektörün birarada bulunduğu ve genellikle proje özgü ortak kurumların kurulduğu ve başarılı olduğu söylenebilir.

6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Teknolojinin gelişmesiyle beraber yaşanan sosyo-ekonomik ve coğrafi değişimler sonucunda özellikle ulaşımın bir parçası olan liman alanlarının yer değişmesi ile başlayan süreçten şehirler etkilenmeye başlamıştır. Şehir içinde, en değerli alanlar olarak nitelendirilen kıyı alanların giderek çöküntü alanları haline gelmeleri üzerine 1950'lerden itibaren çözüm aranmaya başlanmıştır. Dünyadaki pek çok kent aynı problemle karşı karşıya kalmıştır.

Dünyadaki önemli destinasyonlardan biri olan İstanbul'da benzer sorunları yaşamaktadır. Şehir için değerli olan alanların yaşadığı sorunları gidermek amacıyla projeler geliştirilmiştir. Projelerin çoğunluğu karma kullanımlı yeniden geliştirme çalışmaları olarak tanımlanabilir.

Bu tez kapsamında, İstanbul'da planlanan Galataport Projesi'ne yön vermesi açısından dünyada gerçekleşmiş olan projelerden örnekler incelenmiştir. Karma kullanımlı projeler incelenirken, dünyada değişen gereksinim ve tercihlerle birlikte ilginin arttığı turizm fonksiyonu üzerinde durulmuştur.

Finansmanların projelerin gerçekleşmesinde en önemli adımlardan biri olduğu düşünülecek olursa, projeye yatırım yapabilecek yatırımcının proje girme kararını etkileyecek yapılabirlik analizinin gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Tarihten bugüne kadar İstanbul ve Türkiye için önemli bir yere sahip olan Galata Rıhtımı- Karaköy Limanı' nın yeniden geliştirme çalışmaları sırasında hazırlanan Galataport Projesi'ndeki beş yıldızlı otelin finansal fizibilitesi yapılmış; bu şekilde kıyı alanlarının yeniden geliştirme projelerinde katalizör görevi gören turizm fonksiyonunun yapılabirlik analizinin bir parçası olması hedeflenmiştir.

İskonto edilmiş 10 yıllık nakit akımı yöntemi kullanılmak suretiyle hazırlanan finansal fizibilitede yatırımcıların farklı risk profillerine göre net bugünkü değer elde edilmiştir. Yüksek iskonto oranlarında bile, yatırımcının minimumda getiri beklentisi gerçekleşmiştir.

Finansal fizibilite çalışması yapılan ve yatırıma olanak sağladığı anlaşılan Galataport Projesi'ndeki otel fonksiyonun yatırımcıları çekebileceği, bu sayede, önemli bir rol oynadığı ve hedef kitlesi olan yerel halk ve yabancı turistlere ulaşılabileceği öngörülmektedir.

Sonuç olarak, turizmin kıyı alanlarındaki yeniden geliştirme projelerinin sadece bir yönü olduğu unutulmamalıdır. Sadece turizm fonksiyonundan oluşan kentsel kıyı alanlardaki projelerin uzun soluklu olmayacağı; farklı kentsel kullanımlarla turizmin desteklenmesinin önemli bir koşul olduğu; ayrıca hızla değişen dünyada turizm trendlerinin değişebileceği ve stratejik bir geliştirme yapılması gerektiği göz ardı edilmemelidir.

EK- A.1- 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu

Kanun No: 2634

Kabul Tarihi: 12.3.1982

Resmi Gazete'de Yayımlı: 16.3.1982-17635

Düzeltilme: 19.3.1982 - 17638

Değişiklik: Kanun 2817 :20.4.1983 o 18024

Değişiklik: Kanun 3487 : 5.11.1988-19980

Değişiklik: Kanun 3492 : 16.11.1988 - 19991

Değişiklik: Kanun 3754 : 6.6.1991 - 20893

Değişiklik: Kanun 4957 : 1.8.2003 - 25186

Açıklama:

1: Bu Kanunla belirlenen veya belirlenecek olan yerlerde, 3/5/1985 tarih ve 3194 sayılı Kanunun bu Kanuna aykırı olmayan hükümlerinin uygulanması, anılan 3194 sayılı Kanunun 4 üncü maddesinde hükme bağlanmıştır.

2: Bu Kanunun, 4/4/1988 tarih ve 320 sayılı Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname`ye aykırı hükümleri mezkûr KHK`nin 58 inci maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır.

3: Bu Kanun çerçevesinde çıkarılan kararnameler eki krokilerde belirtilen yerlerdeki düzenlemeler için 19/10/1989 gün ve 383 sayılı KHK`nin geçici 1 inci maddesine bakınız.

4: Bu Kanunda geçen "turizm bölgeleri" ve/veya "turizm alanları" ve/veya "turizm merkezleri" ibareleri, 24/7/2003 tarihli ve 4957 sayılı Kanunun 8 inci maddesiyle "kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezleri" olarak değiştirilmiş ve metne işlenmiştir.

tertip ve tedbirlerin alınmasını sağlamaktır.

Kapsam

Madde 2 - Bu Kanun, turizm hizmeti ile bu hizmetin gereği kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezlerinin tespiti ile geliştirilmelerine, turizm yatırım ve işletmelerinin teşvik edilmesine, düzenlenmesine ve denetlenmesine ilişkin hükümleri kapsar.

Tanımlar

Madde 3 -

Bu Kanunda yer alan;

- a) Bakanlık: Kültür ve Turizm Bakanlığını,
- b) (Değişik: 24/7/2003-4957/1 md.) Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri: Tarih  ve kültürel değerlerin yoğun olarak yer aldığı ve/veya turizm potansiyelinin yüksek olduğu yöreleri korumak, kullanmak, sektörel kalkınmayı ve pl nlı gelişimi sağlamak amacıyla değerlendirmek üzere sınırları Bakanlığın  nerisi ve Bakanlar Kurulu kararıyla tespit ve ilân edilen bölgeleri,
- c) (Mülga: 24/7/2003-4957/1 md.)
- d) (Değişik: 24/7/2003-4957/1 md.) Turizm Merkezleri: Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri içinde veya dışında, öncelikle geliştirilmesi öngörülen; yeri, mevki ve sınırları Bakanlığın  nerisi ve Bakanlar Kurulu kararıyla tespit ve ilân edilen, turizm hareketleri ve faaliyetleri yönünden önem taşıyan yerleri veya bölümlerini,
- e) Turizm  şletmeleri: Türk veya yabancı uyruklu, gerçek veya tüzel kişilerce birlikte veya ayrı ayrı gerçekleştirilen ve turizm sektöründe faaliyet gösteren ticari  şletmeleri,
- f) Turizm Yatırım Belgesi: Turizm sektöründe yatırım yapana tespit edilen yatırım dönemi için Bakanlıkça verilen belgeyi, g) Turizm  şletmesi Belgesi: Turizm sektöründe faaliyet gösteren turizm  şletmelerine Bakanlıkça verilen belgeyi,
- h) Belgeli Turizm Yatırım veya  şletmeleri: Bakanlıkça belgelendirilmiş yatırım veya  şletmeleri,
- i) Yat:  l   belgesinde (mesaha şahadetnamesi) yat şeklinde tescil edilen gemiler ile ölçü belgesinin bulunmaması halinde gezi ve spor amacıyla yararlanılan ancak, y k veya yolcu gemisi niteliğinde olmayan teknil deniz araçlarını,
- j) (Ek: 24/7/2003-4957/1 md.) Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Alt Bölgesi: 1/25.000 veya daha alt ölçekli plân ile belirlenen, içinde turizm türleri ile kültür, eğitim, eğlence, ticaret, konut ve her türlü teknik ve sosyal alt yapı alanlarından bir veya daha fazlasını kapsayan, kendi içinde alt alanlara ayrıştırılabilen arazileri, ifade eder.

 kinci Bölüm - Genel Hükümler

Turizm Bölge, Alan ve Merkezlerinin Tespiti

Madde 4 - Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezlerinin tespitinde; ülkenin doğal, tarihi, arkeolojik ve sosyo-kültürel turizm değerleri, kış, av ve su sporları ve sağlık turizmi ile mevcut diğer turizm potansiyeli dikkate alınır.

Planlar

Madde7 - (Değişik: 24/7/2003-4957/2 md.)

Bakanlık; kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezleri içinde her ölçekteki plânları yapmaya, yaptırmaya, re`sen onaylamaya ve tadil etmeye yetkilidir.

Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezlerinde Bakanlıkça yapılacak alt yapı ve plânlama işlemlerine esas olmak üzere diğer kamu kurum ve kuruluşlarından istenilen bilgi, belge ve görüş 3 ay içinde verilir. Bu süre sonunda istenilen bilgi, belge ve görüşün verilmemesi durumunda ilgili iş ve işlemler Bakanlıkça re`sen tesis edilebilir.

Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezlerinde diğer kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılacak satış, tahsis, kiralama, sınır ilânı ve değişikliği işlemleri ile çevresel etki yaratacak alt yapı ve üst yapı projelerinden önce Bakanlığın olumlu görüşünün alınması gereklidir.

Bu maddenin uygulanması ile ilgili usul ve esaslar Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle düzenlenir.

Taşınmaz Malların Turizm Amaçlı Kullanımı

Madde 8 -

A. Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgelerinde ve turizm merkezlerinde Bakanlığın talebi üzerine, imar planları yapılmış ve turizme ayrılmış yerlerdeki taşınmaz mallardan;

(1) Hazineye ait olan yerlerle ormanlar, ilgili kuruluşlarca Bakanlığa tahsis edilir. Bu tahsisler:

(a) Hazine adına tescili yapılmamış Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerle kapanan yollar ve yol fazlalarının resen tescili, **(b)** Ormanların, turizme ayrılması ve amenejman planlarının tadili, İşlemleri tamamlandıktan sonra yapılır ve talep tarihinden başlayarak en geç 1 ay içinde tamamlanır.

(2) Kamu kuruluşlarına ait olanlar, talep tarihinden başlayarak en geç 2 ay içinde Hazine adına tapuya tescil ve Bakanlığa tahsis edilir. Devre ilişkin şartlar ve bedel, ilgili kuruluşlar ile Hazine arasında 6830 sayılı İstimlak Kanununun 30 uncu maddesine göre çözümlenir.

(3) Diğer gerçek ve tüzelkişiler ile vakıflara ait olup turizm işletmesi belgesine sahip olmayanlar, Bakanlıkça kamulaştırılarak, Hazine adına tapuya tescil ve tescil tarihinden başlayarak en geç 1 ay içinde Bakanlığa tahsis edilir. Uyuşmazlıklarda

dava ve takipler kamulaştırma kararına değil, bedeline ilişkin olarak yürütülür ve sonuçlandırılır. Uyuşmazlıkların çözülmemiş olması, arazinin turizm amaçlı kullanıma tahsisine engel sayılmaz.

B. (A) fıkrasına göre tahsis edilen taşınmaz mallar yatırımcıya intikal ettirilinceye kadar, Hazinece Bakanlıktan bir ödeme talep edilmez.

C. Bu taşınmaz malların yatırımcılara tahsisi, kiralanması ve bunlar üzerine irtifak hakkı tesisine ilişkin esaslar ile süreler, bedeller, hakların sona ermesi ve diğer şartlar Bakanlık, Maliye Bakanlığı ve Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından 2490 sayılı Artırma ve Eksiltme ve İhale Kanunu ile 6831 sayılı Orman Kanunu ile hükümlerine bağlı olmaksızın müştereken tespit edilir.

D. (Değişik: 24/7/2003-4957/3 md.) Bu taşınmaz malları (C) fıkrası uyarınca tespit edilmiş olan şartlarla Türk ve yabancı uyruklu, gerçek ve tüzel kişilere tahsis etmeye Bakanlık yetkilidir. Bu taşınmaz mallar üzerinde bağımsız ve sürekli nitelikli üst hakları dahil olmak üzere irtifak hakkı tesisi ve bunlardan alt yapı için gerekli olanlar üzerinde, alt yapıyı gerçekleştirecek kamu kurumu lehine bedelsiz irtifak hakkı tesisi, Bakanlığın uygun görüşü üzerine, Maliye Bakanlığınca belirlenen koşullarla ve bu Bakanlık tarafından yapılır.

E. Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgelerinde ve turizm merkezlerindeki taşınmaz malların iktisabı, 442 sayılı Köy Kanunu ile, 2644 sayılı Tapu Kanununda yer alan yabancı uyruklularla ilgili tahditlerden Bakanlar Kurulu kararı ile istisna edilebilir.

F. Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgelerinde ve turizm merkezleri dışında kalan ve imar planları ile turizme ayrılan yerlerdeki taşınmaz mallara da, Bakanlığa bu bölgelerde yatırım yapmak maksadıyla müracaat vaki olduğunda, Bakanlığın talebi üzerine bu madde hükümleri uygulanır. (1)

G. (Değişik: 24/7/2003-4957/3 md.) Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezlerinde kamu kuruluşlarına ait turizm, eğitim ve dinlenme maksatlı tesisler ile araziler üzerindeki tahsisler, Bakanlığın teklifi ve Maliye Bakanlığının uygun görüşü üzerine tahsisi yapan idarece kaldırılır ve tasarruf hakları Bakanlığa verilir.

H. (Ek: 24/7/2003-4957/3 md.) Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgesinin tamamı veya plânlarla belirlenmiş alt bölgeleri veya bir veya birden fazla parselleri, plân amaçlarına uygun olarak Bakanlıkça tahsis edilebilir. Bölgenin tamamının veya alt bölgenin tek bir ana yatırımcıya tahsisi Bakanlar Kurulu kararı ile yürürlüğe girer ve Bakanlıkça bu yatırımcıya ön izin verilir. Yatırımcının projelerinin Bakanlıkça

uygun görülmesi halinde, yatırım belgesinin düzenlenmesini takiben, ön izin Bakanlıkça kesin izne dönüştürülür. Bu taşınmaz mallar üzerinde ana yatırımcı lehine bağımsız ve sürekli nitelikli üst hakları dahil olmak üzere irtifak hakkı tesisi, Bakanlığın uygun görüşü üzerine, Maliye Bakanlığınca belirlenen koşullarla ve bu Bakanlık tarafından yapılır. Bölgenin tamamı veya alt bölgeleri için imar plânları Bakanlıkça yapılır/yaptırılır ve onaylanır. Bu plânlar ile oluşan parseller, tahsis sözleşmesinde öngörülmüş olmak ve tahsis süresini aşmamak koşuluyla, adına tahsis yapılan ve lehine bağımsız ve sürekli nitelikli üst hakkı tesis edilen yatırımcı tarafından üçüncü şahıslara kiralanabilir, işlettirilebilir veya lehine tapuda tesis edilen üst hakkı devredilebilir. Bu şekilde tahsis edilen alanlarda gerçekleştirilen her türlü bina, tesis ve bağımsız bölümleri de aynı usule tâbidir. Bu alanlarda Bakanlıkça belgelendirilebilecek tür ve tesisler için yatırım ve işletme belgesi alınması zorunludur.

(1) Bu fıkarda yer alan "Turizm bölgelerinde, turizm alan ve turizm merkezleri" ibareleri 24/7/2003 tarihli ve 4957 sayılı Kanunun 8 inci maddesi gereğince değiştirilmiş ve fıkra metni "Turizm bölgelerinde, turizm alan ve turizm merkezleri dışında kalan ve imar planları ile turizme ayrılan yerlerdeki taşınmaz mallara da, Bakanlığa bu bölgelerde yatırım yapmak maksadıyla müracaat vaki olduğunda, Bakanlığın talebi üzerine bu madde hükümleri uygulanır." şeklinde iken metne işlendiği şekilde değiştirilmiştir.

Ana yatırımcı, üçüncü şahısların tahsis sözleşmesi ve koşullarından doğan yükümlülükleri yerine getirmesinden Bakanlığa karşı sorumludur. Ana yatırımcı ve üçüncü şahıslarca yapılacak iş ve işlemlerin, Bakanlık ve ilgili kamu kurum/kuruluşlarıyla yapılacak sözleşmede zikredilen tahsis iptaline ilişkin hükümlere aykırı olması halinde, ana yatırımcıya ve/veya üçüncü şahıslara yapılan tahsis, tahsis edildiği yöntemle iptal edilir. Ana yatırımcıya yapılan tahsisin iptal edilmesi durumunda, tahsis sözleşmesine uygun olarak yükümlülüklerini yerine getiren üçüncü şahısların hakları korunur. Kesin tahsisten önce proje bedelinin tahsis sözleşmesinde belirlenen oranında teminat, ana yatırımcı tarafından Bakanlığa verilir. Ana yatırımcının tahsis sözleşmesindeki sosyal ve teknik alt yapı taahhütlerini yerine getirememesi halinde, Bakanlık; bu yükümlülükleri, teminatı paraya çevirerek kendi belirleyeceği usulle yerine getirir. Ancak Bakanlığın üçüncü şahıslara karşı sorumluluğu, bu teminatla sınırlıdır.

I. (Ek: 24/7/2003-4957/3 md.) Tahsisi iptal edilen veya tahsis süresi sona eren araziler üzerinde bulunan yapı, tesis ve müştemilatlar bedelsiz olarak Hazineye

intikal eder. Yatırımcı, bunlar için herhangi bir hak ve bedel talep edemez. Bakanlık, tahsis edilen alanlarda gerçekleştirilecek sosyal ve teknik alt yapı hizmetlerinin tamamının veya bir kısmının yapımını ya da maliyetinin karşılanmasını yatırımcıdan tahsis koşulu olarak isteyebilir.

J. (Ek: 24/7/2003-4957/3 md.) Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri içinde kalan özel mülkiyet konusu arazi ve arsaların turizm yatırımlarına tahsisi amacıyla, 2942 sayılı Kamulaştırma Kanununun 27 nci maddesi hükümlerine göre acele kamulaştırma yapılabilir. Bu şekilde kamulaştırılan taşınmaz mallar, tapuda Hazine adına tescil edilir. Kamulaştırılan bu taşınmaz mallar üzerinde sözleşmesinde belirtilen süre kadar yatırımcılar lehine, kamulaştırma bedelleri Bakanlık bütçesinden karşılanmış ise bedeli karşılığında, yatırımcılar tarafından karşılanmış ise yönetmelikte belirlenen esaslara göre tespit edilecek bedelle bağımsız ve sürekli nitelikli üst hakları dahil olmak üzere irtifak hakkı tesisi, Bakanlığın uygun görüşü üzerine, Maliye Bakanlığınca belirlenen koşullarla ve bu Bakanlık tarafından yapılır.

K. (Ek: 24/7/2003-4957/3 md.) Aynı yatırımcıya veya işletmeye ait veya aynı işletmenin markasını kullanan ve Bakanlıkça belgelendirilebilen turizm türlerini yapmak amacıyla, adına birden fazla tahsis yapılan ve lehine bağımsız ve sürekli nitelikli üst hakkı tesis edilen yatırımcı tarafından, her bir tahsisi işletme zincirinde kalmak koşuluyla, bu yerler üçüncü şahıslara kiralanabilir, işlettirilebilir veya lehine tapuda tesis edilen üst hakkı devredilebilir.

L. (Ek: 24/7/2003-4957/3 md.) Bu maddenin uygulanması ile ilgili usul ve esaslar (C) fıkrasında belirtilen çerçevede ve doğrudan yabancı sermaye yatırımının teşvik edilmesi, uluslararası marka, zincir, teknoloji ve standartların ülkeye kazandırılması, etkin alan yönetimi, kalite denetimi ve sosyal, kültürel, fiziki çevreyle uyumlu sürdürülebilir turizm ilkeleri gözetilerek Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle düzenlenir.

Altıncı Bölüm - Son Hükümler

Yönetmelikler

MADDE 37 - Bu Kanunun yayımından itibaren bir yıl içinde;

A. Bakanlar Kurulu kararı ile yürürlüğe girecek yönetmeliklerle düzenlenecek hususlar:

(1) Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezlerinin belirlenmesi için çalışma gruplarının oluşturulması, Bakanlık ile ilişkileri, görev ve yetkileri ile çalışma şekline ilişkin konular,

(2) Turizm yatırımı ve turizm işletmesi belgelerinin verilmesi, bu işletmelerin yönetim, personel ve işletme özellikleri ile uymak zorunda oldukları fiziki şartlar ve diğer konular,

(3) İnsan ve çevre sağlığı ile can ve mal güvenliği de dahil olmak üzere; belgeli yatırım ve işletmelerin belgeye esas olan vasıflarının, tarifelerinin, temizlik, intizam, servis, idare ve işletme tarzları ile diğer hususların denetlenmesine ve denetleme elemanlarının niteliklerine, atanmalarına ve yetkilerine ait konular,

(4) Yat limanı ve yat işletmeciliği ile bu Kanunun 28 ve 29 ncu maddelerinin uygulanmasına ilişkin hususlar.

B. Bakanlık ile ilgili diğer bir bakanlıkça müştereken hazırlanacak yönetmeliklerle düzenlenecek hususlar:

(1) Maliye Bakanlığı ile;

(a) Bu Kanun uyarınca verilecek para cezalarının tahsili (1)

(1) Bu alt bendde yer alan "ve Turizmi Geliştirme Fonuna yatırılmasına ilişkin konular" ibaresi 21/2/2001 tarih ve 4629 sayılı Kanunun 7 nci maddesiyle yürürlükten kaldırılmıştır.

(b) (Mülga: 21/2/2001 - 4629/7 md.)

(2) İşçileri Bakanlığı ile; Belgeli işletmelerin 2007 sayılı Türkiye`de Türk Vatandaşlarına Tahsis Edilen Sanat ve Hizmetler Hakkında Kanun hükümlerinden istisna edilerek çalıştırılabilecek yabancı kişilerin meslek ve niteliklerine ilişkin konular.

(3) (Mülga: 24/7/2003-4957/7 md.)

C. Bakanlıkça hazırlanacak yönetmeliklerle düzenlenecek hususlar:

(1) Belge sahiplerinin Bakanlıkla, birbirleri ve müşterileriyle karşılıklı hak ve yükümlülükleri ile bu ilişkilerde uymak zorunda oldukları konular,

(2) Bu Kanunun uygulanmasında cezalarla ilgili usul ve esaslar ile Bakanlık bünyesinde ceza uygulamalarını karara bağlayacak kurulların kimlerden oluşacağı ve ceza hükümlerinin uygulanmasına ilişkin hususlar,

(3) Bu Kanunun uygulanmasında ihtiyaç duyulacak diğer konular.

Geçici Madde 3 - Bu Kanunun 4 ve 37 nci madde (A) (1) bendi esaslarına göre kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezleri ilan edilmeye kadar; Turizm İşleri Yüksek Koordinasyon Kurulu, bu Kanunun uygulanması için kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezlerini ilan etmeye yetkilidir.

Geçici Madde 5 - Bu Kanun uyarınca çıkarılması gereken yönetmelikler yürürlüğe girinceye kadar, aynı konularda 6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu uyarınca çıkarılmış bulunan tüzük ve yönetmelikler ile anılan kanunun 11,12 ve 13 ncü maddelerinin bu kanuna aykırı olmayan hükümlerinin uygulanmasına devam olunur.

Geçici Madde 7- (Ek: 24/7/2003-4957/9 md.) Bu Kanunun yayımı tarihinden önce tespit ve ilân edilen turizm bölgeleri, turizm alanları ve turizm merkezleri yürürlükte olup, bu bölge, alan ve merkezler "kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri" ve "turizm merkezleri" için uygulanacak hükümlere tâbidir.

EK- A. 2- 3621 SAYILI KIYI KANUNU

Kanun Numarası : 3621
Kabul Tarihi : 4.4.1990
Yayımlandığı R. Gazete : Tarih : 17.4.1990 Sayı: 20495
Yayımlandığı Düstur : Tertip : 5 Cilt:29 Sayfa :76

BİRİNCİ BÖLÜM

Genel Hükümler

Amaç

Madde 1 - Bu Kanun, deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir.

Kapsam

Madde 2 - Bu Kanun, deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerine ait düzenlemeleri ve bu yerlerden kamu yararına yararlanma imkan ve şartlarına ait esasları kapsar.

İstisnalar

Madde 3 - Askeri yasak bölgeler ve güvenlik bölgelerinde veya ülke güvenliği ile doğrudan ilgili, Türk Silahlı Kuvvetlerine ait hareket ve savunma amaçlı yerlerde (konut ve sosyal tesisler hariç) özel kanun hükümlerine, diğer özel kanunlar uyarınca belirlenmiş veya belirlenecek yerlerde ise özel kanunların bu Kanuna aykırı olmayan hükümlerine uyulur.

Tanımlar

Madde 4 - Bu Kanunda geçen deyimlerden;

Kıyı çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgiyi,

Kıyı Kenar çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturulduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırını,

Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alanı,

Sahil şeridi: Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alanı,

Dar Kıyı: Kıyı kenar çizgisinin, kıyı çizgisi ile çakışmasını,

Toplumsal yararlanmasına açık yapı: Mevzuata göre tespit ya da tasdik edilmiş kural ve ücret tarifelerine uygun biçimde, getirdiği kullanımdan belirli kişi ya da topluluklara ayrıcalıklı kullanım hakkı tanımaksızın yararlanmak isteyen herkese eşit

ve serbest olarak açık bulundurulan ve konut dokunulmazlığı olmayan yapıları, ifade eder.

(Son fıkra iptal: Ana. Mah.'nin 18/9/1991 tarih ve E.: 1990/23, K.: 1991/29 sayılı kararı ile)

Genel Esaslar

Madde 5 - Kıyılar ile ilgili genel esaslar aşağıda belirtilmiştir:

Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır,

Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

Kıyı kenar çizgisinin tespit edilmediği bölgelerde talep vukuunda, talep tarihini takip eden üç ay içinde kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

Ek: (1/7/1992 - 3830/2 md.) Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir.

Ek: (1/7/1992 - 3830/2 md.) Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir.

Ek: (1/7/1992 - 3830/2 md.) Sahil şeritlerinin derinliği, 4 üncü maddede belirtilen mesafeden az olmamak üzere, sahil şeridindeki ve sahil şeridi gerisindeki kullanımlar ve doğal eşikler de dikkate alınarak belirlenir.

Ek: (1/7/1992 - 3830/2 md.) Taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir.

Ek:(1/7/1992 - 3830/2 md.) Sahil şeridinde yapılacak yapıların kullanım amacına bağlı olarak yapım koşulları yönetmelikte belirlenir.

İKİNCİ BÖLÜM

Kıyı, Kıyı Kenar Çizgisi, Sahil Şeridi, Planlama ve Yapılanma

Kıyının Korunması, Yapı Yasağı ve Kıyıda Yapılacak Yapılar

Madde 6 - Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, telörgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz.

Kıyılarda, kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapılamaz; kum, çakıl vesaire alınamaz veya çekilemez.

Kıyılara moloz, toprak, curuf, çöp gibi kirletici etkisi olan atık ve artıklar dökülemez.

Kıyıda, uygulama imar planı kararı ile;

a) İskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat

duvarı, fener, çekek yeri, kayıkthane, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacına yönelik alt yapı ve tesisler,

b) Faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan tersane, gemi söküm yeri ve su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri gibi, özelliği olan yapı ve tesisler,

Yapılabilir.

Bu yapı ve tesisler yapım amaçları dışında kullanılamazlar.

Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma ve Bu Araziler Üzerinde

Yapılabilecek Yapılar

Madde 7 - Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir.

Bu gibi yerlerde doldurma veya kurutmayı yapacak ilgili idarenin valiliğe iletilen teklifi, valilik görüşü ile birlikte Bayındırlık ve İskan Bakanlığına gönderilir. Bakanlık, konusuna göre ilgili kuruluşların görüşünü de almak suretiyle teklifi inceler. Uygun bulunması halinde ilgili idare tarafından uygulama imar planı hazırlanır. Bu yerler için yapılacak planlar hakkında İmar Kanunu hükümleri uygulanır. Ancak, bu planlar Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında kalan alanlardaki planlar ise, anılan Kanunun 7 nci maddesine göre tasdik edilir. Doldurma ve kurutma işlemleri yürürlükteki mevzuat hükümlerine göre yapılır. Bu araziler Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır, özel mülkiyet konusu olamaz.

Bu alanlar üzerinde 6 ncı maddede belirtilen yapılar ile yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanları düzenlenebilir.

Sahil Şeridinde Yapılabilecek Yapılar

Madde 8 - Uygulama imar planı bulunmayan alanlardaki sahil şeritlerinde, 4 üncü maddede belirtilen mesafeler içinde hiç bir yapı ve tesis yapılamaz.

Uygulama imar planı bulunan yerlerde duvar, çit, parmaklık, telörgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Moloz, toprak, curuf, çöp gibi kirletici ve çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıklar dökülemez, kazı yapılamaz.

Ancak bu alanlarda; uygulama imar planı kararıyla altı ve yedinci maddede belirtilen yapı ve tesislerle birlikte toplum yararına açık olmak şartıyla konaklama hariç günü birlik turizm yapı ve tesisleri yapılabilir.

Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti

Madde 9 - Kıyı kenar çizgisi, valiliklerce, kamu görevlilerinden oluşturulacak en az 5 kişilik bir komisyonca tespit edilir.

Bu komisyon; jeoloji mühendisi, jeolog veya jeomorfolog, harita ve kadaströ mühendisi, ziraat mühendisi, mimar ve şehir plancısı, inşaat mühendisinden oluşur. Komisyonca tespit edilip valiliğin uygun görüşü ile birlikte gönderilen kıyı kenar çizgisi, Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca onaylandıktan sonra yürürlüğe girer. Komisyonun çalışma usul ve esasları Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca hazırlanan yönetmelik ile belirlenir.

Kıyı ve Sahil Şeridinde Planlar

Madde 10 - Kıyıda ve sahil şeridindeki planlar bu Kanunun ve buna dayanılarak çıkarılacak yönetmeliğin hükümlerine aykırı olamaz. Bu yerlerde düzenlenen planlardan, imar mevzuatı veya yerin özelliği dolayısıyla 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamına girenler, anılan Kanunun 7 nci maddesine göre onaylanarak kesinleşir.

Kıyıda ve Doldurma ve Kurutma Yoluyla Kazanılan Araziler Üzerinde Yapılanmalara İzin Verilmesi

Madde 11 - Bu Kanun hükümlerine göre, kıyıda ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılması mümkün olan yapı ve tesislerin yapılabilmesi için, Maliye ve Gümrük Bakanlığından gerekli iznin alınması zorunludur.

Yapı ruhsatı verilmesinde bu izin belgesi yeterlidir.

İznin verilme şekil ve şartları Bayındırlık ve İskan ve Maliye ve Gümrük bakanlıklarınca birlikte tespit edilerek çıkarılacak uygulama yönetmeliğinde belirtilir.

İmar Mevzuatına Aykırı Yapı

Madde 14 - Bu Kanun kapsamında kalan alanlarda ruhsatsız yapılar ile ruhsat ve eklerine aykırı yapılar hakkında 3194 sayılı İmar Kanununun ilgili hükümleri uygulanır.

Geçici Madde - Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce mevzuat hükümlerine uygun olarak onanmış ve kısmen veya tamamen yapılaşmış 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarının sahil şeritleri ile ilgili hükümleri geçerlidir. Ancak, 8 inci maddenin ikinci fıkra hükümleri saklıdır.

EK -A. 3- ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI HAKKINDA KANUN

(21.7.2005 tarihli ve 25882 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 3/7/2005 tarihli ve 5398 sayılı Kanun’un 1 inci maddesi ile değişik)

Kanun Numarası	: 4046
Kabul Tarihi	: 24/11/1994
Yayımlandığı R.Gazete	: Tarih: 27/11/1994
Sayı	: 22124
Yayımlandığı Düstur	:Tertip: 5
Cilt	: 34

3.7.2005 TARİHLİ VE 5398 SAYILI KANUNUN ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARINI İLGİLENDİREN DİĞER MADDELERİ

MADDE 12- 3/5/1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanununa aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

EK MADDE 3- Özelleştirme programındaki kuruluőlara ait veya kuruluş lehine irtifak/kullanım hakkı alınmış arsa ve arazilerin, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu kapsamında bulunması halinde bu yerlerde genel ve özel kanun hükümlerine göre imar planlarını yapmaya ve onaylamaya yetkili olan kuruluőlardan, Bayındırlık ve İskan Bakanlığının uygun görüşü ve diğer yetkili kuruluőlardan (Kültür ve Turizm Bakanlığı, Denizcilik Müsteőarlıęı, belediyeler ve il özel idareleri) görüş alınarak çevre imar bütünlüğünü bozmayacak her tür ve her ölçekte imar planları ve imar tadilatları ile mevzi imar planları Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca hazırlanarak Özelleştirme Yüksek Kurulunca onaylanmak suretiyle yürürlüğe girer. İlgili kuruluşlar bu arsa ve arazilerin imar fonksiyonlarını beş yıl süreyle deęiőtiremezler. İlgili kuruluşlar görüőlerini on beş gün içinde bildirir. Bu planlara göre yapılacak yapılarda her türlü ruhsat ve diğer belgeler ile izinler ilgili mevzuat çevresinde ilgili kurum ve kuruluşlarca verilir.

MADDE 13- 4/4/1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun 6 ncı maddesinin dördüncü fıkrasının (b) bendinden sonra gelmek üzere aşağıdaki (c) bendi eklenmiőt ve maddeye bu fıkradan sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

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

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

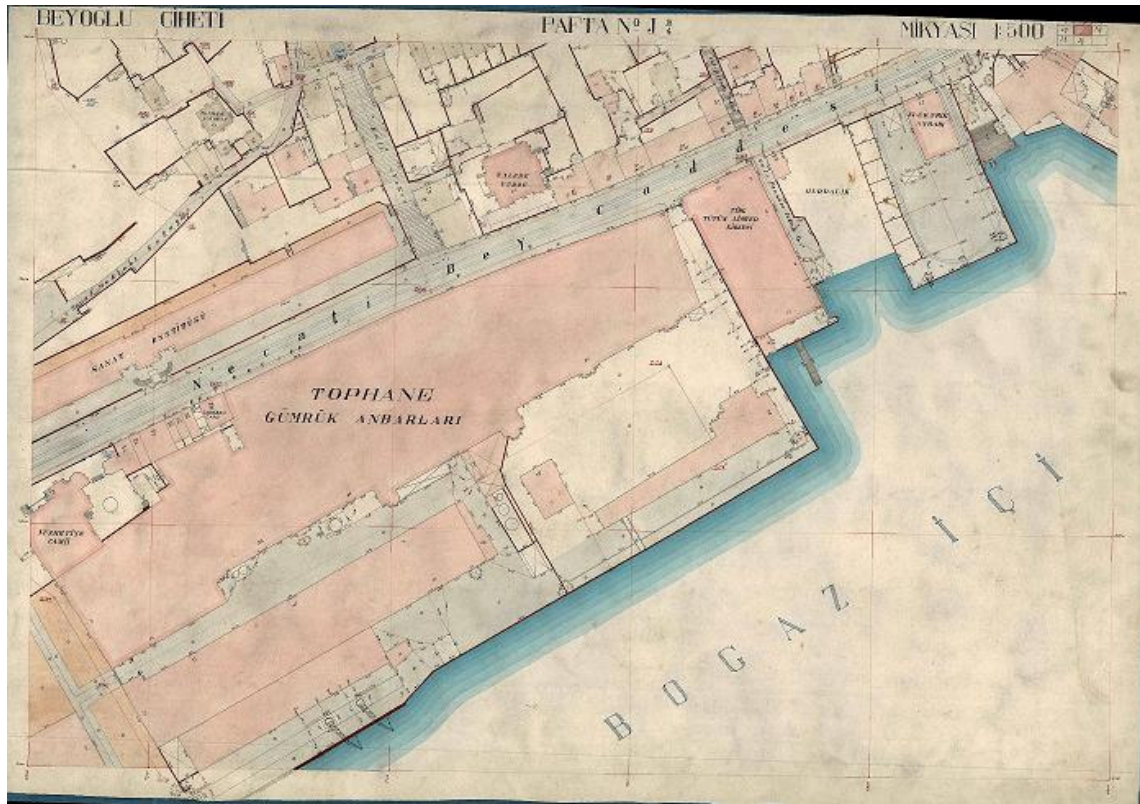
EK B. KARAKÖY-SALIPAZARI BÖLGESİ TARİHİ HARİTALAR



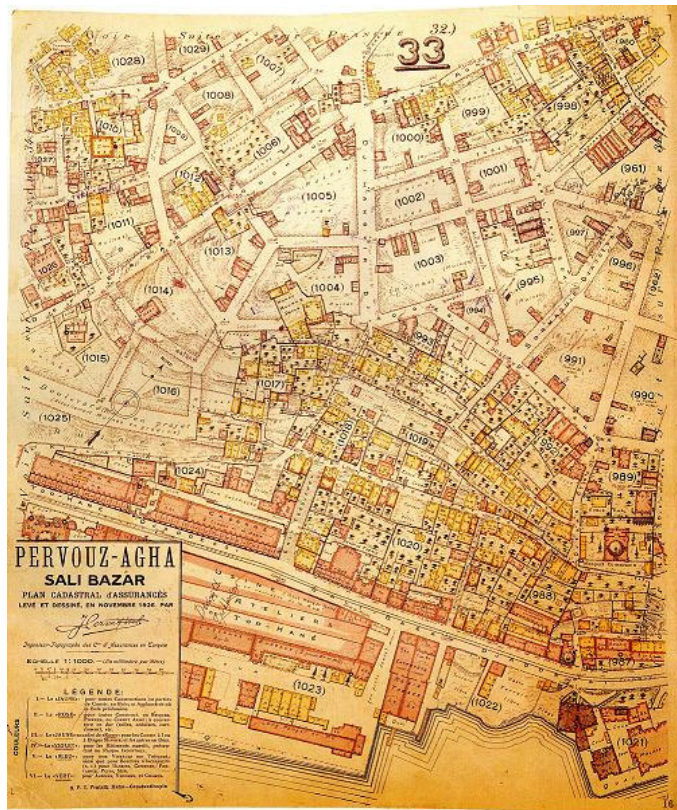
Alman Mavisi (Beyoğlu Genelı)



Huber (Karaköy-Salıpazarı Bölgesi)



Alman Mavisi (Karaköy-Salıpazarı Bölgesi)



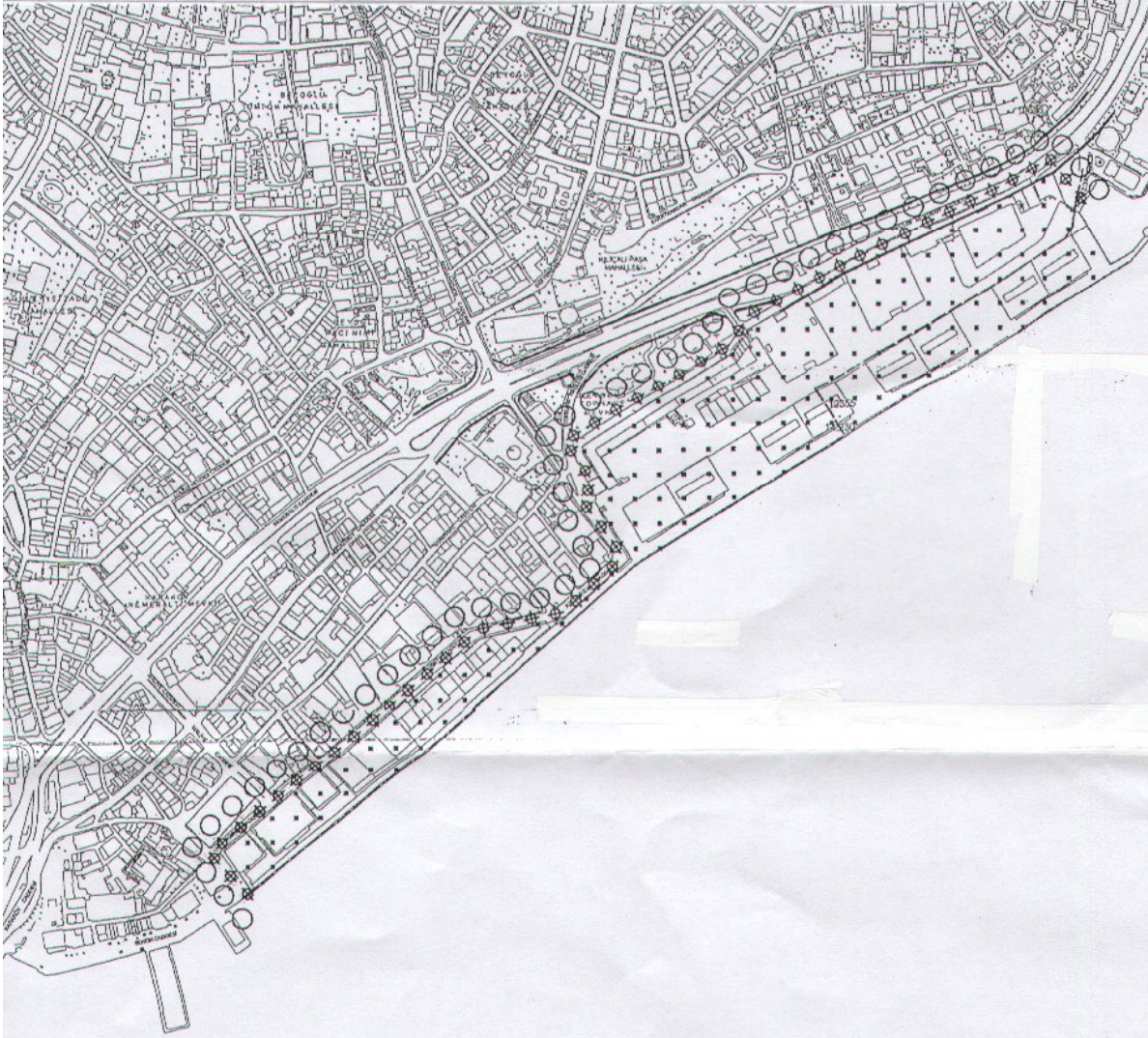
Pervititch (Karaköy-Salıpazarı Bölgesi)

EK C. GALATAPORT BÖLGESİ VE HİTERLANDI ARAZİ KULLANIMI ANALİZİ

LEJAND - 2005 (İ.B.B., 2006)

LEJANT:		
A-KONUT YERLEŞME ALANLARI	C-AÇIK VE YEŞİL ALANLAR	E-KENTSEL-TEKNİK ALTYAPI ALANLARI
 KONUT ALANLARI	 PARKLAR VE DİNLENME ALANLARI	 TAŞIT YOLLARI
B-KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	 YEŞİL ALANLAR	 YAYA YOLLARI
 YÖNETİM MERKEZLERİ (BANKA, İŞLETİM)	 TÜRBE-MEZARLIK-HAZİRE ALANLARI	 AÇIK OTOPARK ALANLARI
 ASKERİ ALANLAR	 KAPALI VE AÇIK SEMT SPOR ALANLARI	 KAPALI OTOPARK ALANLARI
 KONSOLOSLUK ALANLARI	D-KENTSEL SOSYAL ALTYAPI ALANLARI	 İSKELE ALANLARI
 TİCARET ALANLARI	 İLKÖĞRETİM ÖNCESİ EĞİTİM ALANLARI(KİREŞ)	 KENTSEL ALTYAPI ALANLARI (SARAY, BİNA)
 TİCARET+İMALAT ALANLARI	 İLKÖĞRETİM TESİSLERİ ALANLARI	 DİĞER ALANLAR
 İMALAT ALANLARI	 ORTAÖĞRETİM (LİSE)TESİSLERİ ALANLARI	F-DİĞER KULLANIM ALANLARI
 İMALAT+KONUT ALANLARI	 MESLEKİ VE TEKNİK EĞİTİM TESİSLERİ ALANLARI	 BOŞ ALANLAR
 TİCARET+KONUT ALANLARI	 YÜKSEK ÖĞRETİM TESİSLERİ ALANLARI	 YIKILMIŞ YAPILAR
 TİCARET+İMALAT+KONUT ALANLARI	 KÜLTÜREL TESİSLER ALANI	 TARİHİ YAPI VE KALINTILAR (KIRK, KAPLAMA)
 OTEL-PANSİYON ALANLARI	 SAĞLIK TESİSLERİ ALANLARI (HASTANE, KİLİT)	
 DEPO ALANLARI	 DİNİ TESİSLER ALANLARI (CAMİ, İLİCE, İBRAHİM)	
 AKARYAKIT İSTASYONLARI	 ÖĞRENCİ YURTLARI (HASTANE, KİLİT)	
 TRAFİK ALANLARI	 ÖZEL EĞİTİM TESİSLERİ ALANLARI (İLİCE, İBRAHİM)	
	 KURS ALANLARI (KIRK, KAPLAMA)	
	 SİYASİ TOPLUM ÖRGÜTLERİ ALANLARI	

EK- D. 1- TOPHANE- SALIPAZARI TURİZM MERKEZİ 1/5.000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI

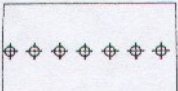


LEJAND

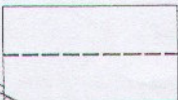
HALIÇ



PLAN ONAMA SINIRI



TURİZM MERKEZİ SINIRI



KIYI KENAR ÇİZGİSİ



EK- D. 2- TOPHANE- SALIPAZARI TURİZM MERKEZİ 1/5.000 ÖLÇEKLİ NAZIM PLANI NOTLARI

PLAN NOTLARI

1. 362 VE 3830 SAYILI KPTİ KANUNU VE İLGİLİ YÖNETMELİK HÜKÜMLERİNE GÖRE UYGULAMA YAPILACAKTIR.
2. BU PLANI KAPSAMINDA DEĞERİM YÖNETMELİĞİ, AFET BÖLGELERİNDEKİ YAPILAR HAKKINDAKİ YÖNETMELİK, GAYRİ-SİHHİ MÜESSESELER YÖNETMELİĞİ, SU KİMLİĞİ YÖNETMELİĞİ, TURİZM TESİSLERİ YÖNETMELİĞİ HÜKÜMLERİ GEÇERLİDİR.
3. PLANLAMA ALANINDA 3194 SAYILI İMAR KANUNUNA DAYANILARAK ÇIKARILAN FOTOPARK YÖNETMELİĞİ'NDEKİ STANDARTLAR GEÇERLİDİR. TURİZM İŞLETME BELGESİ ALMA ZORUNLULUĞU GETİRİLEN KONAKLAMA VE GÜN BİRLİK TESİSLERDE TURİZM TESİSLERİ YÖNETMELİĞİ'NDEKİ FOTOPARK STANDARTLARINA UYULMASI GEREKMEKTEDİR.
4. TURİZM TESİS ALANLARINDA YAPILACAK TESİSLERİN KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞININ TURİZM TESİSLERİ YÖNETMELİĞİNE UYGUNLUĞU ZORUNLUDUR. TURİZM YATIRIM BELGESİ ALINMADAN İŞLETMEYE AÇILAMAZ.
5. TURİZM TESİS ALANLARI OLARAK PLANLANMIŞ VE İLGİLİ İDARECE ONAYLANMIŞ ALANLARDA YAPILAN TURİZM TESİS VE YAPILARI SONRADAN FİHİR BİCİMDE BAŞKA AMAÇLAR İÇİN KULLANILAMAZLAR. TAPU KULLANIMININ BEYANLAR HANESİNE TOPLAMIN YARARLANMASINA AYRIYAN YAPİ VE TURİZM TESİSİ OLDUĞU YAZILACAK, AYRICA TESCİL İŞLEMİ YAPILMADAN İNŞAAT RUHSATI VERİLMEMEYECİTİR. TURİSTİK TESİSLERİN FAALİYET GÖSTEREBİLMESİ İÇİN TURİZM İŞLETME BELGESİ ZORUNLUDUR.
6. 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI İLGİLİ İDARECE ONANMADAN UYGULAMA YAPILAMAZ.
7. 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANLARINDA İLGİLİ KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARININ KORUMA KURULUNUN ONAYI ALINIR.
8. 30 MART 2001 TARİH 25418 SAYILI RESMİ GAZETEDE YAYIMLANAN KIYI KANUNUN UYGULANMASINA DAİR YÖNETMEKLİKTE DEĞİŞİKLİK YAPILMASI HAKKINDAKİ YÖNETMELİK DİYARINCA KRUVAZİYER LİMAN OLARAK GÖSTERİLEN ALANDA YER ALACAK FONKSİYONLAR 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANLARINDA TURİZM BAKANLIĞINCA BELİRLENECEKTİR.
9. PLANDA KRUVAZİYER LİMAN KULLANIMINDAKİ ALANLARA İLİŞKİN YOĞUNLUK VE YÜKSEKLİKLER 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANLARINDA TURİZM BAKANLIĞINCA BELİRLENECEKTİR.

EK E. KARAKÖY-SALIPAZARI BÖLGESİ FOTOĞRAFLARI (2006 YILI)











ÖZGEÇMİŞ

1979 yılında Mersin’de doğan Zeynep Erdoğan, 1985-1990 yılları arasında İleri İlkokulu’nda okumuştur. 1990 yılında MEV Toros Lisesi ‘ne girdikten sonra 1997 yılında mezun olmuştur. Aynı yıl İ.T.Ü Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümünü kazanmıştır. 2001 yılında mezun olduktan sonra İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü Gayrimenkul Geliştirme Yüksek Lisans Programına girmeye hak kazanmıştır.

2001- 2002 yılları arasında RE/MAX Mesken A.Ş firmasında asistan olarak çalışan Zeynep Erdoğan, Mayıs 2004 tarihinden bu yana Colliers International firmasında Danışman olarak çalışmaktadır. Gayrimenkul’ün bütün alanlarında değerlendirme, finansal fizibilite, pazar araştırması gibi çalışmaların yanısıra, şirket tarafından periyodik olarak yayınlanan konut- perakende- otel pazar araştırması çalışmalarına da katkı sağlamaktadır.