

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL KIYI ALANLARININ YENİDEN CANLANDIRILMASI:
İSTANBUL LİMANI'NA İLİŞKİN BİR ÖNERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Burçak ERKMEN

**Kentsel Tasarım Anabilim Dalı
Kentsel Tasarım Programı**

OCAK 2015

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL KIYI ALANLARININ YENİDEN CANLANDIRILMASI:
İSTANBUL LİMANI'NA İLİŞKİN BİR ÖNERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Burçak ERKMEN
(519111002)**

**Kentsel Tasarım Anabilim Dalı
Kentsel Tasarım Programı**

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Nuran ZEREN GÜLERSOY

OCAK 2015

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 519111002 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi **Burçak ERKMEN**, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “**KENTSEL KIYI ALANLARININ YENİDEN CANLANDIRILMASI: İSTANBUL LİMANI'NA İLİŞKİN BİR ÖNERİ**” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Prof. Dr. Nuran ZEREN GÜLERSOY**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Doç.Dr. İpek AKPINAR AKSUGÜR**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Yrd.Doç.Dr. Elif KISAR KORAMAZ
İstanbul Ticaret Üniversitesi

Teslim Tarihi : **15 Aralık 2014**
Savunma Tarihi : **21 Ocak 2015**

“Tıpkı yengeçler gibi insanlar da su kenarında yaşamayı severler”

Wolf Von Eckardt

ÖNSÖZ

Bu çalışma İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Disiplinlerarası Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı'nda tamamlanan bir yüksek lisans tezidir. Bu çalışmada kentsel kıyıların yeniden canlandırılması kapsamında İstanbul kentinde önemli bir tarihi değere sahip olan İstanbul Limanı'na ilişkin bir kullanım ve tasarım önerisi geliştirilmiştir.

Çalışmamda yoğun emeği olan ve tez sürecimde büyük sabırla beni yönlendiren hocam Prof. Dr. Nuran ZEREN GÜLERSOY'a ve her zaman yanımda olan, beni hep destekleyen aileme, arkadaşlarıma ve ayrıca Dr. Oktan NALBANTOĞLU'na sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Ocak 2015

Burçak ERKMEN
(Peyzaj Mimarı ve Kentsel Tasarımcı)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xi
ÇİZELGE LİSTESİ	xiii
ŞEKİL LİSTESİ	xv
1. GİRİŞ	1
1.1 Tezin Amacı	3
1.2 Tezin Kapsamı.....	4
1.3 Çalışma Yöntemi.....	5
2. KIYI KAVRAMI VE KIYILARDA KULLANIMIN TARİHÇESİ	7
2.1 Kentsel Kıyılar Üzerine Yapılmış Çalışmalar	7
2.2 Kıyı Ve Kentsel Kıyı Kavramları.....	13
2.2.1 Kıyı kavramı	14
2.2.2 Kıyı biçimleri.....	16
2.2.3 Kentsel kıyı kavramı.....	17
2.3 Kıyı Kentlerinin ve Kentsel Kıyıların Tarihsel Gelişimi	20
2.3.1 Yerleşme dönemi	21
2.3.2 Liman kenti dönemi	21
2.3.3 Sanayi merkezi dönemi.....	22
2.3.4 Çöküntü alanı dönemi.....	22
2.3.5 Yenileme dönemi.....	23
2.4 Bölüm Değerlendirmesi	24
3. KENTSEL KIYILARIN YENİDEN CANLANDIRILMASI VE DÜNYA ÖRNEKLERİ	25
3.1 Kentsel Kıyıların Yeniden Canlandırılması	25
3.1.1 Kentsel kıyıların yeniden canlandırılma nedenleri	29
3.1.2 Kentsel kıyıların yeniden canlandırılmasında izlenen yöntemler.....	29
3.2 Kentsel Kıyıların Yeniden Canlandırılmasına İlişkin Dünya Örnekleri	31
3.2.1 Toronto Kenti Kıyı Projesi, Toronto, KANADA	32
3.2.1.1 Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin konumu	33
3.2.1.2 Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin tarihçesi.....	34
3.2.1.3 Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin amacı.....	37
3.2.1.4 Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin tasarımı ve uygulanması	38
3.2.1.5 Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin değerlendirilmesi	54
3.2.2 HafenCity Bölgesi Projesi, Hamburg, ALMANYA	55
3.2.2.1 HafenCity Bölgesi'nin konumu	55
3.2.2.2 HafenCity Bölgesi'nin tarihçesi.....	56
3.2.2.3 HafenCity Bölgesi Projesi'nin amacı.....	57
3.2.2.4 HafenCity Bölgesi Projesi'nin tasarımı ve uygulanması	59
3.2.2.5 HafenCity Bölgesi Projesi'nin değerlendirilmesi	66
3.2.3 Hunter's Point South Kıyı Projesi, New York, ABD	67
3.2.3.1 Hunter's Point South kıyısının konumu.....	68

3.2.3.2	Hunter's Point South kıyısının tarihçesi.....	69
3.2.3.3	Hunter's Point South Kıyısı Projesi'nin amacı	71
3.2.3.4	Hunter's Point South Kıyısı Projesi'nin tasarımı ve uygulanması.....	73
3.2.3.5	Hunter's Point South Kıyısı Projesi'nin değerlendirmesi	75
3.2.4	Keelung Limanı Projesi, Taipei, TAYVAN	76
3.2.4.1	Keelung Limanı Projesi'nin konumu	76
3.2.4.2	Keelung Limanı'nın tarihçesi.....	77
3.2.4.3	Keelung Limanı Projesi'nin amacı.....	81
3.2.4.4	Keelung Limanı Projesi'nin tasarımı ve uygulanması	82
3.2.4.5	Keelung Limanı Projesi'nin değerlendirilmesi	84
3.2.5	Pirrama Kentsel Kıyısı Parkı Projesi, Sydney, AVUSTRALYA.....	84
3.2.5.1	Pirrama Kentsel Kıyısı Parkı Projesi'nin konumu.....	85
3.2.5.2	Pirrama kıyısının tarihçesi.....	86
3.2.5.3	Pirrama Kentsel Kıyısı Parkı Projesi'nin amacı	88
3.2.5.4	Pirrama Kentsel Kıyısı Parkı Projesi'nin tasarımı ve uygulanması.....	89
3.2.5.5	Pirrama Kentsel Kıyısı Parkı Projesi'nin değerlendirilmesi	94
3.3	Bölüm Değerlendirmesi.....	94
4.	İSTANBUL LİMANI'NIN YENİDEN CANLANDIRILMASI ÖNERİSİ.....	99
4.1	Karaköy Kıyısı Bölgesi ve İstanbul Limanı'nın Tarihsel Gelişimi.....	99
4.1.1	İlk yerleşimler ve Bizans İmparatorluğu dönemi.....	99
4.1.2	Osmanlı İmparatorluğu dönemi	104
4.1.3	Türkiye Cumhuriyeti dönemi.....	106
4.2	İstanbul Limanı'nın Yeniden Canlandırılması Önerisi İçin Yapılan Ön Çalışmalar	110
4.2.1	Karaköy kıyı bölgesi ve İstanbul Limanı'nın fiziksel veri analizleri	110
4.2.1.1	İstanbul Limanı'nın konumu	110
4.2.1.2	Topoğrafya bilgileri.....	113
4.2.1.3	Ulaşım bilgileri.....	115
4.2.1.4	Dolu-Boş ilişkisi.....	117
4.2.1.5	Yapı kullanımı.....	119
4.2.1.6	Tescilli yapılar.....	121
4.2.1.7	Tarihi ve kültürel yapılar	123
4.2.1.8	Kat sayısı	125
4.2.1.9	İstanbul Limanı alan kullanımı	127
4.2.2	Karaköy kıyı bölgesi ve İstanbul Limanı'nın sosyal veri analizleri	129
4.2.2.1	Kullanıcı yoğunluğu.....	129
4.2.2.2	Kullanıcı davranışları	132
4.2.2.3	Kullanıcı özellikleri ve alanın kullanımına ilişkin görüşleri.....	134
4.3	İstanbul Limanı-Salıpazarı Rıhtımı İçin Yapılan Tasarım Projeleri	145
4.3.1	Sedad Hakkı Eldem tarafından hazırlanan proje	146
4.3.2	MSÜ Proje Grubu tarafından hazırlanan proje	148
4.3.3	Galataport Projesi.....	154
4.4	İstanbul Limanı'nın Yeniden Canlandırılması Gereğinin Nedenleri	158
4.5	İstanbul Limanı'nın Yeniden Canlandırılması Önerisi	165
5.	SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	173
	KAYNAKLAR.....	177
	EKLER.....	189
	ÖZGEÇMİŞ.....	197

KISALTMALAR

ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirme
FAO	: Food and Agriculture Organization of United Nations
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.
İETT	: İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
KLCG	: Keelung City Government
MSGSÜ	: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
MSÜ	: Mimar Sinan Üniversitesi
ÖİB	: T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
SHFA	: Sydney Harbour Foreshore Authority
TCSA	: Toronto City Summit Alliance
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TMMOB	: Türkiye Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TURYOL	: S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi
TWRC	: Toronto Waterfront Revitalization Corporation
ULI	: Urban Land Institute
UNESCO	: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

ÇİZELGE LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Çizelge 1.1 : Tezin kapsamı ve çalışma yöntemi	6
Çizelge 3.1 : Kentsel dönüşümün alt kavramları.....	28
Çizelge 3.2 : Dünya örneklerinin ve İstanbul Limanı karşılaştırması	97
Çizelge 4.1 : Karaköy kıyı bölgesi ve İstanbul Limanı için yapılmış SWOT analizi	159

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Kıyı kenar çizgileri ve onlarla ilgili kıyı şeritleri	16
Şekil 2.2 : Yüksek-dik kıyılarına örnek, Antalya falezleri	17
Şekil 2.3 : Alçak-yatık kıyılarına örnek, Büyükçekmece sahili.	17
Şekil 2.4 : Eski Tuz Gölü ve Eski Konya Gölü Sınırları	18
Şekil 2.5 : 1- Londra, 2- Amsterdam, 3- St. Petersburg, 4- Venedik	19
Şekil 2.6 : Babil Krallıkları Haritası	21
Şekil 3.1 : Toronto Kenti Kıyı Projesi üç boyutlu modeli	33
Şekil 3.2 : Toronto Kenti Kıyı Projesi	34
Şekil 3.3 : Fort York Planı, 1818.	35
Şekil 3.4 : Gardiner Expressway, 1962.	36
Şekil 3.5 : Toronto Kenti Kıyı Projesi alan ve bölümleri	39
Şekil 3.6 : The Port Lands bölgeleşmesi ve etaplanması	40
Şekil 3.7 : The Port Lands bölge analizi	41
Şekil 3.8 : Cherry Sahili'nden bir görünüş	41
Şekil 3.9 : Cherry Sahili Spor Alanları'ndan bir görünüş	42
Şekil 3.10 : Tommy Thompson Parkı'nın hava fotoğrafı	43
Şekil 3.11 : Ontario Gölü Parkı proje planı	43
Şekil 3.12 : Batı Don Lands projesinden genel bir görünüş	44
Şekil 3.13 : Aşağı Don Lands projesinden genel bir görünüş	45
Şekil 3.14 : Doğu Bayfront projesinden genel bir görünüş	46
Şekil 3.15 : Sherbourne Common Parkı projesinden genel bir görünüş	46
Şekil 3.16 : Sugar Beach'ten görünüşler	48
Şekil 3.17 : Yaya promenadı	49
Şekil 3.18 : Ahşap Yürüyüş Yolu	49
Şekil 3.19 : Kanada Meydanı	50
Şekil 3.20 : Ontario Meydanı	50
Şekil 3.21 : Rees dalga formu yaya köprüsü	51
Şekil 3.22 : Simcoe dalga formu yaya köprüsü	52
Şekil 3.23 : Spadina Dalga Formu Yaya Köprüleri	52
Şekil 3.24 : a. Police, b. Peter Dalga Formu Yaya Köprüsü Projeleri	53
Şekil 3.25 : a. Mimico, b. Marilyn Bell c. Port Union Su Kıyısı Parkları	54
Şekil 3.26 : HafenCity proje alanı	55
Şekil 3.27 : HafenCity proje alanının tarihi Speicherstadt antrepo alanı ile Elbe Nehri	56
Şekil 3.28 : Denizyolu ile gelen yükler demiryolu ile taşıyor	57
Şekil 3.29 : Tarihi kent merkezinin devamı niteliğindeki HafenCity Bölgesi	58
Şekil 3.30 : HafenCity Bölgesi Yeniden Canlandırma Projesi	59
Şekil 3.31 : Magellan Terraces'ın kırıklı formlardaki amfi tiyatro biçimli tasarımı	60
Şekil 3.32 : Magellan Terraces – Elbe Nehri ilişkisi	60
Şekil 3.33 : Marco Polo Terraces	61

Şekil 3.34 : Marco Polo Terraces'teki dağınık olarak yerleştirilmiş ahşap platformlar	61
Şekil 3.35 : Sandtorpark.....	62
Şekil 3.36 : Traditional Ship Harbor Alanı	62
Şekil 3.37 : Dar Es Salaam Meydanı	63
Şekil 3.38 : Merkez alanda bulunan pavilion ve kamusal açık alanlar	64
Şekil 3.39 : HafenCity Merkez Parkı - 5,5 m yüksekliğindeki yeşil platform	65
Şekil 3.40 : HafenCity Cruise Merkezi yerleşim seçimi	65
Şekil 3.41 : HafenCity uygulama etaplama.....	66
Şekil 3.42 : Hunter's Point South proje alanı	67
Şekil 3.43 : Hunter's Point South proje alanının konumunu gösteren hava fotoğrafı	68
Şekil 3.44 : Hunter's Point South proje alanının konumunu gösteren harita	69
Şekil 3.45 : Hunter's Point South, 1940'lar	71
Şekil 3.46 : Hunter's Point South arazi kullanımı	72
Şekil 3.47 : Hunter's Point Parkı akış ve yeşil alan kullanımı şeması.....	73
Şekil 3.48 : Hunter's Point Parkı peyzaj alanları genel görünüşü	74
Şekil 3.49 : Hunter's Point Parkı peyzaj alanı içinde yer alan bir kültürel aktivite alanı	75
Şekil 3.50 : Hunter's Point Parkı konut yapılarının inşası.....	75
Şekil 3.51 : Keelung Limanı Üç Boyutlu Modeli	76
Şekil 3.52 : Keelung Limanı Projesi Konumu	77
Şekil 3.53 : Keelung'un ilk yerleşimleri	78
Şekil 3.54 : Keelung 1650'ler	78
Şekil 3.55 : Keelung 1870'ler	79
Şekil 3.56 : Keelung 1920'ler	80
Şekil 3.57 : Keelung günümüz.....	80
Şekil 3.58 : Keelung Limanı Kamusal Alan Kurgusu	81
Şekil 3.59 : Keelung Limanı sembolik oturma elemanı	82
Şekil 3.60 : Keelung Limanı'nın iki yakasını birbirine bağlayan yaya köprüsü	83
Şekil 3.61 : Keelung Limanı kamusal kullanımı	83
Şekil 3.62 : Pirrama Parkı hava fotoğrafı	85
Şekil 3.63 : Pirrama Parkı konumu ve yakın çevresi	86
Şekil 3.64 : Pirmont Sanayi sonrası dönem	87
Şekil 3.65 : Pirrama Parkı arazisi 1990 başları	87
Şekil 3.66 : Pirrama Parkı master planı	89
Şekil 3.67 : Pirrama Parkı tasarım prensipleri	90
Şekil 3.68 : Pirrama Parkı genel görünüm	91
Şekil 3.69 : Pirrama Parkı su kullanımı	92
Şekil 3.70 : Pirrama Parkı alan kullanımları	93
Şekil 4.1 : Eski Çağlarda Konstantinopolis (İstanbul).....	101
Şekil 4.2 : Bizans İmparatorluğu döneminde İstanbul.....	103
Şekil 4.3 : 1840'ta İstanbul ve bugünkü İstanbul Limanı bölgesi	105
Şekil 4.4 : 1893'te İstanbul ve bugünkü İstanbul Limanı bölgesi	106
Şekil 4.5 : 1900'lü yıllarda İstanbul.....	108
Şekil 4.6 : İstanbul Limanı'nın İstanbul İli içindeki konumu.....	111
Şekil 4.7 : İstanbul Limanı'nın kent dokusu içindeki konumu.....	112
Şekil 4.8 : İstanbul Limanı ve kıyı alanından iç kısımlara doğru giderek yükselen	113
Şekil 4.9 : İstanbul Limanı ve çevresi topoğrafya analizi.....	114
Şekil 4.10 : İstanbul Limanı ulaşım analizi	116

Şekil 4.11 : Sanatkarlar Parkı'ndan İstanbul Limanı'na doğru bir görünüş	117
Şekil 4.12 : Karaköy kıyı bölgesi ve İstanbul Limanı dolu-boş ilişkisi.	118
Şekil 4.13 : a- Galata Rıhtımı b- Salıpazarı Rıhtımı çevresindeki konut dokusu ..	119
Şekil 4.14 : İstanbul Limanı ve çevresi yapı kullanım analizi.....	120
Şekil 4.15 : Karaköy'deki tescilli yapılardan bazıları	121
Şekil 4.16 : İstanbul Limanı ve çevresindeki tescilli yapılar.....	122
Şekil 4.17 : a-Tophane Çeşmesi, b-Kılıç Ali Paşa Camii, c-Tophane-i Amire, d- Nusretiye Camii, e-Tophane Saat Kulesi, f-Tophane Kasrı, g-Çinili Han, h-TDİ G. Müd., i-Karaköy Yolcu Terminali	123
Şekil 4.18 : İstanbul Limanı içindeki ve çevresindeki tarihi ve kültürel yapılar	124
Şekil 4.19 : Salıpazarı Rıhtımı ve Karaköy kıyı bölgesi kat yükseklikleri.....	125
Şekil 4.20 : İstanbul Limanı içindeki ve çevresindeki yapıların kat sayısı analizleri	126
Şekil 4.21 : İstanbul Limanı'nın denizden görünüşü.....	127
Şekil 4.22 : İstanbul Limanı Alan Kullanım Analizi ve Yapı m ² 'leri (taban alanı)	128
Şekil 4.23 : Kültürel amaçlı kullanılan antrepoların bir etkinlik dönemindeki yoğunluğu.....	130
Şekil 4.24 : Kültürel amaçlı kullanılan antrepoların 13. İstanbul Bienali'ndeki	130
Şekil 4.25 : Karaköy kıyı bölgesinde ulaşılabilir kıyı alanı kullanım yoğunluğu ...	131
Şekil 4.26 : Necatibey Caddesi çevresinde yeni açılan kafelerin oluşturduğu yoğunluk.....	132
Şekil 4.27 : Necatibey Caddesi çevresindeki bir kafenin dış mekan kullanımı	133
Şekil 4.28 : Rıhtım Caddesi yanındaki kıyı alanı kullanımı	134
Şekil 4.29 : Kullanıcıların cinsiyet dağılımı	136
Şekil 4.30 : Kullanıcıların yaş dağılımı	136
Şekil 4.31 : Kullanıcıların eğitim dağılımı	136
Şekil 4.32 : Kullanıcıların alanda bulunma amaçları.....	137
Şekil 4.33 : Alanın kullanım yoğunluğu.....	138
Şekil 4.34 : Alanın kullanım aralığı.....	138
Şekil 4.35 : Alanın mevsimsel kullanımı.....	139
Şekil 4.36 : Alanın günlük kullanım yoğunluğu.....	139
Şekil 4.37 : Karaköy kıyı bölgesine ulaşım araçları	140
Şekil 4.38 : Karaköy kıyı bölgesi ulaşım konforu	140
Şekil 4.39 : Kullanıcıların diğer İstanbul kıyıları tercihleri.....	141
Şekil 4.40 : Kruvaziyer Liman'ın kullanıcıya hissettirdikleri	142
Şekil 4.41 : Karaköy kıyısı sorunları	142
Şekil 4.42 : Kruvaziyer Liman işlev değişikliği halindeki kullanılabilirlik	143
Şekil 4.43 : İstanbul Limanı bölgesine alternatif yaklaşımlar	144
Şekil 4.44 : İstanbul Limanı'ndaki yapılara kullanım önerileri.....	144
Şekil 4.45 : İstanbul Limanı'nın kamusal açık alan kullanımı ile yeniden canlandırılmasının tahmini etkileri.....	144
Şekil 4.46 : Sedat Hakkı Eldem, Salıpazarı Ofis ve Depo Tesisleri ve Tophane ...	147
Şekil 4.47 : Sedat Hakkı Eldem, Salıpazarı Ofis ve Depo Tesisleri ve Tophane Meydan Düzenlemesi Projesi kesiti	148
Şekil 4.48 : Sedat Hakkı Eldem'in el çizimi olan proje alanı perspektifi.....	148
Şekil 4.49 : MSÜ Proje Grubu tarafından hazırlanmış öneri proje 1	149
Şekil 4.50 : MSÜ Proje Grubu tarafından hazırlanmış öneri proje 2	150
Şekil 4.51 : MSÜ Proje Grubu tarafından hazırlanmış analiz paftası.....	151
Şekil 4.52 : MSÜ Proje Grubu tarafından hazırlanmış eskiz örnekleri 2	152
Şekil 4.53 : MSÜ Proje Grubu tarafından hazırlanmış eskiz örnekleri 1	153

Şekil 4.54 : Galataport projesi yerleşim plan perspektifi.....	156
Şekil 4.55 : Galataport Projesi - Salıpazarı Rıhtımı tarafından bir perspektif.....	157
Şekil 4.56 : Galataport rıhtım alanı.....	157
Şekil 4.57 : Galataport Projesi kamusal açık alanları	158
Şekil 4.58 : Tarihi değer taşıyan yapıların geri planda kalmaları	161
Şekil 4.59 : İstanbul Limanı'nın mevcuttaki duvar etkisi.....	162
Şekil 4.60 : Kruvaziyer gemiler sebebiyle kent silüetinin ve deniz manzarasının bozulması.....	163
Şekil 4.61 : İstanbul Limanı mevcut problemler	164
Şekil 4.62 : İstanbul Limanı yeniden canlandırma projesi için öneilen tasarım kararları	170
Şekil 4.63 : İstanbul Limanı'nın yeniden canlandırma projesi için önerilen fonksiyonlar	171

KENTSEL KIYI ALANLARININ YENİDEN CANLANDIRILMASI:

İSTANBUL LİMANI'NA İLİŞKİN BİR ÖNERİ

ÖZET

Tarih boyunca kıyılar, yerleşim yeri olarak seçilmesi, kentleşmenin gelişmesi, sanayinin yerleşmesi, sosyal yaşam alanı olarak kullanılması gibi konularında hep öncelikli olmuştur. Suyun taşıdığı önem doğrultusunda kıyılar sosyal, ekonomik, estetik ve rekreasyonel fırsatlar sağlamışlardır. Bu fırsatlar kıyı kentlerini her zaman olumlu yönde etkilemişlerdir.

Sanayi Devri'ne gelindiğinde kent merkezindeki kıyılar fabrikalar ve nakliye hizmetleri veren yük limanları tarafından kullanılmaya başlanmıştır. 1960'lı yıllardan sonra çeşitli teknolojik ilerlemeler ve ulaşım sistemlerinin gelişmesi ile birlikte sanayi ve liman alanları kent merkezlerindeki kıyılardan taşınmışlardır. Bu dönemde işlevini yitirmiş ve çürümeye terk edilmiş kentsel kıyıların yeniden değerlendirilerek canlandırılması kavramları ortaya çıkmıştır. Amerika ve Avrupa'nın öncü olduğu sanayi sonrası kıyıların yeniden canlandırılması, kentlerde olumlu etkilerini göstermiştir.

Kentsel kıyı alanlarının yeniden ele alınması konusu Türkiye'de 1970'li yıllarda başlamıştır. İstanbul'da kent merkezinde yer alan ve Galata Rıhtımı ve Salıpaazarı Rıhtımı'nın birleşmesiyle oluşan İstanbul Limanı, 1986 yılına kadar işlevini korumaktaydı. 1986 yılında limanın yük gemilerine, 1988 yılında ise TIR girişlerine kapatılması ile birlikte işlevini yitirmiştir; ancak İstanbul Limanı'nın 1994 yılında yolcu gemilerine hizmet vermeye başlamasıyla alan kente ve kentli kullanımına açılmamıştır.

Bu tez çalışmasında kentsel kıyıların tarihsel süreç içinde geçirdiği dönüşüm ve gelişimler, yeniden canlandırılan dünya örnekleri ve çalışma alanı olan İstanbul Limanı'nın yer aldığı Karaköy kıyısının tarihi araştırılarak, İstanbul Limanı için kente, kent kıyısına ve kentliye kazandırılacak bir tasarım yaklaşımının kriterlerini belirleyerek bir proje önerisi sunmak amaçlanmıştır.

Tezin amacı doğrultusunda kentsel kıyıların 1960-2013 yılları arasında dünyada ve Türkiye'de yapılan akademik çalışmalar literatür taraması kapsamında araştırılmış ve irdelenmiştir. izlenen yöntemler ve önem verilen konuların anlaşılabilmesi için Sanayi Devri sonrası bozulan kentsel kıyıların yeniden canlandırılmasına ilişkin dünya örnekleri araştırılmış ve incelenmiştir. Çalışmanın odak alanı olan İstanbul Limanı'nın kamusal kullanım amaçlı yeniden canlandırılması için bir öneri geliştirilirken çalışma alanı ve içinde yer aldığı Karaköy kıyı bölgesinin fiziksel ve sosyal veri analizleri yapılmış ve değerlendirilmiştir.

Bu tez çalışması 5 ana bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm olan Giriş bölümünde tezin amacı, kapsamı ve yöntemi detaylı olarak anlatılmaktadır.

İkinci bölüm “Kıyı Kavramı ve Kıyılarda Kullanımın Tarihçesi” başlığı altında ilerlemektedir. Bu bölümde ilk olarak tez çalışmasına ışık tutacak bir literatür araştırması yapılmıştır. Bu literatür araştırmanın kapsamı kentsel kıyıların Sanayi Devri’nden sonra yeniden değerlendirilmeye alınması ve canlandırılmaya başlanması ile birlikte 1960’larda başlayan akademik çalışmalardan oluşmaktadır. Akademik çalışmaların on yıllık dönemler halinde incelenmesi sonucu sürekli değişen ve gelişen bir sistemin parçaları olduğu görülmüştür. Dünyada akademik çalışmalar ve eleştiriler ışığında sürekli kendini yenileyen ve geliştiren tasarımlar ortaya çıkmıştır. Daha sonra kıyı ve kentsel kıyı kavramlarının tanımları, kuralları ve sınırları bilinmeden yapılan incelemeler ve araştırmalar yetersiz ve eksik kalacağından kıyı kavramı, kıyı biçimleri ve kentsel kıyı kavramlarının tanımları araştırılarak tez çalışması sisteminin bir parçası olarak kullanılmışlardır. Bu bölümde son olarak kıyı kentlerinin oluşumu ve yerini kentsel kıyılara bırakışının tarihsel süreci ve gelişimi incelenmiştir. Yerleşme dönemi ile kıyı kentlerinin oluştuğu, kıyı kentlerinin gelişip büyüyerek liman kentleri haline geldiği, liman alanlarının sanayiye beslemesiyle kıyıların önemli sanayi bölgelerine dönüştüğü ve sanayinin kıyılardan taşınmasıyla kıyıların çürümeye terk edilmiş kent parçaları halini aldığı süreç anlatılmıştır. Çürümeye terk edilen sanayi sonrası kıyıların yenileme ve yeniden canlandırma çalışmalarında izlenen yöntemler ve sonuçları hakkında da araştırmalar yapılmıştır.

Üçüncü bölüm olan “Kentsel Kıyıların Yeniden Canlandırılması ve Dünya Örnekleri”nde ilk olarak kentsel kıyıların yeniden canlandırılması konusu ele alınmıştır. Sanayi Devri’nden sonra fabrika ve liman atıkları ile çürümeye terk edilmiş olan kıyı alanlarının kentsel dönüşüm kavramının alt kategorilerinden biri olan yeniden canlandırma yöntemi ile nasıl tekrar kente ve kentliye kazandırıldığı araştırılmaktadır. Bu aşamada ayrıca, kentsel kıyıların kente ekonomik, sosyal, kültürel ve fiziksel getirilerinin olmasını sağlamak için yeniden canlandırılması gerektiği irdelenmektedir ve kentsel kıyılar yeniden canlandırılırken izlenen yöntemlerin neler olduğu sorgulanmaktadır.

Bu bölümde ikinci olarak, Amerika, Avrupa, Asya ve Avusturalya kıtalarında bulunan, geçmiş ya da mevcutta sanayi ve/veya liman işlevi görmüş olan; ancak zamanla işlevlerini yitirmiş ya da kentten kopmuş oldukları için yeniden canlandırılmasına karar verilmiş 5 proje incelenmiştir. Projelerin her biri, proje alanının konumu ve tarihçesi, projelerin yapılma amacı, tasarımı ve uygulanması başlıkları altında incelenmiş, analiz edilmiş ve bu tez çalışmasının odak alanı olan İstanbul Limanı kapsamında örnek oluşturabilecek özellikleri değerlendirilmiştir.

Proje alanlarının geçmişteki kullanımı incelenirken alanların tarihlerini anlatan kaynaklar araştırılmış ve alanların ilk yerleşimlerinden yeniden canlandırma aşamalarına kadar uzanan süreçleri ele alınmıştır. Proje alanlarının yakın çevre kullanımları projelerin konumlarıyla birlikte güncel kaynaklardan araştırılarak elde edilmiş ve proje alanlarıyla olan ilişkileri göz önünde bulundurulmuştur. Proje alanlarının geçmişlerinden yeniden canlandırma süreçlerine kadar olan kısım irdelendikten sonra projenin tasarım süreci ve uygulanması tasarım ve uygulama firmaları ve ilgili devlet kurumlarının görüş ve değerlendirmeleri doğrultusunda değerlendirilmiştir. Bu değerlendirilmeler sonucunda tasarımlar üç ana başlık (geçmiş kullanımı, yakın çevre kullanımı ve yeniden canlandırma projesinde yer alan fonksiyonlar) altında incelenmiştir.

Dördüncü bölümde bu tez çalışmasının odak alanı olan, Karaköy kıyısında bulunan ve Galata Rıhtımı ve Salıpazarı Rıhtımı’ndan oluşan İstanbul Limanı için bir yeniden

canlandırma önerisi geliştirilmiştir. İstanbul Limanı'nın kamusal bir kullanımla yeniden canlandırılması ve kente ve kentliye kazandırılabilmesi adına sağlıklı ve tutarlı bir proje önerisi oluşturulması hedeflenmiştir. Bu doğrultuda öncelikle Karaköy kıyılarının tarihsel gelişimi ele alınmıştır, daha sonra İstanbul Limanı'nın ve içinde bulunduğu Karaköy kıyı bölgesinin fiziksel ve sosyal veri analizleri oluşturularak incelenmiş ve çeşitli ön çalışmalar yapılmıştır. Daha sonra çalışma alanının kuzeydeki parçası olan Salıpazarı Rıhtımı için yapılmış tasarım projeleri incelenmiştir. Yine bu bölümde İstanbul Limanı'nın yeniden canlandırılması gereğinin nedenleri açıklanmış ve bu araştırma, analiz ve incelemeler sonucunda bir sentez olarak ortaya çıkan İstanbul Limanı'nın yeniden canlandırma önerisi, dördüncü bölümün son çalışması olarak yer almıştır.

Beşinci bölüm olan son bölümde, tüm tez çalışmasının değerlendirmesi yapılarak çalışma alanı olan İstanbul Limanı için hazırlanmış olan kamusal bir kullanımla yeniden canlandırma önerisinin kente ve kentliye katkılarından söz edilmiştir. Bu alanın kamusal bir açık alana dönüştürülerek yeniden canlandırılmasının kente, kent kıyısına ve kentliye sosyal, kültürel, tarihi, estetik ve ekonomik faydalar sağlayacağı vurgulanmıştır.

THE REVITALIZATION OF URBAN WATERFRONT: A PROPOSAL FOR İSTANBUL HARBOR

SUMMARY

Throughout history, waterfronts have been a preferred site for settlement, development of urbanization, settlement of industry, and for use as a social habitat. Due to the importance of water, waterfronts have provided social, economic, aesthetic and recreational opportunities which have had a positive effect on their related cities.

In the Industrial Era, waterfronts in the city centre had begun being used by factories and ports offering transportation services. After the 1960's, with various advances in technology and developments in transportation systems, industrial areas and ports have moved from waterfronts in the city centres. Meanwhile, the concept of the revitalization through revaluation of dysfunctional and abandoned urban waterfronts has been introduced. The United States and Europe having been pioneers, the revitalization of post-industrial waterfronts have projected positively on the cities.

The issue of the revaluation of urban waterfront areas in Turkey has begun in the 1970's. The Port of Istanbul which is located in the city centre and is composed of the Galata and Salıpazarı quays had remained functional until 1986. It has lost its function as it was gradually closed to freighters in 1986 and TIR entries in 1988, and is still today closed to the city and public use as it began to service cruise ships in 1994.

This thesis study aims to present a project proposal by researching the development and transformations of urban waterfronts throughout history, revitalised world examples and the history of the Karaköy waterfront which includes the study area, the Port of Istanbul, and by determining the criteria of a design approach that will reintegrate the Port of Istanbul into the city, the urban waterfront and the citizens.

Pursuant to the aim of the thesis, a literature review of the academic studies between 1960 and 2013 both in Turkey and the rest of the world has been conducted. In order to fully understand the methods and prominent topics, world examples regarding the revitalization of the degenerated urban waterfronts after the Industrial Era have been researched and studied. While developing a proposition for the regeneration of the Port of Istanbul, the main focus of the thesis, for public use, physical and social data analyses of the study area and the Karaköy waterfront of which it is a part of, have been made and evaluated.

This thesis study is composed of 5 main sections. The Introduction which is the first section, thoroughly explains the purpose, context and method of the thesis.

The second section proceeds under the heading "The Concept of the Waterfront and the History of the Use of Waterfronts". First of all, a literature review has been made

in this section to pave the way for the thesis. This literature review covers the academic studies that have begun in the 1960's with the revaluation and revitalization of urban waterfronts after the Industrial Era. After the analysis of the academic studies as decades, it has been observed that they are pieces of a system that is constantly undergoing change and development. Through academic studies and criticism regenerative designs have formed all over the world. Since examinations and research without definitions, rules or boundaries would be inadequate, the concept of the waterfront, forms of waterfronts and their definitions have been researched and integrated into the thesis study. Finally in this section, the historical course and progress of the formation of waterfront cities and their development into urban waterfronts have been studied. The process of the formation of waterfront cities with the settlement era, their development and growth into port cities, and then with port areas nourishing the industry, their development into prominent industrial areas, and finally, their abandonment as the industry recedes from the waterfronts, has been told. Moreover, research regarding the methods and their results of regenerative studies on abandoned, post-industrial waterfronts has also been included.

The third section, 'The Revitalization of Urban Waterfronts and World Examples' first of all discusses the revitalization of urban waterfronts. It studies how the waterfront areas that have been abandoned in factory and port wastes after the Industrial Era are regenerated for the city's and citizen's use by means of the revitalization method which is a subcategory of the urban renewal concept. In this stage, to ensure economic, social, cultural and physical gains, the necessity of revitalization and its methods are analysed.

Secondly in this section, 5 projects across America, Europe, Asia and Australia of past or recent industrial areas and/or ports that no longer function as such which have been decided to be revitalized have been studied. Each of these projects have been viewed and analysed in terms of location and historical background of the project field, aim, design and application of the project, and their features which are exemplary for the Port of Istanbul which is the main focus of this thesis have been evaluated.

As the past uses of the project areas are examined, sources on the history of the areas have been researched, the complete process from their very first settlements to their revitalization being taken into account. The near surroundings of the project areas along with project locations have been acquired through research from contemporary sources, having taken their relations to the project areas into consideration. After studying the project areas from their past onto their revitalization process, the design process and application of the project has been evaluated with respect to the views and assessments of the design and application companies, and the related public institutions. As a result of these evaluations, the designs have been studied under the following three main categories: past use, near surrounding use and functions in the revitalization project.

In the fourth section, a revitalization proposition has been developed for the Port of Istanbul which is located on the Karaköy waterfront, is composed of the Galata and Salıpazarı quays and is the focal area of this thesis study. The constitution of a healthy and consistent project proposition has been intended for the revitalization of the Port of Istanbul through public use and its integration with the city and its citizens. Therefore, first the historical development of the Karaköy waterfronts have

been covered, then the physical and social data analyses of the Port of Istanbul and the Karaköy waterfront that contains it have been formed, reviewed and preliminary studies have been made. Afterwards, the design projects for the northern part of the study area which is the Salıpazarı quay have been examined. Furthermore, the reasons behind the necessity of the revitalization of the Port of Istanbul has been explained, and the revitalization proposition of the Port of Istanbul which is a synthesis of this research, these analyses and examinations, has been the final study of the fourth section.

In the fifth and final section, by an overall evaluation of the thesis study, the contributions of the suggestion of revitalization by public use, prepared for the study area, the Port of Istanbul, to both the city and its citizens have been mentioned. It has been emphasized that the revitalization of this area through the its conversion into a public open space will socially, culturally, historically, aesthetically and economically benefit the city, the waterfront area and the citizens.

1. GİRİŞ

Kıyılar tarih boyunca insanlık ve kentleşme için önemli fiziksel etmenlerden biri olmuştur. Gerek kente sosyal ve ekonomik katkılarda bulunması açısından olsun, gerek rekreasyonel fırsatlar sağlaması açısından olsun, gerekse estetik değerler taşımasından dolayı insanın ikincil ihtiyaçlarını karşılaması açısından olsun kıyılar bağlı olduğu kentleri her zaman olumlu yönde etkilemişlerdir. Suyla kıyısı olmayan kentler, farklı fırsatlar yaratmadıkları sürece, büyük ölçüde eksik kalmışlardır.

Sanayi Devri'nin erken dönemlerinde kıyılar neredeyse sadece çeşitli malların nakliyesi, stoklanması ve ticareti için kullanılmaktaydı. Daha sonra teknolojinin gelişmesi, binek araç ve uçakların yaygınlaşması sayesinde kıyılara baskı yapan şehirler 1960 ve 1970'lerde gerilere çekilmiştir. Aynı dönemde kıyılarının önemi ve sağlayabileceği fırsatlar anlaşılmaya başlanmıştır ve Avrupa ve Amerika, kıyı alanlarının yeniden canlandırılması bağlamında öncü olmuşlardır. Bu iki kıta Sanayi Devri boyunca yıpranmış ve bozulmuş kıyıları yeniden canlandırmaya 1970'lerde başlamıştır. Kentsel kıyıların yeniden canlandırılması, değerlendirilmesi ve geliştirilmesi konuları kentlere pek çok olumlu sonuçlarını yansıtmıştır. Kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılması konusu, tüm dünyada halen önemini koruyan ve ilgili çalışmaların sürdüğü bir konudur; çünkü kentsel kıyılar kente ve suya kattığı hareketlilik, canlılık ve değerden dolayı sosyal, ekonomik ve ekolojik önem taşımaktadır. Kent için bu kadar önemli alanlar olan kent kıyıları ise hak ettiği değeri görmesi bakımından ayrıcalıklı ve özenle çalışılması ve irdelenmesi gereken hassas alanlardır.

Türkiye işlevini yitirmiş kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılması girişimini ilk kez 1980'lerde gerçekleştirmiştir; ancak 2010'lu yıllarda olunmasına karşın ülkemizin en gelişmiş kenti olan İstanbul kıyılarının bile halen yeteri kadar canlandırılmadığı gözlemlenmektedir. Oysaki ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması nedeniyle hayli önemli bir kıyı şeridi vardır. Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde yer alan adalar da dahil olmak üzere toplam kıyı şeridi uzunluğumuz 8333 kilometredir.

Türkiye'nin ekonomik, sanayi ve ticari en önemli şehri sayılabilecek ve aynı zamanda anakent (metropol) özellikleri taşıyan İstanbul da bir kıyı kentidir. İstanbul'u diğer kıyı kentlerinden ayıran ve ayrı bir önem kazandıran, İstanbul'un bir boğaz kenti olması ve sınırları kapsamında bir haliç barındırması ve bu durumun kenti üç parçaya bölmüş olması durumu kentteki kentsel kıyı alanlarının sayısını artırmaktadır ve bu artış da kentin su ile olan ilişkisini güçlendirmekte ve çeşitlendirmektedir.

Kıyı alanları oldukça fazla olan İstanbul'un toplam kıyı şeridi uzunluğu 647 kilometredir. Şile, Beykoz, Ümraniye, Ataşehir, Maltepe, Kartal, Pendik ve Tuzla Anadolu Yakası kıyı şeridini çevreleyen ilçelerdir ve Çatalca, Arnavutköy, Eyüp, Sarıyer, Beşiktaş, Şişli, Beyoğlu, Fatih, Zeytinburnu, Bakırköy, Avcılar, Beylikdüzü, Büyükçekmece ve Silivri ise Avrupa Yakası'nı çevreleyen ilçelerdir. Bu ilçelerden öne çıkanları ise son zamanlarda gündemde olmalarından dolayı Kartal, Kadıköy, Üsküdar, Beşiktaş ve Beyoğlu'dur.

Tüm bu kıyı semt ve ilçelerine sahip olan İstanbul kentinin su ile olan yakın ilişkisi tarih boyunca çok çeşitli kullanımlara şahitlik etmiştir ve bu kentsel kıyıların özel, ticari, doğal ve kamusal kullanımları günümüzde de gözlemlenebilmektedir. İstanbul'un kıyıları da diğer kıyı kentleri gibi hızlı nüfus artışı, endüstrileşme, ticari gelişim ve turizm gibi etkilerin yarattığı sorunlardan etkilenmektedir.

1939 yılında Galata Rıhtımı ve Salıpazarı Rıhtımı'nın birleştirilmesiyle İstanbul Limanı oluşmuştur (Tekeli, 2013). Galata Rıhtımı da endüstrileşme ve ticari gelişimden etkilenen İstanbul kıyı alanlarının başında gelmektedir. Tarihte çok önemli bir liman olma özelliğini taşıyan, Galata Rıhtımı 1986 yılına kadar Türkiye'nin en büyük ve en önemli limanı olmuştur. 30 Nisan 1986'dan sonra ise Galata Rıhtımı yük gemisi ve 19 Eylül 1988'de ise tır trafiğine kapatılmıştır ve yalnızca yükleme-boşaltma ve depolama hizmeti vermiştir (Odman, 2011).

1993 yılında Salıpazarı Limanı, İstanbul 1 nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kararı sonucunda "Beyoğlu Kentsel Sit Alanı" olarak ilan edilmiştir. 1994 yılında ise Bakanlar Kurulu, Salıpazarı Limanı'nı "Turizm Bölgesi" olarak kullanma kararı vermiştir. 1994-1999 tarihleri arasında Salıpazarı Limanı, eski Sovyet

devletlerinden “bavul ticareti” yapmak için gelen yolcu gemilerinin kullandığı bir liman haline gelmiştir.

2005 yılında İstanbul Rıhtımı'nın ilk ihalesi Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü tarafından “İstanbul Salıpazarı, Karaköy Kruvaziyer Liman turizm ticaret kompleksinin “yap-işlet-devret modeliyle” yapım işletim devri” adı altında yapılmıştır. Bu ihale ile birlikte meslek odalarının itirazları başta olmak üzere pek çok tartışma başlamış ve ilk ihale iptal edilmiştir. Çeşitli kanun değişiklikleri sonucunda yeniden ihaleye açılması sağlanan liman alanı hakkındaki tartışmalar halen devam etmektedir.

Günümüzde, İstanbul Limanı'nın Galata Rıhtımı kısmı kruvaziyer yolcu gemilerine hizmet vermektedir ve Salıpazarı Rıhtımı kısmı da ihalesi yapılan proje tamamlanırsa aynı işlevi görecektir. İşlevini yitirmiş, eski bir liman olan İstanbul Limanı'nın kruvaziyer liman alanı olarak yeniden işlevlendirilmesinin kent ve kentli için olumsuz etkiler doğuracağı düşünülmektedir. Bu nedenle, bu çalışmada literatür ve dünyadan örnekler incelenerek bu örneklerin Karaköy kıyısına nasıl katkı sağlayabileceği ve nasıl örnek teşkil edebileceği araştırılmış ve tartışılmıştır. Sonuçta, Galata ve Salıpazarı rıhtımlarından oluşan İstanbul Limanı'nın kamusal bir açık alan kullanımı ile nasıl yeniden canlandırılabilir ve kent ve kentliye kazandırılabilirine ilişkin bir öneri geliştirilmiştir. İşlevini yitirmiş ve kent merkezinde yer alan eski bir liman alanının, pek çok dünya örneğinde olduğu gibi, yeşil alanlar ile bütünleştirilerek, toplanma, oturma ve dinlenme alanları yaratılarak, su kıyısına yaklaşmayı sağlayacak yürüyüş yolları ve iskeleler tasarlanarak Boğaz'ın kent ve kentliyi buluşturması hedeflenmiştir. Ayrıca çalışma alanındaki mevcut yapıların sosyal ve kültürel kullanımlarla yeniden işlevlendirilmesi ile kamusal alan desteklenerek kullanımının artırılması ve güçlendirilmesi düşünülmüştür.

1.1 Tezin Amacı

Kıyılara tarihin ilk yerleşimlerinden itibaren sağladığı olanaklar nedeniyle özel bir önem verilmiştir. Daha sonraları sanayinin ortaya çıkması ve gelişip Sanayi Devri'ne geçilmesiyle kıyılardan yararlanılmaya devam edilmiş; ancak Sanayi Devri sonrasında kıyılardan geri çekilmeye başlanmasıyla kıyılar terk edilmiş ve atıl alanlar olarak kalmıştır. Kentler ekonomik anlamda güçlendikten sonra, gelişmiş ülkelerde

1970'lerden itibaren, kıyıların yeniden değerlendirilmesi fikri ortaya çıkmış ve bir süreliğine terk edilmiş olan kıyıları bu kez kent ve kentli için düzenlenmeye başlanmıştır.

Türkiye genelinde ve özellikle İstanbul'da kentsel kıyı alanları ticari ve iktisadi kaygılar ve çıkarlar nedeniyle kamusal kullanımı gözetmeksizin, çeşitli amaçlar doğrultusunda kullanılmaktadır; ancak kentsel kıyıları kentin en değerli alanlarını oluşturması nedeniyle, ayrı bir önem ve titizlikle ele alınarak özellikle kent ve kamu yararına olacak şekilde, en etkili biçimde kullanılmalıdır. Bu doğrultuda, İstanbul için tarih boyunca çok önemli bir liman olmuş olan İstanbul Limanı'nı işlevini yitirmiş olması ve mevcuttaki kruvaziyer liman işlevinin Karaköy ve çevresini olumsuz etkilemesi nedeniyle buradan taşınmalı kamusal kullanım amacıyla yeniden canlandırılmalı ve kente ve kentliye kazandırılmalıdır.

Bu çalışmanın amacı, dünyada kıyıların geçirdiği tarihsel süreç doğrultusunda kentsel kıyıların yeniden canlandırılmasını araştırarak İstanbul Limanı için bir öneri geliştirmektir. Bu amaç doğrultusunda peyzaj mimarlığı ve kentsel tasarım ile birlikte yürütülmüş olan yeniden canlandırma kıyı projeleri incelenip ülkemizin en gelişmiş kentlerinden biri olan İstanbul'daki Karaköy kıyısında bulunan İstanbul Limanı için örnek oluşturmaları hedeflenmiştir. Bu araştırmalar ve karşılaştırmalar sonucunda İstanbul Limanı özelinde, kıyıların yeniden canlandırılması kapsamında, kamusal amaçlı bir kullanım için tasarım kriterleri ve yaklaşımları belirlenmiştir.

1.2 Tezin Kapsamı

Tezin kapsamında öncelikle, kıyılarda konumlanan ilk yerleşim bölgelerinin Sanayi Devri ile kıyılara yerleşen sanayi alanlarının ve daha sonra geri çekilen sanayiden arta kalan alanların Sanayi Devri Sonrası Dönem'de bu konu itibarıyla önde gelen ülke ve şehirlerde nasıl yeniden ele alındığını araştırılmıştır. Tez kapsamında ayrıca bu kıyıları ile ilgili olarak yeniden canlandırma sürecinde hangi konulara önem verildiği, tasarımlarında ne gibi elemanlar kullanıldığı, şehre neler kattığı gibi konular da yer almaktadır. Bunlara ek olarak, ülkemizin en önemli kıyı şehirlerinden biri olan İstanbul'daki İstanbul Limanı'nın dünya örnekleri de göz önünde bulundurularak nasıl değerlendirilmesi gerektiği de tartışılmaya çalışılmıştır.

Çalışma, beş ana bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın ilk bölümü giriş kısmıdır. Bu kısımda çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi tanımlanmıştır. İkinci bölümde kıyı ve kentsel kıyı kavramları incelenmektedir ve kıyı ve kıyının kentsel kıyıya dönüşme ve kentsel kıyının tarih boyunca geçirdiği süreçten bahsedilmektedir. Üçüncü bölümde kıtalarda öne çıkan ülke ve şehirlerin yeniden değerlendirilmiş olan kıyı tasarımları ve bu projelerin hangi önemlere bağlı olarak tasarlandığı incelenmiştir. Dördüncü bölüm, İstanbul, Haliç'e giriş özelliği taşıyan Karaköy Kıyı Alanı'nın tarih boyunca süre gelmiş olan ve günümüz kullanımı araştırılmıştır. Son bölüm olan besinci bölümde ise üçüncü bölümde ortaya çıkan önemler doğrultusunda Karaköy kıyı alanına ilişkin bir sonuç ve bu alan ile ilgili çeşitli öneriler sunan bir değerlendirme yapılmıştır.

1.3 Çalışma Yöntemi

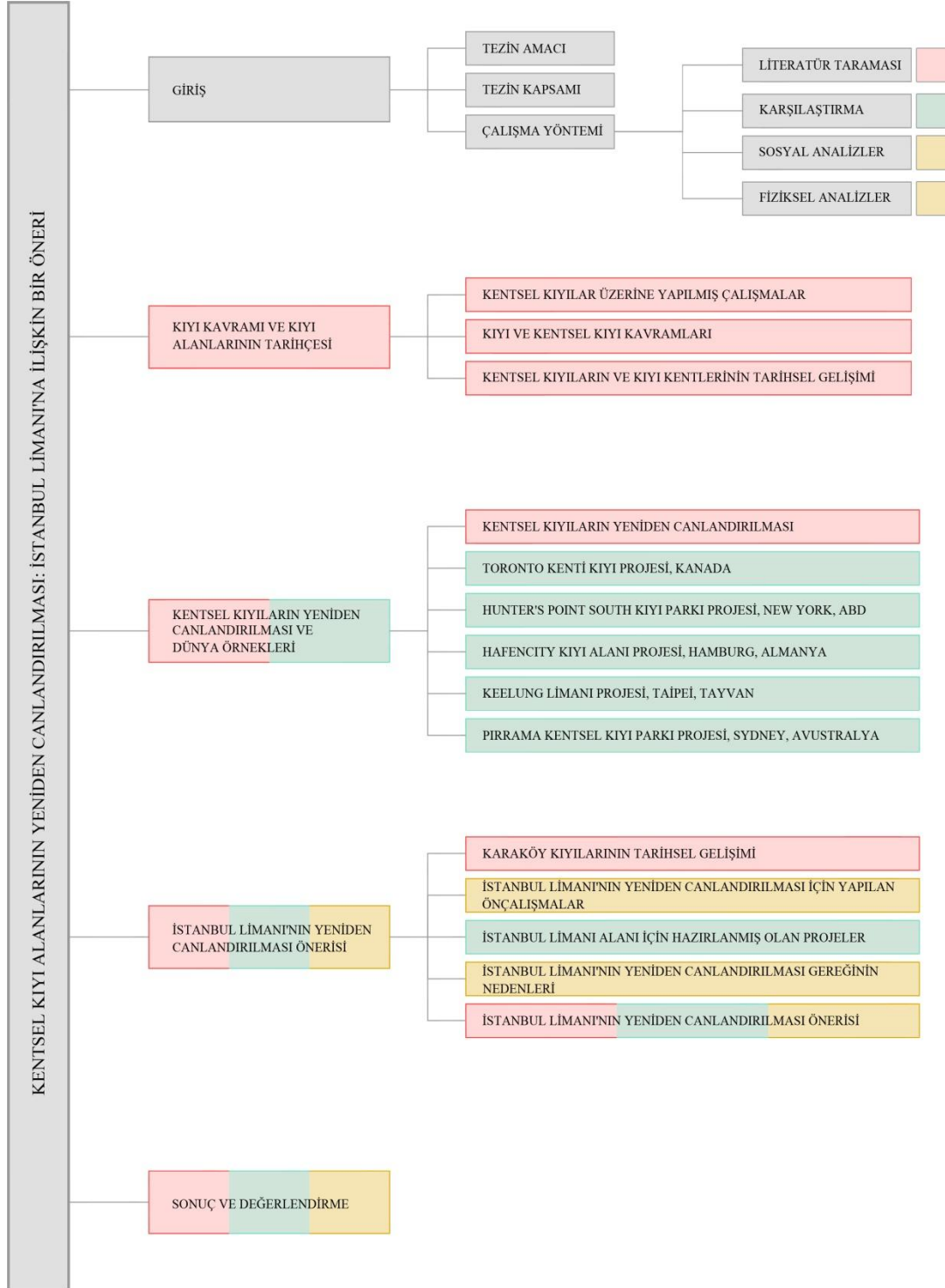
İstanbul Limanı'nın yeniden canlandırılmasına ilişkin bir öneri sunabilmek amacıyla öncelikle kıyı ve buna ilişkin diğer kavramların doğru tanımlarının araştırılması, kent kıyılarının tarihine inilerek geçirdikleri süreçlerin değerlendirilmesi yapılmış ve diğer dünya ülkelerinin Sanayi Devri'nin ardından kıyılarını nasıl yeniden canlandırdıklarına dair örnekleri incelenmiştir. Bu doğrultuda çalışma yöntemi olarak tez çalışmasına başlamadan önce ve çalışma sırasında kıyı ile ilgili kavramların ve tarihte liman işlevinin ve sanayinin kıyılardan çekilmesiyle oluşan alanların yeniden değerlendirilmesi ve canlandırılması ile ilgili geniş ve detaylı bir kavram ve literatür taraması yapılmıştır. Bu literatür taramasının sonucunda kıyıların yeniden değerlendirilmesi ve kıyı kullanımları hakkında ayrıntılı bilgiler edinilmiştir.

Çalışma alanı olan Karaköy kıyısı, fiziksel ve sosyal yönden incelenmiştir. Fiziksel analizler ilgili belediye (İstanbul Büyükşehir Belediyesi), kurum ve kuruluşlardan (İstanbul Liman Başkanlığı, Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, vb.) toplanan ve alanda yapılan incelemeler sonucunda ortaya çıkan somut veriler doğrultusunda yapılmıştır. Sosyal analizlerde ise 'gizli katılımcı gözlem tekniği' kullanılarak kullanıcı yoğunluğu ve davranışları gözlenmiş ve 'anket' tekniği kullanılarak kullanıcı memnuniyeti ve beklentileri analiz edilmiştir (Çizelge 1.1).

Bu yöntemlerin yanı sıra çalışma alanı olan Karaköy kıyısı ile ilgili olarak Beyoğlu Belediyesi Planlama Müdürlüğü'nden elde edilen bilgiler ve haritalar tez çalışması kapsamında yerinde yapılan tespitlerle yeniden üretilmiş, incelenmiş ve

yorumlanmıştır. Çalışma alanı olan İstanbul Limanı için güncel bir öneri geliştirebilmek amacıyla 2000’li yıllarda yapımları tamamlanan ve her kıtadan seçilmiş dünya örnekleri ile Karaköy kıyısı projenin konumu, kullanım amacı, kullanım yoğunluğu ve fonksiyon dağılımı gibi çeşitli kriterlere göre karşılaştırılmıştır.

Çizelge 1.1 : Tezin kapsamı ve çalışma yöntemi



2. KIYI KAVRAMI VE KIYILARDA KULLANIMIN TARİHÇESİ

Tarih boyunca kente ekonomik, ekolojik, sosyal ve kültürel pek çok katkı sağlayan kentsel kıyı alanları özellikle Sanayi Devri'nden sonra yeniden değerlendirilmeye ve canlandırılmaya başlanmıştır. Bu bölümde öncelikle, kentsel kıyı alanlarının yeniden ele alınma sürecinde hangi başlıklar altında değerlendirildiği ve konuların nasıl farklılaştığı ve dönemsel olarak hangi konulara odaklanıldığı on yıllık dönemler halinde incelenmektedir. Yine bu bölümde, kıyı kavramının çeşitli disiplinlere göre tanımları ve coğrafi biçimleri, kentsel kıyı kavramı, kıyıların tarihsel gelişimi ve çöküntü dönemi sonrası işlevini yitirmiş kıyıların yeniden canlandırılmasının sağlanış biçimi irdelenmektedir.

2.1 Kentsel Kıyılar Üzerine Yapılmış Çalışmalar

Kentsel kıyılarla ilgili yapılan araştırmalar, incelemeler, çalışmalar ve eleştiriler ilk olarak Avrupa ve Amerika'da 1960'lı yıllarda başlamıştır. Bu kıtalar Sanayi Devri sonrasında kentsel kıyılarda olan gelişmeleri akademik çalışmalarına yansıtmışlardır. Bu çalışmalar 10'ar yıllık süreçler halinde belirli gruplar altında incelenebilir.

1960 ve 1970 yılları arasında sanayinin kıyılardan çekilmesiyle kentsel kıyı alanlarının yeniden değerlendirilmesi konusu henüz gündeme gelmişken akademik çalışmalarda kentsel kıyı alanlarının nasıl yenilenmesi, değerlendirilmesi ve yeniden canlandırılması gerektiği gibi konular irdelenmiştir. Örneğin, Rick ve Clark (1964) tarafından kıyılardaki özel arazilerin ve kamuasal alanların planlanması ve geliştirilmesinin tartışıldığı "Planning And Developing Waterfront Property" adlı kitap yayımlanmıştır. Wood (1965) tarafından "Renewing Urban Waterfronts" adlı makalede kıyıların yenilenmelerinin yeniden yapılanma açısından özgün potansiyeller sunduğu belirtilmiştir. Ayrıca su kaynakları planlamasının ve arazi kullanımının problemlerine de değinilmiş ve esasen kıyılara özgü olarak kentsel yenilemenin odaklarından bahsedilmiştir.

Lehmann (1966) tarafından “The Principles of Waterfront Renewal: A Summary Of Experiences In Fifty American Cities” adlı çalışmada kıyı alanları yenilenmiş olan elli Amerikan kentinin yeni oluşumları analiz edilerek çıkarılan sonuçlar doğrultusunda kentsel kıyı alanlarının yenilenmesi ile ilgili çeşitli ilkelere söz edilebilir.

Kentsel kıyı kavramı ile ilgili olarak 1970 ve 1980 yılları arasında yapılan çalışmalarda kentsel kıyı alanlarının önceki onyılda tartışılan ve tavsiye edilen kentsel kıyı gelişim biçimlerine göre tasarlanarak uygulanıp uygulanmadığı ve bu süreç içinde nasıl bir gelişim gösterdiği incelenmiştir. Balchen ve Linville (1971) tarafından yazılan “The City Waterfront: Ending An Era Of Neglect” adlı çalışmada kentsel kıyı alanlarının özellikle Sanayi Devri sırasında ve sonrasında gerekli önem verilmediği anlatılmaktadır. Moss’un (1975) “The Redevelopment of the Urban Waterfront” adlı çalışmasında kentsel kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesi konusu ele alınmıştır. Editörlüğü Harney (1979) tarafından yapılan ve kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılmasını konu alan çeşitli makalelerden oluşan bir derleme olan “Reviving the Urban Waterfront” adlı çalışmalar yapılmıştır.

1980 ve 1990 yılları arasında yayımlanan çalışmalarda göze çarpan ortak özellik, kentsel kıyı alanlarının yeniden kente kazandırılması çalışmalarının on beş-yirmi senelik geçmişinden farklı olarak kullanıcı odaklı bir bakış açısına yönelmiş olmasıdır. Meslek adamları, 1980’lerden itibaren kentlerin su kıyılarının yeniden canlandırılması çalışmaları devam ederken halkın da bu sürecin içine dahil edilmesi gerekliliğini vurgulamışlardır. Bu senelerde bu konuya örnek olabilecek çalışmalar arasında Hudspeth’in (1980) yazdığı “Urban Waterfront Revitalization Employing Visual Preference as a Strategy for Managing Visual Resources and Facilitating Public Participation” ve yine Hudspeth’in (1982) yazdığı “Visual Preference As A Tool For Citizen Participation: A Case Study Of Urban Waterfront Revitalization In Burlington, Vermont” ile Carlson’ın (1983) yazdığı “Public Trust and Urban Waterfront Development in Massachusetts: What is a Public Purpose” ve Anniken’in (1987) yayını olan “Public Access To Urban Waterfront Developments” bulunmaktadır.

Kentsel kıyı alanlarının yeniden kente kazandırılması için yapılan düzenlemeler, canlandırmalar, değerlendirmeler hakkında 1990 ve 2000 yılları arasında, önceki yıllarda olduğu gibi, kıyıların ne şekilde tasarlanması gerektiği ve hangi özellikleri

barındırması gerektiği gibi konularda yayımlar yapılmıştır. Ayrıca o senelere dek yapılmış olan yenilemeler hakkında da ayrıntılı incelemeler ve açıklamalar ve/veya eleştiriler yapılmıştır. Bunlara örnek olabilecek önemli bir eser olarak Breen ve Rigby'nin (1996) hazırlamış olduğu "The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story" adlı kitap verilebilir. Bunların yanı sıra 1990 ve 2000 yılları arasındaki yayımlar incelendiğinde kıyıların yeniden değerlendirilmesi kapsamında turizmin kentsel kıyılara ve kentsel kıyıların da turizme katkılarının literatürde sıkça yer verildiği görülmektedir. Örnek olarak, editörlüğünü Craig ve Fagence (1995) yapmış olduğu "Recreation and Tourism As a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment: An International Survey" adlı kitap verilebilir. Bu kitapta kısaca, sanayi için kentsel kıyılardan vazgeçilmesinin iki sebebi olduğundan bahsedilmektedir. İlki, irileşen ticaret gemilerinin daha derin sulara ihtiyaç duyması ve limanların eskimesidir. İkincisi ise tarihi ve miras niteliğinde olan kentsel kıyılardaki turizm ve rekreasyon alanlarına olan ilginin artmasıdır. Kitapta detaylı olarak bu iki sebeple eski yerlerini terk eden sanayinin ardından Washington D.C., London, Liverpool, Sydney gibi kentlerdeki kentsel kıyı alanlarının yeniden değerlendirilmesinden de bahsedilmektedir. Ayrıca, genel olarak bir kentsel kıyı alanının yeniden canlandırılmasında ne gibi yöntemler kullanılması gerektiği ve nasıl yaklaşımların olduğu da tartışılmıştır.

Turizmin kentsel kıyılardaki önemini vurgulayan bir diğer çalışma ise Jansen-Verbeke, Van de Wiel ve Ashworth'ün (1995) "Tourism And Spatial Transformations" adlı kitabın içinde yer alan "Tourism Planning In Urban Revitalization Projects: Lessons from the Amsterdam Waterfront Development" adlı makaledir. Bu makalede, Amsterdam-Waterstad'da kentsel kıyı alanlarının ticari ve ticari olmayan arazi kullanımını bağlamında turizm gelişmeleri incelenmektedir. Turizmin kıyılara çok daha çeşitli amaçlar ekleyeceğinin beklendiği de makalede vurgulanmaktadır. Turizmin kıyı alanlarına canlılık katacağı ve alanı özellikle geceleri yaya trafiğinin kamusal alanları canlı tutacağı düşünülmektedir.

2000 ve 2013 yılları arasında kentsel kıyılarla ilgili olarak tüm dünyada konuşulan yenilenen büyük ölçekli kentsel kıyıların yanı sıra yayımların yoğunluğuna bakarak anlaşıldığı üzere kentsel kıyıların küreselleşmesi ve yönetimidir. Yönetim biçimleri her ülkeye, hatta her kente göre farklılık gösterdiğinden 2000 ve 2013 yılları arasında kentsel kıyılarla ilgili olarak birçok farklı kentin kıyı yönetimleri hakkında çalışmalar

yapılmıştır. Bu bağlamda Vallega'nın (2001), *Ocean&Coastal Management* dergisinin 44. sayısında yayımlanan "Urban Waterfront Facing Integrated Coastal Management" adlı makalesinde kentsel kıyı alanlarının gelişiminde iki sorunun cevabı aranmıştır. Bu sorulardan ilki, kentsel kıyı alanlarının sürdürülebilir gelişimi kıyı alanları yönetimine uygun olarak nasıl tasarlanabilir; ikincisi ise, kıyı yönetimine uygun olarak tasarlanmış kentsel kıyı alanlarının, kent içinde öne çıkan mekansal sistemler haline nasıl getirilebilir. Tasarımının yönetimi ile paralel bir doğrultuda gitmesi beklenen kentsel kıyı alanları ve uzun vadede bu etkileşimden alınacak olan geri besleme bu makalede incelenmiştir.

2000-2013 yılları arasında yayımlanan çalışmalar incelendiğinde sıkça karşılaşılan bir diğer kavram da kentsel kıyı alanlarının küreselleşmesidir. Bu kavramın aydınlatıldığı ve tartışıldığı yayınlar arasında Hoyle (2010) tarafından yazılan ve *Geographical Review* adlı derginin 90. sayısında yayımlanan "Global And Local Change On The Port City Waterfront" adlı makale de bulunmaktadır. Bu makalede yazar, bir kentsel kıyı alanını başarılı bir şekilde yeniden geliştirmenin, canlandırmanın ve değerlendirmenin yolunun küresel süreçleri anlamaktan ve liman kentlerinin kendilerine özgü olan konumlarını kabul etmekten geçtiğini belirtmektedir. Bunlara ek olarak kıyı alanlarının yeniden canlandırılmasının liman özelliği ile kentsel çevre arasında sorun yaratmaya müsait ve tartışmalı bir arayüz oluşturduğuna da dikkat çekilmektedir. Yazara göre, kentsel kıyıların yeniden canlandırılması konusu çeşitli güçleri ve akımları yansıtmakta, toplumsal davranışları ve çevresel hassasiyetleri içermekte ve ulaşımına ilişkin ve kentsel değişimleri etkilemektedir. Bu konular kapsamında yazar, Kanada ve Doğu Afrika örnekleri üzerinde durmuştur. Chang, Huang ve Savage'a (2004) ait *Urban Geography* dergisinin 25. sayısında yayımlanan "On The Waterfront: Globalization and Urbanization In Singapore" adlı makale ve Saito'nun (2003) yazdığı ve *Urban Studies* adlı derginin 40. sayısında yer alan "Global City Formation in a Capitalist Developmental State: Tokyo and the Waterfront Sub-centre Project" adlı makale, kıyı alanlarının küreselliği konusunda bu yıllarda yazılan ve çeşitli ülke ve şehirler üzerinden örneklemeler de sunan diğer yayımlardandır.

Türkiye kentsel kıyıları ile ilgili olan değerlendirmelerine Avrupa ve Amerika ile eş zamanlı olarak başlamadığından literatür araştırması sırasında Türkiye'yi Avrupa ve Amerika ile birlikte incelemek doğru olmayacaktır. Avrupa ile Amerika kentsel kıyı

ile ilgili olan araştırma, inceleme ve değerlendirmelerine 1960 yıllarında, Türkiye ise 1970'ler itibari ile başlamıştır.

1970-1980 yılları arasında Türkiye'de kıyılar ile ilgili olarak kıyı kavramı ve kıyıların tasarımlarına ilişkin fikirler ortaya atılmaya başlanmıştır. Bu yıllarda yazılan tezler ve düzenlenen sempozyumlar bu doğrultudadır. Bu konulara örnek olarak Karabey (1978) tarafından yazılmış olan tezdır. "Kıyı Mekanının Tanımı Ülkesel Kıyı Mekanın Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi" adlı bu makalede; kıyı mekanının, üzerinde yaşayan büyük nüfus ile güçlü bir veri oluşturduğu ve kent düzenleme kavramına etkin olarak katılması gerektiği ortaya konulmuştur. Karabey'e göre kıyı, aşırı tüketildiğinde büyük ve geri dönüşü olmayan kayıplara uğrayan, planlı kullanıldığında ise mevcut üretim ilişkilerinde bile karar vericileri tatmin edecek, çok ve çabuk verim oluşturan bir potansiyele sahip öncelikli bir eylem alanı olarak belirtilmektedir. Gülez'in (1979) yazdığı "Doğu Karadeniz Kıyı Şeridinde Rekreyasyon Potansiyelinin Saptanması ve Değerlendirilmesi" başlığını taşıyan doktora tezinde ise Gülez, kıyı şeritlerinin kullanım potansiyelinin saptanmasına ilişkin bir formül üretmiştir ve bu formül rekreasyon alanlarının tasarlanmasından önce ve/veya sonra kullanılabilir.

1980-1990 yılları arasındaki on yıllık süreçte ülkemizde kıyı alanları ile ilgili olarak en çok kıyı şeritlerindeki kullanımlar, düzenlemeler ve sorunlar hakkında araştırmalar ve incelemeler yapılmıştır. Prof. Dr. Arslan'ın (1982) yazdığı "Alanya-Side Kıyı Bandının Peyzaj Mimarisi Yönünden Çevre Sorunları ve Çözüm Yolları" adlı doktora tezinde o yıllarda sıkça karşılaşılan kıyıların sosyal, ekonomik, politik, turistik, estetik gibi açılardan ele almıştır. Ayrıca özellikle kıyıların peyzaj mimarisi açısından tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de karşılaşılan sorunlara değinmiş ve bu sorunlara çeşitli çözüm yolları aramıştır. Bu doktora tezinin yanı sıra, 1983 yılında Prof. Dr. Özkan'ın (1983) yazdığı "Kıyı Rekreyasyonu Değerlendirme Ölçütleri ve Bunlara İlişkin Yöntemin Kuzey Ege Kıyılarında Uygulanması Üzerinde Araştırmalar" başlıklı makalede Türkiye'nin çeşitli illerinde yapılan anket çalışması sonucunda kıyı rekreasyon aktivitelerinin ve bu aktivitelerin belirlenen ölçütlerinin önemi kıyıların rekreasyonel yönden uygunlukları değerlendirilmiştir. 1986 yılında ise Korça (1986) "Planlamada Kıyı Kullanımı ve Düzenlemeleri, Yeni İmar Mevzuatı Planlama ve Uygulama Semineri, Bildiriler Kitabı" yayınında kıyının geleneksel kullanımlarından bahsettiği gibi deniz ulaşımının, yüzen tesislerin, enerji

ve hammadde kaynaklarının, vb. kıyıya kattıklarından ve farklı boyutlar kazandırdıklarına da değinmektedir.

Türkiye’de 1990-2000 yılları arasında kıyı alanları ile ilgili olarak yapılan çalışma, araştırma ve incelemelerdeki ortak özellik olarak kıyı alanlarının yönetimi gösterilebilir. Bu yıllar arasında Türkiye’de konu ile ilgili yapılmış çalışmaların hemen hemen hepsi kıyı yönetimine değinmiş ve çoğu da kıyı yönetimini ana başlık olarak seçmiştir. Keleş’in (1996) yapmış olduğu “Trabzon İli Kıyı Yönetimi” adlı çalışmada Trabzon ilinin kıyı kavramına olan yaklaşımı, izlediği kıyı politikaları ve kıyılarla ilgili izlenebilecek kıyı politikalarından bahsedilmektedir. “Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması” adlı çalışma ise Doğan ve Erginöz (1997) tarafından yapılmıştır. Bu çalışmada 1990’larda kıyılardaki turizm sektörünün hareketlenmesi, diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de sanayileşme ve kentleşmenin yoğunlaşması ve bunlara bağlı olarak kıyılara yönelmesi ve kıyılara yönelik önlemler alınması gerektiği anlatılmaktadır. Önal ve Nuray’ın (1997) Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları 1. Ulusal Konferansı için yaptığı “Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Sorunları” adlı çalışmada da Türkiye kıyılarının yönetiminden bahsedilmektedir ve Türkiye’nin kıyı alanlarının yönetimi ve yönetiminde yaşanan çeşitli sorunlar ele alınmıştır.

2000-2013 yılları arasındaki süreç boyunca en çok Türkiye için kıyı alanları ile ilgili olarak turizm ile olan ilişkisinden ve kıyılardaki eski sanayi kentlerinin yeniden değerlendirilmesi ve canlandırılmasından bahsedilmiştir. Örneğin, Özbaydar (2000) tarihi potansiyeli olan terk edilmiş kıyı mekanlarının yeniden kazanılması ve kaybolan şehir-kıyı ilişkisinin tekrar kurulmak istenmesi amacıyla işlevini yitiren liman kentlerinde yeniden canlandırma çalışmalarının ele alındığı, Prof. Dr. Nuran Zeren Gülersoy yürütücülüğünde, “İşlevini Yitiren Liman Kentlerinde Yeniden Canlandırma Ve Karaköy-Salıpazarı Örneği” başlıklı bir yüksek lisans tezi hazırlamıştır. Bartın ilinin kıyıları ile ilgili olarak Sertkaya (2001) “Bartın İli Kıyı Bölgesinin Turizm ve Rekreasyon Potansiyelinin Saptanması ve Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma” adlı doktora tezini yazmıştır. Sertkaya bu tezinde Bartın’ın potansiyel turizm ve rekreasyon alanlarının analizini yaparak şehri bu açıdan değerlendirmiştir. Konuyla ilgili bir başka çalışma ise Gezici’nin (2006) yürütücülüğünü yaptığı “Kıyı Alanları Turizm Planlamasında Sürdürülebilir Turizm Kriterlerinin Alternatif Gelişme Modelleri İle Sınanması Bodrum Yarımadası

Örneği” başlığını taşıyan bir İTÜ araştırma fonu projesidir. Bu projede, 1970’lerde turizm açısından dikkat çekmeye başlayan Bodrum Yarımadası’ndan bahsedilmektedir. Ayrıca Bodrum’un deniz, doğa ve kültür turizmi potansiyeli açısından zenginliği ile ikinci konut ve turizm açısından cazibe merkezi haline gelmesi gibi konulara da ayrıntılı bir şekilde değinilmiştir. Türkiye’de kıyı alanlarının turizm ile olan ilişkisine bir diğer örnek de Dal ve Baysan (2007) tarafından yazılmış ve Ege Coğrafya Dergisi’nde yayımlanmış olan “Kuşadası’nda Kıyı Kullanımı ve Turizmin Mekansal Etkileri Konusunda Yerel Halkın Tutumları” adlı makaledir. Bu makalede turizmin kentsel kıyı alanlarının kullanımı ve doğal çevre üzerindeki etkileri incelenmiştir ve bu incelemede yerel halkın görüşleri anket çalışmaları ile elde edilmiştir; ayrıca ilçenin mevcut arazi durumunu ve değişimlerini incelemek amacıyla çeşitli haritalar kullanılmıştır. Kıyı bölgelerinin yeniden canlandırılması konusunda Akköse (2007), Prof. Dr. Nuran Zeren Gülersoy’un danışmanlığını yaptığı “Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Değerlendirilmesi Kapsamında İstinye Tersane Alanı’nın İncelenmesi” başlıklı yüksek lisans tezini yazmıştır. Bu tez çalışmasında Akköse, dünyadaki diğer liman kentlerinde olduğu gibi, Boğaziçi kıyı alanında yer alan İstinye’deki eski tersane alanında da görülen kentsel dönüşümün etkilerini incelemiştir. Ünal (2008) ise “Haydarpaşa Limanı Ve Çevresi Örnek Alanı” başlıklı yüksek lisans tezinde dünya genelinde çöküntü alanları haline gelmekte olan kıyı bölgeleri ve işlevini yitirmekte olan kent limanlarının yeniden kente katılması için yapılan canlandırma çalışmalarından söz etmiştir.

Türkiye’de kentsel kıyı alanları ile ilgili olarak 1970’lerden günümüze kadar yapılmış olan literatür çalışmalarının odakları tanımı, tasarımı, sorunları, yönetimi, turizm faaliyetleri gibi konulardır. Avrupa ve Amerika’da tartışılan konular ile Türkiye’de yapılan incelemeler eşzamanlı olmasa da araştırılan, irdelenen ve tartışılan konular açısından örtüşmektedir.

2.2 Kıyı Ve Kentsel Kıyı Kavramları

Kentsel kıyı kavramını incelemeyi önce kıyının genel ve farklı disiplinlere göre olan çeşitli tanımları incelenerek kentsel kıyıların nasıl geliştiğine dair bir ön çalışma yapılmıştır. Kıyının jeomorfolojik, coğrafi ve ekolojik olarak tanımları incelendikten sonra Türkiye kıyı kentlerinin gelişmesinde önemli bir yer tutan Kıyı Kanunu’nda ve

günlük yaşamda kullanılan anlamının değerlendirilebilmesi açısından çeşitli sözlük tanımları da irdelenmiştir.

2.2.1 Kıyı kavramı

Tarih, coğrafya, antropoloji, toplumbilim, siyaset bilimi, hukuk, ekonomi, kentbilim, çevrebilim gibi toplumsal bilimlerin kıyı ile ilgilenmeleri, kıyıların sözü edilen insan etkinliklerinin yoğun olarak gözlendiği alanlar olması ile doğrudan bağıntılıdır (Duru, 2003). Kıyı kavramının tanımı da bu bilimlere ve disipline göre farklılaşmakta olup bu nedenle değişmez ve genelgeçer bir tanımı bulunmamaktadır. Bu nedenle kıyı kavramının tanımının iyi kavranabilmesi açısından özellikle jeomorfolojik, coğrafi ve ekolojik tanımlarına önem verilmektedir.

Jeomorfolojik tanım

Kıyılar jeomorfolojik (yer biçimbilimsel) olarak zamana bağlı evrim geçirmektedirler ve karasal ya da denizsel alanları ilgilendiren olayları kapsamaktadırlar. Kıyıların yapı olarak değişmesi genellikle dalgalar sonucu oluşan erozyona veya sedimantasyona bağlıdır. Bunlar doğrultusunda, jeomorfolojik olarak kıyı suyun farklı dalga uzunlukları ve gelgitli denizlerde suyun yükselişi-alçalışı ilişkisi ile ortaya çıkan ve değişik kıyı şekillerine sahip bölgedir (Davidson-Arnott, 2010).

Coğrafi tanım

Coğrafi olarak kıyı alanı jeomorfolojik ve coğrafi açıdan (aktif güçler dalgalar, gelgitler gibi sürekli olan etkenler ve rüzgarlar gibi uzun süreli güçler) çeşitli değişikliklere uğraması söz konusu olabilen ve bir denizi sınırlayan toprak parçası olarak tanımlanmaktadır (Flemming ve Hansom, 2011).

Ekolojik tanım

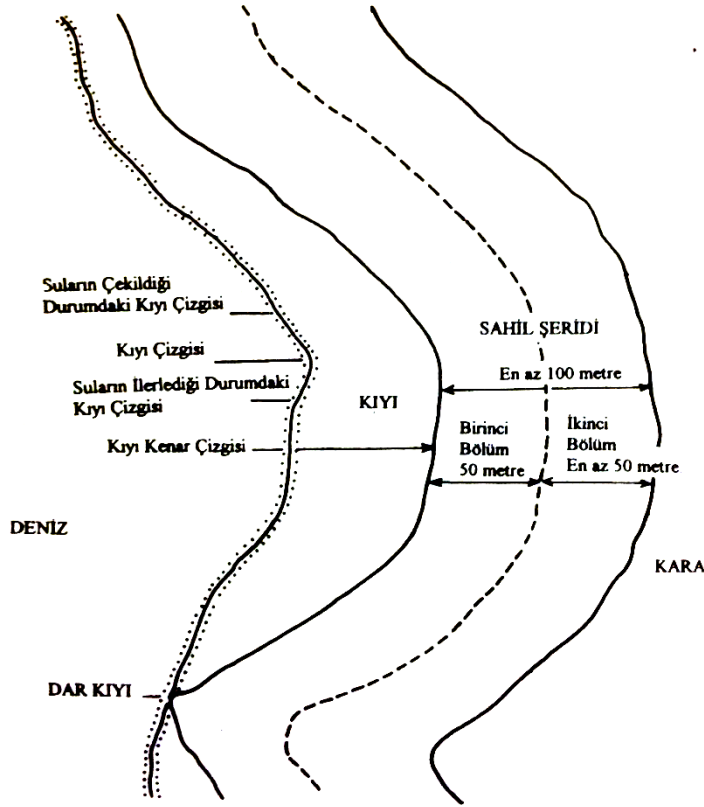
Jeomorfolojik ve coğrafi olarak kıyı tanımının öneminin yanı sıra bir diğer önemli yaklaşım olarak kıyı ekolojik açıdan değerlendirilmelidir. “*Oikoslogos*” latince ev ve bilim anlamlarına gelen iki kelimedenden oluşan bir terimdir ve bu bilim dalı canlıların birbirleriyle ve çevreleriyle olan karşılıklı etkileşimini inceleyen bilim dalıdır (FAO, 2005). Ekolojik olarak kıyı tanımlanacak olursa, her doğal alan gibi korunması gereken biyolojik bir zenginliktir. Kentsel kıyı alanları gibi bazı özel alanların da ekolojik bir yaklaşımla değerlendirilmesi gerekmektedir ve bu nedenle

bu alanlar *kentsel ekoloji* kavramı ile ele alınmaktadır. Kentsel ekoloji, kentlerin yeni gelişen ve yeniden geliştirilen alanlarının planlanmasında çevresel bir hassasiyet gösteren ve kentsel verimliliği, üretkenliği, korumayı ve yeniden kullanımı içeren bir kalkınma stratejisidir ve kentsel büyümenin ekolojik bir bakış açısıyla planlanmasıdır (Karadağ, 2009).

Sözlük tanımı

Kıyının farklı disiplinlere göre çeşitlendirilebilecek ve dünyada daha geniş alanları işaret eden kıyı alanları, (örneğin, Longman Çağdaş İngilizce Sözlüğü'ne göre kıyının tanımı “Deniz, nehir, vb. su kıyılarının yanındaki kent parçası ya da arazi alanıdır”) Türk Dil Kurumu (TDK)'na göre ‘kıyı’nın kelime anlamı “kara ile suyun birleştiği yer” olarak tanımlanmaktadır. Bütün bu anlamlarının yanı sıra, kıyı alanlarının kanunlar tarafından nasıl ele alındığı da önem taşımaktadır.

Türkiye’de kıyı alanları ile ilgili oluşturulmuş ve halen yürürlükte olan kanun, 04.04.1990 tarihinde kabul edilen ve 20495 sayılı, 17.04.1990 tarihli resmi gazetede yayımlanan, 3621 sayılı Kıyı Kanunu’dur. Bu kanuna göre ‘kıyı’, “Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgi (kıyı çizgisi) ile deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, bu çizgiden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturulduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık, gibi alanların doğal sınırı (kıyı kenar çizgisi) arasındaki alan” olarak tanımlanmaktadır. Kanunda bu tanımın yanı sıra kent ile ilişkili olan “sahil şeridi” tanımına da bakmak gerekir. ‘Sahil şeridi’nin tanımı kanunda “Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alan” olarak geçmektedir (Şekil 2.1). Buna karşılık, Fransa’nın 3 Ocak 1986 tarihli yasasında ise büyük kent ve deniz aşırı eyalet beldeleri de kıyı kavramının içine girmektedir (Trouillet, 2010).



Şekil 2.1 : Kıyı kenar çizgileri ve onlarla ilgili kıyı şeritleri (Kıyı Kanunu, 1990)

2.2.2 Kıyı biçimleri

Kıyı alanı, kıyı biçimlerine bağlı olarak farklı genişlikler gösterebilmektedir, bu da kıyı tasarımını doğrudan etkileyen önemli faktörlerden biridir. Kara ve su etkileşimleri sonucunda ortaya çıkan kıyı biçimleri morfolojik açıdan iki ana başlıkta incelenmektedir: yüksek-dik kıyılar ve alçak-yatık kıyılar (Bird, 2008).

Yüksek-dik kıyılar, plaj ya da abrazyon platformu (deniz dalgasının neden olduğu aşındırma sonucu ortaya çıkan platform şeklindeki düzlük) olmayan veya çok dar olan, şev veya falezle son bulan kıyılardır (Şekil 2.2). Bu tip kıyıların karşılaştığı yerler genellikle yeryüzünün dağlık ve tepelik gibi yüksek kesimleridir (Bird, 2008).

Alçak-yatık kıyılar kıyı çizgisinden sonra da devam eden, kıyı hareketlerinin oluşturduğu kıyılardır ve bu tip kıyılar kumluk, çakıllık, taşlık ve kayalık kıyılar gibi kıyı kordonu lâgün gölü, lâgün alanları, sazlık ve bataklık alanları da içermektedir (Bird, 2008) (Şekil 2.3). Bu tip kıyı biçimleri yeryüzünün daha çok çukur bölgelerinde oluşmuştur ve kıyı kenar çizgisini oluşturmaktadır.



Şekil 2.2 : Yüksek-dik kıyılara örnek, Antalya falezleri (URL-1)

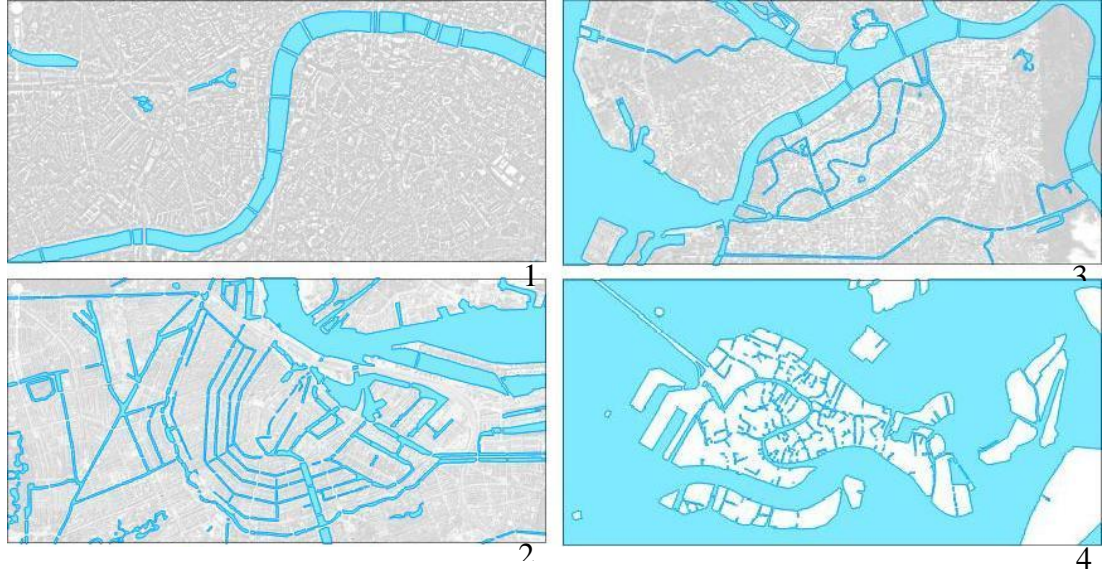


Şekil 2.3 : Alçak-yatık kıyılara örnek, Büyükçekmece sahili (URL-2).

2.2.3 Kentsel kıyı kavramı

‘Kıyı’ kavramının önceki başlıklarda incelendiği gibi pek çok tanımının olmasının yanı sıra yaşamsal değerler taşıması açısından incelenmesi gereken başka bir konu da ‘kentsel kıyı’ kavramıdır. Kentsel kıyı; keşfedilmemiş, doğal bırakılmış, ya da yerleşim yerlerinin uzağında kalmış olan kıyılardan farklı olarak ele alınması gereken bir kavramdır. Tarihin ilk yerleşimleri de dahil olmak üzere kentlerin kurulacağı alanlar her zaman suya kıyısı olan alanlardan seçilmiştir.

ona takılan kentsel mekanlar ile bütünleşmiş, kentin önemli, ayrılmaz ve yok sayılamaz bir parçası olarak tanımlamak da yanlış olmaz.



Şekil 2.5 : 1- Londra, 2- Amsterdam, 3- St. Petersburg, 4- Venedik (URL-4)

Breen ve Rigby'nin (1996) tanımına göre kentsel kıyı, her ölçekteki şehirlerin ve kentlerin içindeki suların kenarı anlamına gelmektedir ve bahsedilen bu su; nehir, göl, okyanus, deniz, dere, kanal ya da yapay bir su olabilir. Başka bir tanıma göre ise kentsel kıyı, hem kentin hem su kütesinin bir parçası olan kentsel bölgenin, su kütesi ile olan sınırlandırılmış alanıdır (Bruttomesso, 2001). Bu tanıma göre, kentsel kıyı alanları kentin kıyı ile etkileşimi olan bir parçasını ya da kentin tamamını ifade edebilir.

Breen ve Rigby gibi, Sairinen ve Kumpulainen'e (2006) de, kentsel kıyı alanlarını, kent merkezine çok yakın ve su ile birebir ilişkisi olan bölgeler olarak tanımlamış ve kentsel kıyıyı, her boyuttaki yerleşimin su kıyısı olarak nitelendirmiştir. Özellikle Sanayi Devri sonrası dönemde sanayinin kent merkezleri dışına çekilmesiyle terk edilmiş ve işlevlendirilmemiş kentsel kıyı alanları dünya literatürüne "kentsel dönüşüm" kavramının girmesiyle yeniden ele alınmaya başlanmıştır (Kostopoulou, 2013).

Kentsel kıyı alanları, kentin çevresel, sosyal, estetik ve ekonomik değerler ve bu değerleri devam ettirecek fırsatlar taşıyan kıymetli sınırlardır. Bu bağlamda kentsel kıyı alanları bir dönüşüm içindedirler, bu dönüşüm sırasında kentsel kıyı alanları kentin tamamı olarak değil, yeniden değerlendirilirken belli sınırlar içinde tutulabilmesi açısından çoğu zaman su ile bağlantısı ve etkileşimi olan kentsel alanlar olarak ele alınmaktadır. Kentsel kıyı alanlarının yeniden ele alınması sırasında araziyi

tanımlamak amaçlı tek tarafı kentsel öğeler ile sınırlandırılırken diğer tarafı ise doğal yapısı gereği su ile sınırlandırılmıştır.

Kevin Lynch (1960), kendi oluşturduğu beş kent imgesinin de kentsel kıyı alanlarında okunabildiğinden bahsetmiştir. Bunlardan en kuvvetli olanının ise “kenar (*edge*)” olduğu bir kıyı kenti planına bakıldığında rahatlıkla anlaşılabilir. Kara ile suyun birleştiği kenar kıyı, dolayısıyla kentsel mekan ile suyun birleştiği kenar ise kentsel kıyı alanıdır. Kent ile suyu birleştiren kenarlar tarih boyunca görevini değiştirmiştir; ancak her zaman kent için önem sunmuştur.

Kentsel tasarım kapsamında ‘kentsel kıyı’ların tanımı her ölçekteki kentin sınırları içerisinde yer alan su kütesinin kıyıları olarak yapılmaktadır ve bu su kütlesi bir nehir, göl, okyanus, deniz, kanal ya da körfez olabilmektedir. Kentsel kıyı alanlarının liman olarak kullanımının getirdiği antrepo, fabrika ve ulaşım amaçlı aşırı yıpratıcı kullanımlarının ardından önemi ve değeri anlaşılan bu alanlardan arta kalanların korunması ve 1970’ler itibari ile bu alanların ve yeşil kemerlerin ticari, meskun ve rekreasyonel amaçlı kullanımlara dönüşümü başlatılmıştır (Yassin ve diğ., 2009).

Bruttomesso’nun (1993) yaptığı tanıma göre kentsel kıyıların yeniden canlandırılması “samimi bir kentsel devrim”dir. Bu kentsel devrim tüm dünyadaki büyük küçük tüm kentlerin kıyı ve su kullanımlarının tarih boyunca süre gelen başkalaşımını somutlaştırmaktır.

Kıyıları, ‘kentsel kıyı’ olma durumuna geçmeden önce çeşitli uygarlıklar için çok iyi seçilmiş yerleşim yerleri olma özelliği taşımaktaydı. Daha sonra ticari ve sanayi açıdan kullanılmış, önemini yitirdikten sonra ise bir duraklama süreci geçirip yeniden keşfedilmişlerdir.

2.3 Kıyı Kentlerinin ve Kentsel Kıyıların Tarihsel Gelişimi

Göçebe yaşam da, yerleşik yaşam da dahil olmak üzere insanlık var olduğundan beri çeşitli temel ihtiyaçlarını karşılama gereksiniminden dolayı yaşam yeri olarak su kıyılarını tercih etmişlerdir. Tarih öncesi devirlerden günümüze kadar olan zaman içinde su kıyısı alanların geçirdiği süreç beş başlıkta toparlanabilir. Bunlar: Kıyılara yerleşme dönemi, liman kenti olma dönemi, sanayi merkezi olma dönemi, çöküntü alanına dönüşme dönemi ve yenilenme dönemidir.

2.3.1 Yerleşme dönemi

5000 yıl önce yerleşik hayatın başlamasıyla birlikte kıyı alanları şehirlerin kurulmasına ilham kaynağı olmuştur. O dönemde nehir, göl ve deniz gibi su kıyıları, uygarlığın ilk yerleşimlerinin ihtiyaçlarını karşılayacak tek yer olması sebebiyle seçilmiştir. Tarım ve balıkçılık gibi yiyecek ve su kaynaklarının bir arada bulunması, sulama ihtiyacının karşılanabilmesi, iklim şartlarının yaşam için elverişli olması, korunma ve ulaşım olanaklarının bulunması su kıyısı alanlara yerleşmenin başlıca sebepleri olmuştur (Breen ve Rigby, 1996). Dicle ve Fırat Nehirleri üzerine kurulmuş olan Babil Şehri (Şekil 2.6), suya bağımlı, sudan ilham alan ve su ile birlikte gelişen uygarlıklara örnek olarak verilebilir. Bu tip uygarlıklar sadece nehirlere değil aynı zamanda göl ve deniz kıyılarına da kurulmuşlardır ve daha ileriki uygarlıklar da suya olan bağılıktan vazgeçememiş ve su kenarı boyunca genişleşmişlerdir. Su kütleleri sadece yiyecek ve ulaşım olanağı sağlamakla kalmamakta, aynı zamanda insanlara sonsuz bir keyif de vermektedir. Su kütleleri, heyecan, sakinlik, serinlik, dinlenme ve geceleri de yansıma yaratmaktadır (Von Eckardt, 1981).



Şekil 2.6 : Babil Krallıkları Haritası (URL-5)

2.3.2 Liman kenti dönemi

Su kıyısı alanlar, tarih boyunca çeşitli kullanımlara tanıklık etmişlerdir. İlk başlarda başka kentlerden gelen haberlerin alındığı ve çeşitli haberlerin gönderildiği, kıyı

kentinin sakinlerinin başka insanlarla tanıştığı ve denizcilerin eğlence aradığı kıyı alanları sadece rıhtım amaçlı, yolcu ve mal indirme bindirme yeri olarak kullanılmıştır. Daha sonraları şehirlerin ekonomilerinin çeşitlilik göstermesiyle hem nakliyat, balıkçılık, gemi inşası ve tamiri; hem de diğer ticari girişimlere ev sahipliği yapmıştır. Çeşitli dükkânlar ve küçük oteller gibi kullanımların yanı sıra nakliye edilecek malların üretimini yapacak olan fabrikalar da bu alana, su kıyılarına, taşınmışlardır (ULI, 2004). Ayrıca depolama alanlarının, bilgisayarın ve internetin de hayatlara girmesiyle ve yeni bir uluslararası dünya ticareti anlayışıyla 1960'lardan beri liman ve kent ilişkisi çarpıcı bir şekilde değişmiştir (Harms, 2007).

2.3.3 Sanayi merkezi dönemi

Fabrikaların su kıyısı alanlara taşınmasıyla üretilen malları ve artıkları muhafaza etmek amaçlı depolama alanları, antrepolar, inşa edilmiştir. Nakliye aşamasında kolaylık sağlamanın yanı sıra fabrikaların su kütlelerine yakın olmaları, pamuk, demir, kimyasal gibi endüstrilerin üretim aşamasında ihtiyaç duydukları bol miktardaki suyu da kolaylıkla elde etmelerini sağlamaktadır (Von Eckardt, 1981). Su kenarlarının fabrikalar için eşsiz bir yer seçimi olmasının bir diğer sebebi de çok miktardaki endüstriyel atıkların boşaltımının nehir, göl ve denizlere yapılmasıdır. Merkezi kentsel kıyı alanlarının endüstriyel kullanım için işgal edilmesi 19. yüzyıl sonları, 20. yüzyıl başlarına dayanmaktadır. Bunun nedeni olarak tren yollarının tam bir ağ haline gelmiş ve suyolları ile güçlü bir iletişim halinde olmaları gösterilmektedir. 2. Dünya Savaşı'na kadar yük indirme-bindirme işleri çok fazla vakit almaktaydı ve bu nedenle gemiler rıhtımda uzun süreler beklemek zorunda kalmaktaydılar. 2. Dünya Savaşı sonrasında ise depolama tekniklerinin gelişip çok büyük yükler taşınmaya başlanmış olması gibi, indirme bindirme işlemlerinde de çeşitli teknolojik gelişmeler olmuştur ve bu işlem eskisine göre çok hızlanmıştır (ULI, 2004).

2.3.4 Çöküntü alanı dönemi

Depolama, indirme bindirme ve taşıma tekniklerindeki teknolojik gelişmeler sanayinin kentsel kıyı alanlarından geri çekilme sürecine ilk adımı atmıştır; çünkü daha çok mal yükleyebilmek için daha büyük gemilere ve daha büyük antrepolara gereksinim duyulmuştur; bu da, halen anakent (metropol) sınırları kapsamında de olsa, daha derin suların olduğu bölgelere taşınmak anlamına gelmiştir.

2. Dünya Savaşı'ndan sonra, teknolojinin iyice gelişmesiyle, karayolları ağının oluşmasıyla ve kamyon sanayi teknolojisinin ilerlemesiyle ve aynı zamanda otomobil kullanımının artmasıyla birlikte kentsel su kıyılarında bulunan firmalar, banliyölere çekilme kararı almışlardır. Ayrıca 1950'lerde, jet yolcu uçaklarının icadıyla da deniz, göl ve okyanuslardaki yoğun ve ağır yolcu trafiği hemen hemen ortadan kalkmıştır. Tren yolları, araç yollarıyla değiştirilmiş, yolcular uçmayı gemi yolculuğuna tercih etmiş ve eski yöntemler modern endüstri ve taşımacılığın gereksinimlerini karşılayamamaya başlamıştır. Bu durum, su kıyılarının çürümeye bırakılmasına ve terk edilmesine neden olmuştur (ULI, 2004).

2.3.5 Yenileme dönemi

1960'lara kadar unutulmuş, ziyan edilmiş ve harap alanlar olarak varlığını sürdüren kentsel su kıyısı alanları, o yıllardan itibaren kurtarılma ve canlandırılma dönemine girmiştir ve günümüzde de bu çaba halen sürmektedir (ULI, 2004).

Sanayi, ticaret ve yük indirme bindirme gibi hizmetlerin kentsel su kıyısı alanlarından çekilmesi, bu alanları uygun ve gelişime açık yerler haline getirmiştir. Çok düşük fiyatlarla satışa sunulan bu kentsel su kıyısı alanları girişimciler için bir teşvik ve belediyeler için yeniden canlandırılması gereken fırsat dolu alanlar olmuştur. Bu alanlar çeşitli fikirlerle değerlendirilmek istenmiştir; bunlardan biri de 1960 ve 1970'lerde tarihi koruma hareketi olmuştur. Daha önceleri göz ardı edilen tarihi kent dokusunun, terk edilmiş su kıyısındaki tarihi yapıların ve manzaranın zarar görmesini engellemek ve korunmasını sağlamak için bir girişim başlamıştır. Daha sonraki on yılda da (1970 ve 1980'ler), su kıyılarından çekilen sanayinin suya ve toprağa bıraktığı zararları giderebilmek amaçlı bir yenileme dönemi başlamıştır. Suların gözle görülür şekilde temizlenmesi ile birlikte su kıyısı alanlara yatırım yapmak isteyenlerin de sayısı artmıştır. Aynı zamanda toprağa verilmiş olan zarar da giderilmeye çalışılmış ve çoğu alan parklara ve diğer ilgi çekici oluşumlara dönüşmüştür. Böylelikle su kıyısı alanlar zamanla daha da estetik açıdan ilgi çekici ve değerli alanlar haline gelmiştir (ULI, 2004).

1980 ve 1990'larda şehirlerin yeniden doğuşu, çürümeye bırakılmış ve yıkık halde bulunan kentsel su kıyılarının yeniden yapılandırılmasının ana faktörüdür. Bu tarihlerde iş alanlarının şehir merkezine yeniden yerleşmeleriyle şehirler eğlence hayatının yeniden odak noktası haline gelmişlerdir ve akşam beşten sonra ıssızlaşan

şehir artık yerini canlı ve hiç uyumayan kentsel mekânlara bırakmıştır. Şehirlerde oluşan bu değişiklikler, sürecin doğal bir sonucu olarak kentsel su kıyısı alanlarının da yeniden canlanmasını sağlamıştır. Bunlara ek olarak, kentlilerin kendi çabaları ve yaptıkları eylemler de kentleri ve su kıyılarını yeniden canlandırmak ve yaşam kalitesini arttırmak adına aktif rol oynamıştır. Ayrıca, kentsel su kıyılarının yeniden canlanmasını sağlayan ve sıklıkla görülen bir diğer etken de bu bölgelere konut, ticaret, eğlence ve yeme-içme alanlarının getirilmesidir. Bunların yanı sıra, ticari gemi nakliye faaliyetleri kentsel su kıyısından taşınmış olsa da bunların yerine ihtiyaç duyulan küçük çaptaki ulaşım ve turistik amaçlı kullanılan su üstü ulaşım araçları gelmiştir ve küçük marinalar oluşmuştur. Bu tip alanların çoğalması kullanıcı sayısını ve dolayısıyla da bölgedeki canlılığı artırmıştır (ULI, 2004)

2.4 Bölüm Değerlendirmesi

Bu tez çalışmasının ikinci bölümü olan “Kıyı Kavramı Ve Kıyılarda Kullanımın Tarihçesi”nde ilk olarak kentsel kıyı alanları hakkında 1960’lardan günümüze kadar dünyada ve ülkemizde yapılan akademik çalışmalarda hangi konuların tartışıldığı araştırılmıştır. Bu akademik çalışmalar tez çalışmasının sonraki bölümünde ele alınmış olan dünya örneklerinin hangi doğrultuda gelişmiş olduğuna ışık tutmuştur. Ayrıca çalışmanın odak alanı olan İstanbul Limanı için geliştirilen tasarım yaklaşımları ve proje önerileri de güncel akademik çalışmaların araştırma konuları doğrultusunda geliştirilmiştir.

Bu bölümde araştırılmış olan kıyı ve kentsel kıyı kavramları ve kıyı kentlerinin ve kentsel kıyıların tarihsel gelişimi konuları çalışmanın sonraki “Kentsel Kıyıların Yeniden Canlandırılması ve Dünya Örnekleri” bölümünde ele alınmış olan kentsel kıyıların yeniden canlandırılma nedenleri ve yeniden canlandırma aşamasında izlenen yöntemler için bir temel oluşturmaktadır. Ayrıca kentsel kıyıların tarihsel gelişimini incelemek, dünya örneklerinin ve İstanbul Limanı’nın tarih boyunca içinde buldukları sürecin ve bu doğrultudaki gelişimlerinin yeniden canlandırma sürecine ve tasarıma nasıl yansıdığına anlaşılmasını sağlamıştır.

3. KENTSEL KIYILARIN YENİDEN CANLANDIRILMASI VE DÜNYA ÖRNEKLERİ

Tez çalışmasının üçüncü bölümü olan bu bölümde Sanayi Devri sonrasında liman ve sanayi işlevini kaybetmiş olan kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılması konusu ele alınmaktadır. Bu bölümün ilk başında, kentsel dönüşüm sisteminin alt kategorilerinden biri olan yeniden canlandırma sürecinin ne olduğu tartışılmaktadır. Bu aşama, kentsel kıyıların temel özelliklerini, kentsel kıyıların neden yeniden canlandırılması gerektiğini, işlevsizleşmiş kentsel kıyıların geçirdiği yeniden canlandırma süreçlerinin ne doğrultuda ilerlediğini kapsamaktadır. Bölümün ikinci alt bölümünde ise Sanayi Devrimi sonrası süreçte kentsel kıyıların yeniden canlandırmalarına ilişkin Amerika, Avrupa, Asya ve Avustralya'dan proje örnekleri incelenmiştir. Bu bölümünde son olarak da incelenen ve araştırılan dünya örneklerinin karşılaştırmaları yapılmış ve çalışma alanı olan İstanbul Limanı için bir öneri geliştirilirken nasıl örnek teşkil edebilecekleri irdelenmiştir.

3.1 Kentsel Kıyıların Yeniden Canlandırılması

Kentsel kıyıların yeniden canlandırılması olgusu ele alınacak olursa ilk önce “yeniden canlandırma” yönteminin kökeni olan *kentsel dönüşüm* kavramı araştırılmalıdır. Türk Dil Kurumu'na (t.y.) göre *dönüşüm* kelimesi “olduğundan başka bir biçime girme, başka bir durum alma, şekil değiştirme, tahavvül, inkılap, transformasyon” anlamına gelmektedir. Bu doğrultuda kentsel dönüşüm, kentlerin olduğu durumdan başka bir biçime girmesi, başka bir durum alması, şekil değiştirmesi olarak tanımlanabilir; ancak bu tanımları tamamlamak için bazı eklentiler yapmak gerekmektedir. Karmaşık ve dinamik sistemler olan kentlerin dönüşümüne belli sebepler sonucunda gerçekleşmektedir. Bunlar, kentin köhneleşmesi, bozulması, yenilenmeye ve dönüşmeye ihtiyaç duyacak hale gelmesi gibi sebeplerdir. Tüm tanımların incelenerek sentezlenmesinin sonucunda kentsel dönüşümü, yeni kentsel alanların geliştirilmesinden çok, çökme ve bozulmalara maruz kalmış bir kentsel mekanın ekonomik, sosyal, fiziksel ve çevresel faktörlerin kapsamlı ve bütüncül

yaklaşımlarla iyileştirilmesine yönelik uygulanan strateji ve eylemler olarak tanımlamak mümkündür (Hoyle, 2002). Bu doğrultuda kentsel dönüşüm ele alınırken kent, kentli ve kamu yararı için yapılan, her tür gelir grubu için sonucunun olumlu olması hedeflenen, ekonomik ya da politik bir amaç gütmeyen, kentsel düzenleme ve iyileştirme plan ve stratejileri olarak değerlendirilmelidir.

18. ve 19. yüzyıllarda süregelmiş olan Sanayi Devrimi sonrasında kentlerde yaşanan çevre kirliliği, sağlıksız ve yetersiz konut alanları ve altyapı sistemleri ve aynı dönemde yaşanan yıkıcı savaşlar kentsel değeri düşük, sağlıksız ve bozuk kentler meydana gelmesine sebep olmuştur. Bu, sosyal ve ekonomik açıdan bir çöküntü yaşayan kentlerin yeniden ele alınması gerekliliği “kentsel dönüşüm” kavramını ortaya çıkarmıştır. Bu kavram ilk olarak 1851’de İngiltere’de kentsel politikalar üreten konut kanunu ve 1851-1873 tarihleri arasında yapımı gerçekleşen Hausmann’ın Paris için ürettiği yeni plan ile başlamıştır (Akkar, 2006). Kentsel dönüşüm, çöküntü yaşayan diğer batı ülkelerinde de genellikle kentin terk edilmiş sayılabilecek ya da düşük gelir gruplarının düşük fiziksel ve sosyal şartlarda yaşamlarını sürdürmeye çalıştıkları alanlarda, terk edilmiş liman ve sanayi alanlarında kentin ekonomik ve sosyal gelişimine katkıda bulunacak olan projelerin uygulanması ile devam etmiştir (Pacione, 2001). 1940 ve 1950’li yıllarda kentlerin savaşlar nedeniyle maruz kaldığı büyük yıkımları telafi etmek amacıyla kentlerin yeniden inşasını (*urban reconstruction*) öngörülmüştür. Ayrıca bu süreç içinde kentsel yenileme (*urban renewal*) ve kentsel gelişim (*urban development*) stratejileri de gündeme gelmiştir. 1960 ve 1970’li yıllarda toplumsal bozulma nedeniyle ortaya çıkan fiziksel bozulmalar kentsel iyileştirme (*urban improvement*) ve kentsel yenileme (*urban renewal*) yöntemleriyle geliştirilen projelerle düzeltilmiştir. 1980’lerde ortaya çıkan çöküntü alanlarının ekonomik olarak canlandırılması ise kentsel yeniden yapılandırma (*urban redevelopment*) politikasının kullanımı ile sağlanmıştır. 1990’lardan günümüze dek süregelen kentsel dönüşüm stratejileri ise kentsel yenileşme (*urban regeneration*) ve kentsel yeniden canlandırma (*urban revitalization*) (Akkar, 2006).

Yukarıda bahsedildiği üzere kentsel dönüşüm kavramı içinde pek çok alt kavram barındırmaktadır, bu alt kavramlar kentsel dönüşümün uygulanması sırasında alanın durumuna ve ne yönde bir dönüşüm geçireceğine yönelik olarak seçilecek yöntemler olarak kabul edilebilir (Çizelge 3.1).

Bu alt kavramlar (yöntemler) üç kategori altında toparlanabilir:

- Miras koruması esaslı (*heritage conservation based*)
- Yenileşme esaslı (*regeneration based*)
- (Yeniden) geliştirme/yenileme esaslı (*(re)development based*) kentsel dönüşüm (Zeren Gülersoy ve Gürler, 2011).

Miras koruması esaslı kentsel dönüşüm kentlerde korunması gereken, tarihi ve kültürel bir öneme sahip alanlarda tercih edilen bir kentsel dönüşüm alt kavramıdır. Konuyla ilgili olarak planlar, programlar ve kentsel politikalar hazırlanması konusunda kullanılan bu alt kavram; tarihsel koruma (*historic preservation*), kentsel koruma (*urban conservation*), kentsel restorasyon (*urban restoration*), kentsel restitüsyon (*urban restitution*), kentsel yenilenme (*urban renovation*) ve kentsel yeniden kullanım (*urban reuse*) yöntemlerini de içinde barındırır (Zeren Gülersoy ve Gürler, 2011).

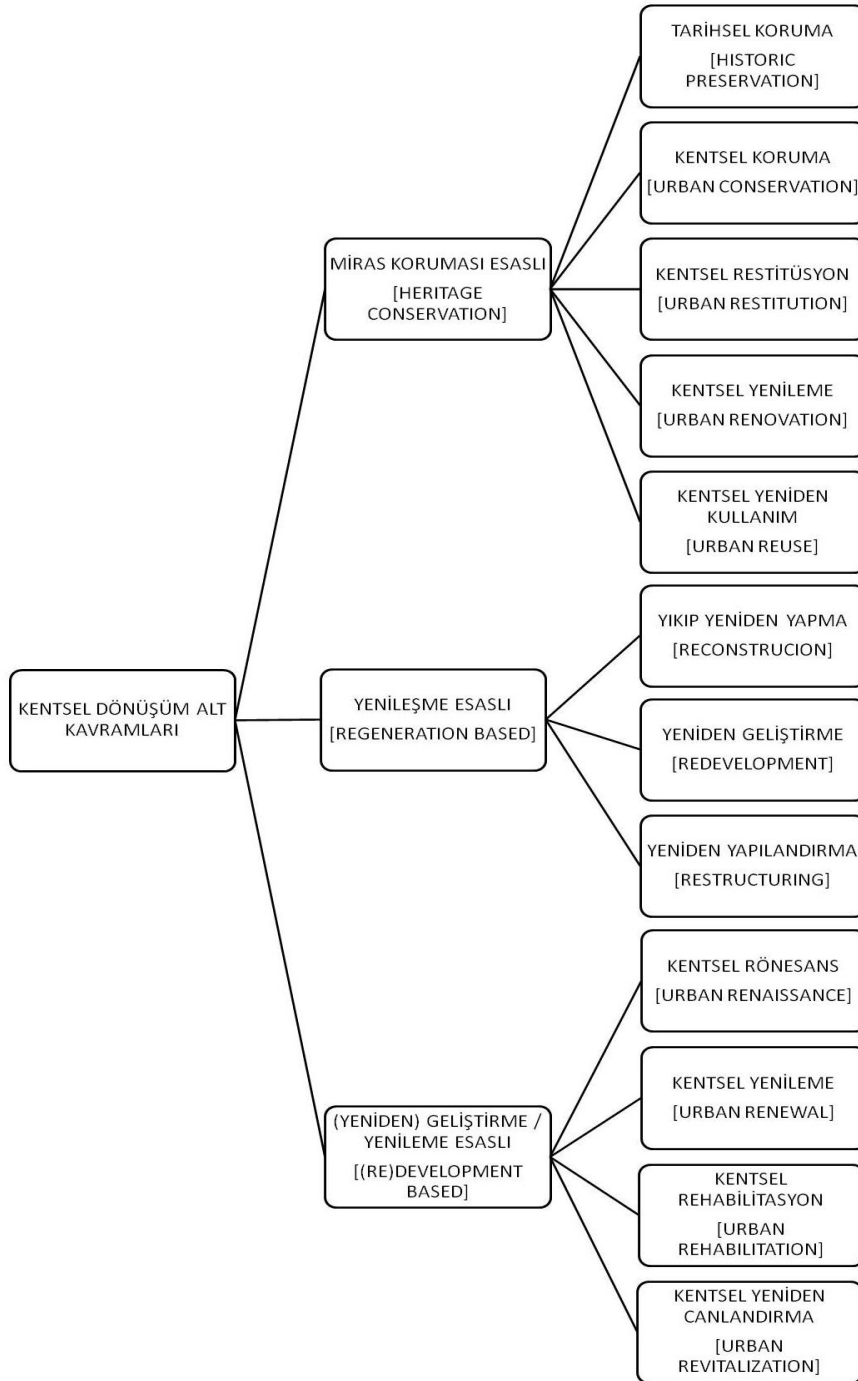
İkinci kategori olan yenileşme esaslı kentsel dönüşüm ekonomik ve işlevsel potansiyeli olan, terk edilmiş liman ve sanayi alanları gibi mevcut alanların yenileştirilmesinde başvurulan bir kentsel dönüşüm kategorisidir. Yıkıp yeniden yapma (*reconstruction*), yeniden geliştirme (*redevelopment*), yeniden yapılandırma (*restructuring*) da bu kentsel dönüşüm esasında kullanılan yöntemlerdir (Zeren Gülersoy ve Gürler, 2011).

Son olarak üçüncü kategori olan (yeniden)geliştirme ya da yenileme esaslı kentsel dönüşüm, gecekondular alanları veya giderek kötüye giden kentsel alanların müdahalelerinde seçilen esastır. Bu esasın yöntemleri kentsel rönesans (*urban renaissance*), kentsel yenileme (*urban renewal*), kentsel rehabilitasyon (*urban rehabilitation*) ve kentsel yeniden canlandırma (*urban revitalization*) (Zeren Gülersoy ve Gürler, 2011).

Kentsel yeniden canlandırma kavramı, kentin diğer pek çok alanında gerçekleştirildiği gibi kentteki su kıyısı alanlarda da yaygın olarak kullanılan bir yöntemdir. Kentsel su kıyısı alanları 18. yüzyıldan 20. yüzyıl başlarına kadar kentlerin ticaret merkezi halinde olan ve gelişen ve küreselleşen dünyada son derece önem taşımaktaydı. Gelişen teknoloji ve şartlar doğrultusunda değişen koşulların ardından bu alanların yeniden canlandırılması konusu 2000'li yıllara kadar hak ettiği önemi görememiştir. 21. yüzyıla gelindiğinde, gelişmekte olan ülkeler tarihi liman

kentlerini küreselleşmeden yerel kültürün canlandırması ve turizm gelişmelerine kadar her bağlamda yeniden canlandırmaya başlamıştır (Ali,Nawawi, 2009). Kent sınırları içindeki köhnemiş kıyı alanları, sanayi devri sonrasında kentler için, zorlayıcı, ilgi çekici, fırsatlarla dolu ve yeni alanlar oluşmasını ve bu alanların yeniden kullanımını sağlamıştır. Yeniden canlandırılan kıyı alanları buldukları kentlere her zaman yaşam kalitesini artıran, farklı bir karakter katmıştır.

Çizelge 3.1 : Kentsel dönüşümün alt kavramları (Zeren Gülersoy ve Gürler, 2011'den uyarlanmıştır.)



3.1.1 Kentsel kıyıların yeniden canlandırılma nedenleri

Kıyı alanlarının yeniden canlandırılması kararlarının verilmesinin sebepleri ülkeden ülkeye, kentten kente değişmekte olsa bile bazı ortak noktalar da bulunmaktadır. Kıyı alanlarının kentsel ve tasarımsal olarak yeniden ele alınmasına karar verilmesinin ortak nedeni olarak II. Dünya Savaşı'ndan ve özellikle 1960'lardan sonra deniz taşımacılığı sektöründeki değişiklikler kıyılarda kurulu olan nakliye yapılarının ve küçük liman alanlarının artık kullanılmayan alanlara dönüşmesine yol açması gösterilebilir. Deniz taşımacılığı sektörünün kentsel kıyılardan çekilmesinin yanı sıra suya ihtiyaç duymayan sanayi kolları da fabrikalarını taşımışlardır (Dyson ve diğ., 2011). Bu ve bunun gibi durumlar sonucunda terk edilmiş ve çöküntü alanı haline gelmiş olan kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılması fikri gündeme gelmiştir.

Sairinen ve Kumpulainen'e (2006) göre kentsel su kıyılarının yeniden değerlendirilmesi, tüm dünyadaki binlerce kentin kenar çizgilerini oluşturan kıyıların tarih boyunca kara ve su kullanımlarının başkalaşımını somutlaştırmaktır. Bu çok yönlü ve karmaşık tasarım yapısı, gelişen teknolojik değişimlere, tarihi koruma hareketine, yaygınlaştırılmış olan çevresel farkındalığa, su temizleme çalışmalarına, kent merkezi ve çevresinin kalkınmasına ilişkin baskılara ve kamunun kentsel yenileme yardımlarına bağlı olarak başlamış ve hareketlenmiştir.

Kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılması fikrinin çoğu ülkede hareketlenmesinin başlıca nedenleri arasında Gillotti'nin (2005) de makalesinde bahsettiği üzere yeniden canlandırma sonrasında kente ekonomik, sosyal, kültürel ve fiziksel katkı sağlaması olarak gösterilebilir. Kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılması ile oluşturulacak olan yeni yerleşimler, iş merkezleri ve kamusal alanlar ile kent ve ülke ekonomisine katkı sağlanırken aynı zamanda da kentsel estetik değerler ve kentsel kalite artar. Yeni oluşturulacak rekreasyonel alanlar ve meydanlar ile kamusal açık alan imkanları artacak ve kullanıcıya sosyalleşme imkanı sunulmuş olacaktır. Kıyı boyunca araç trafiğinden ayrı olarak oluşturulacak olan yaya ve bisiklet yolları ile kıyı ve kent kullanımı artacaktır (Gillotti, 2005).

3.1.2 Kentsel kıyıların yeniden canlandırılmasında izlenen yöntemler

Artık kullanılmayan su kıyısı sanayi alanlarının yeniden değerlendirilmesi ve canlandırılması kentler için çözülmesi gereken başlıca bir sorun ve aynı zamanda büyük bir fırsattır (Marshall, 2001). Bu durumda kentsel kıyıların, kentlerin

kimliklerini yansıttığı ve kültürlerine ışık tuttuğu söylenebilir. Marshall'a (2001) göre kentsel kıyı alanları kent, kentli ve kentin kültürünü yansıtmaya fırsatı veren kent parçalarıdır.

ULI (2005) kentsel kıyıların günümüzde tek işlevlilikten uzak olması gerektiğini savunmaktadır. Kentsel kıyı, çalışma, yaşama ve sosyalleşme sağlayacak tüm olanakların bir arada bulunduğu kentsel bir öge olarak tanımlanmaktadır (ULI, 2005). Bir kent kıyısı ekonomik, sosyal ve kültürel tüm hizmetleri bir arada sunmalıdır. Bu doğrultuda kentsel kıyı alanları potansiyel olarak yüksek nitelikli doğal ve yapılı alanları temsil etmektedir (Kostopoulou, 2013).

Kent için, kentle bütünleşmiş daha kaliteli ve kullanışlı kentsel kıyı mekanları yaratarak kentsel kıyıların yeniden canlandırılması sırasında izlenen farklı yöntemler vardır. Larman'a (1997) göre kent kıyılarının yeniden canlandırılmasının maddi boyutu ele alındığında, bu dönüşümü gerçekleştirmek için iki şeye ihtiyaç duyulmaktadır. Bunlardan birincisi canlandırılması yapılacak olan alandaki eski yapıların ve az kullanılmış arazinin yeniden geliştirilmesini sağlamak için yeterli teşvik sağlaması ve ikincisi de bu yeniden geliştirme sürecinde kullanılmak üzere ayrılmış ödenek ayrılmasıdır. Bu ödeneğin sağlanması, bu sürece sponsor olmak isteyen işadamlarının bulunması, devletin ödenek sağlaması, bu amaç doğrultusunda vergilerin artırılması gibi çeşitli şekillerde olabilmektedir (Dyson ve diğ., 2011).

Kentsel kıyıların yeniden canlandırılması konusu iki şekilde gündeme gelmektedir. (Gillotti, 2005). Bunlardan ilki kentin organik, yaşayan bir varlık gibi kendi kendini iyileştirmesi ve geliştirmesi sonucuyla kendiliğinden; ya da ikincisi kamu müdahalesi ile planlı ve programlı bir şekilde dönüşmesiyle ortaya çıkmaktadır.

Kamu İdaresi müdahalesi ile dönüştürülen kentsel su kıyısı alanlarında belirli bir yöntem izlenilmesi ve yeniden canlandırma projesinin sistemli bir şekilde yürütülebilmesi için yapılan plan ve program doğrultusunda ilerlemek gerekmektedir.

Good ve Goodwin' e göre (1990) kentsel su kıyısı alanlarının yeniden canlandırılması beş aşamada ele alınmalıdır. Başlangıç aşamasında tasarım ekibinin kurulması, projenin yol haritasının oluşturulması, kamu görüşlerinin alınması ve teknik ve finansal açıdan devlet yardımının oluşturulması hedeflenmektedir.

Başlangıç aşaması olan birinci aşamada projenin temeli oluşturulup ikinci aşamaya geçildiğinde ise proje alanı ile ilgili çalışmalar başlamaktadır. Proje alanının tanımlanması, projeye temel olacak bir altlık harita oluşturulması, elde edilen bilgilerin haritalara ve diğer envanterlere işlenmesi ve yeniden canlandırma projesi yapılacak olan kentsel su kıyısı alanının önemli konularının belirlenmesi ikinci aşamanın tamamlanmasını sağlayacak kilit noktalardır.

Üçüncü aşama, kentsel su kıyısı alanlarının yeniden canlandırma projesi planının çizilmesi olarak değerlendirilmiştir. Bu aşamada projenin tasarım planını etkileyecek olan unsurlar belirlenerek kentsel kıyıların hedef ve amaçları hazırlanmaktadır. Alternatif tasarım şemaları hazırlamak, projenin maliyet keşiflerini yapmak, tasarımın ilerleyişini yönetmek ve sentezlemek ve son olarak da kentsel kıyı alanının yeniden canlandırılması için hazırlanan son planını benimseyerek tamamlamak da bu aşamanın birer parçasıdır.

Dördüncü aşamada inşaat sürecinin başlaması öngörülmektedir. Tekrar canlandırılacak olan kentsel kıyı alanının inşaat sürecinin yönetilmesi, kontrol ve teşvik edilmesi, kıyı alanının yeniden yapılandırılmasının aşamalandırılması, proje sponsorlarının ve finansman kaynaklarının belirlenmesi, kıyı alanları için gereken parsellerin edinilmesi ve son olarak da konsept projenin tanıtılması planlanmaktadır.

Beşinci ve son aşama ise projenin gidişatına yönelik gerekli kontrollerin ve ihtiyaç halinde değişikliklerin yapılmasını sağlamaktır. Good ve Goodwin'in (1990) beş aşamaya ayırdığı kentsel kıyıların yeniden değerlendirilmesinde izlenen yöntemler hemen her türlü projeye adapte edilerek geçerliliğini koruyacak niteliktedir.

Kentsel kıyıların yeniden değerlendirilmesinde izlenen yöntemler dönüşümün kendiliğinden olması, kamu müdahalesi ile olması ve bu süreçte izlenen yöntemler çeşitlendirilerek artırılabilir ve bir kentsel kıyının dönüşümü tamamlanabilir.

3.2 Kentsel Kıyıların Yeniden Canlandırılmasına İlişkin Dünya Örnekleri

1960 ve 1970'lerde öncelikle Amerika'nın Baltimore eyaletinde başlayan kentsel kıyıların yeniden canlandırılması konusu, daha sonra Boston ve San Francisco'ya ve oradan da tüm Amerika ve Avrupa'ya yayılmıştır. 1960'lardan beri varlığını sürdüren ve hatta kimi kentlere yeniden uğramış olan bu kentsel kavram günümüzde

halen herhangi bir su kütlesine kıyısı olan kentlerde sıkça tartışılmakta ve değerlendirilmektedir.

Son onyılıda olduğu gibi günümüzde de çağdaş, kullanıcı hedefli, doğaya saygılı ve kamusal kullanım olanakları sağlayan kentsel kıyı alanları tasarlanmaya devam edilmektedir. Bu bölümde, Amerika, Avrupa, Asya ve Avustralya kıtalarında bulunan 5 adet güncel örneğe yer verilmiştir. Bu örneklerin ortak özelliği tarihte sanayi ve/veya liman alanı olarak kullanılmış ve 2000’li yıllarda tasarlanmış ve uygulanmış olmaları, ayrıca aynı dönemin çalışmaları olmaları nedeniyle de benzer tasarım kriterleri doğrultusunda hayata geçirilmiş olmalarıdır.

Bu çalışma kapsamına araştırılmış ve incelenmiş ilk proje, en büyük alana sahip olan proje Amerika kıtasında yer alan Toronto Kenti Kıyı Projesi, Kanada’dır (8.000.000 m²), ikincisi ise Avrupa kıtasındaki HafenCity Projesi, Almanya’dır (1.570.000 m²). Üçüncü proje Amerika kıtasında ve ABD, New York’ta bulunan Hunter’s Point South Kıyı Parkı’dır (151.760 m²), dördüncü proje Asya kıtasındaki Tayvan adasında bulunan Keelung Limanı projesidir (26.400 m²). Beşinci proje ise Avustralya kıtasında yer almakta ve Sydney kentinde bulunmakta olan Pirrama Parkı’dır (18.000 m²).

Her biri buldukları bölge için önemli olan, benzer tarihi geçmişlere sahip ve kentsel kıyılarda yer alan projelerdir. Bu 5 proje incelenirken ortak özelliklerinin ve farklılıklarının rahatlıkla ortaya çıkarılabilmesi için tümü proje alanının konumu, tarihçesi, projenin amacı ve tasarımı ve uygulanması olmak üzere 4 ana başlıkta ele alınmıştır.

3.2.1 Toronto Kenti Kıyı Projesi, Toronto, KANADA

Toronto Kenti Kıyı Projesi’nin bu tez çalışması kapsamında incelenmesinin nedeni, dünyada sanayi sonrası dönemde yeniden canlandırma projeleri arasında çok önemli bir yere sahip olmasıdır. Toronto Kenti Kıyı Projesi, Toronto’nun tüm kıyısını kapsadığından gerisinde konut ticaret ve iş alanları bulunmaktadır; bu da çalışma alanı olan İstanbul Limanı’nın bulunduğu doku ile örtüşmektedir. Ayrıca içerdiği projeler ile İstanbul Limanı’nın yeniden canlandırılmasına örnek olabilecek bir projeler bütünüdür. Toronto Kenti Kıyı Projesi, Kuzey Amerika’nın en büyük kentsel yeniden canlandırma projesi olma özelliğini taşımaktadır. Toronto kentinin yeniden canlandırılması için projelendirilen kıyı alanı toplam altı bölgeye ayrılmıştır ve proje

raporunda yenilikçi bir tasarım anlayışı sürdürülebilir bir kentsel tasarım, emlak, teknoloji altyapısı ve kamusal politika gelişim yaklaşımlarıyla birleştirildiği belirtilmektedir (Şekil 3.1). Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin yeniden geliştirme yerine yeniden canlandırma prensipleri doğrultusunda dönüştürülmesi bu projeyi benzeri projelerden ayırmaktadır. Bu projenin tasarımcıları ve yürütücüleri Toronto Kenti Kıyı Projesi'ni oluşturan her bir alt projenin insan odaklı olup, kullanıcıyı su kıyısı ile bağlamayı amaçladıklarını açıklamışlardır. Bu projeyi oluşturan parklar ve kamusal alanların, çevresel ve ekonomik olarak sürdürülebilir olma özelliği taşıdığı da projenin tasarımcıları ve yürütücüleri tarafından vurgulanmaktadır (WATERFRONToronto, t.y.).



Şekil 3.1 : Toronto Kenti Kıyı Projesi üç boyutlu modeli (URL-6)

3.2.1.1 Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin konumu

Kent kıyılarının yeniden canlandırılması konusunda, Toronto Kenti Kıyı Projesi 8.000.000 metrekarelik bir alanı içermektedir (WATERFRONToronto, t.y.). Toronto kentinin sınırları içinde kalan tüm kıyı alanları, alt bölgelere ayrılarak proje sınırlarına dahil edilmiştir (Şekil 3.2).

Toronto'nun doğusunda yer alan Durham ve batısında yer alan Peel kentleri sınırlarına kadar ulaşan bu büyük yeniden canlandırma projesi ile Toronto'nun su kıyısı sınırı bütün şehrin çehresini değiştirmektedir. Toronto kıyısının gerisindeki yerleşim dokusunda konut alanları, iş merkezleri ve ticari alanlar bulunmaktadır. Toronto'nun kıyı kesiminde ise bu proje uygulanmadan önce tarihi liman ve sanayi alanlarının geriye kalanlarının bulunduğu belirtilmektedir.



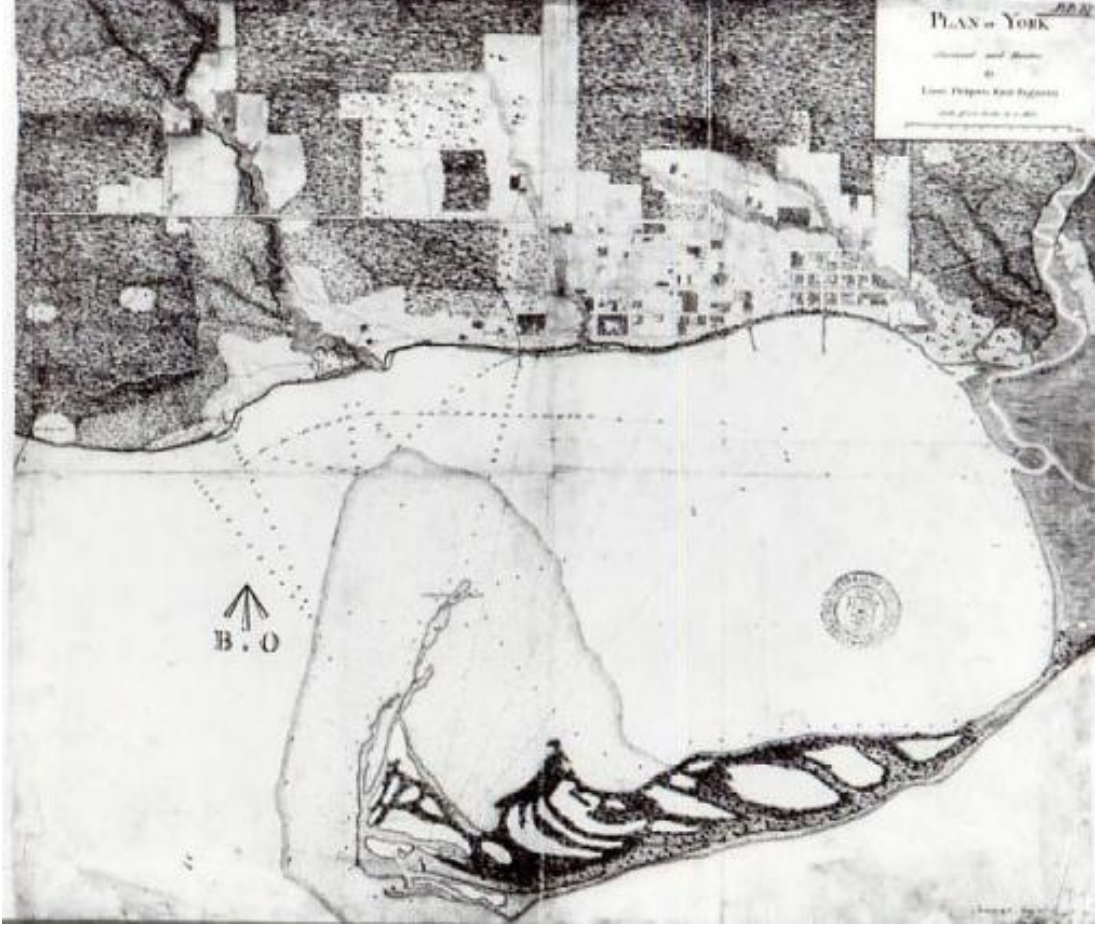
Şekil 3.2 : Toronto Kenti Kıyı Projesi (URL-6)

3.2.1.2 Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin tarihçesi

Dünyadaki pek çok diğer büyük kent gibi Toronto da büyük bir su kütesinin yanında kurulmuştur. Tarih boyunca kentler önemli ulaşım ve nakliye güzergahları üzerinde konuşlanmıştır. Yüzyıllardır su – okyanuslar, denizler, göller, akarsular – ulaşım ve nakliye konusunda önemli tol oynamaktadırlar. Toronto'nun Ontario Gölü üzerindeki konumu kentin tarihi üzerinde oldukça etkili olmuştur.

Fransızlar 1600'lerden beri Toronto güzergâhını bilmelerine rağmen kentte kalıcı bir varlık göstermeleri 1720'leri bulmaktadır. 1720'de Fransızlar Humber Nehri'nin güney ucuna küçük bir ticaret merkezi inşa etmiştir. 1750'de ise Ontario Gölü kıyısına, Humber Ticaret Merkezinin hemen doğusuna bir diğer ticaret merkezi olan Fort Rouille'i inşa etmeye başlamışlardır.

Amerikan Devrimi'nden sonra Toronto ticaret ve yerleşim merkezi olarak önem kazanmıştır. Birleşik Devletler'in tehlikelerinden çekinen İngilizler, Toronto'nun deniz kuvvetleri için korunaklı bir liman oluşundan dolayı uygun bir alan olduğunu ve Ontario Gölü'nü kontrol altında tutabileceklerini düşünmüşlerdir. Bu sebeplerden 1793 yılında Fort York'un yapımına başlanmıştır (Şekil 3.3) ve bu da Toronto'nun kentsel varlığının başlangıcı olarak sayılmaktadır (TWRC, 2006).



Şekil 3.3 : Fort York Planı, 1818 (TWRC, 2006).

Diğer pek çok kent gibi Toronto'nun da ticaretinin büyük bir bölümü deniz araçlarıyla gerçekleştirilmekteydi. Fabrikaların göl kıyısında olması malların üretiminin hemen ardından hızlı bir biçimde nakliye edilmesini sağlamıştır; ancak 1830'larda ve '40'larda su kıyısındaki alanın daralması deniz nakliyatını ve endüstriyel ve demiryolu altyapısının gelişmesini kısıtlamıştır.

1850'lerde büyük bir uğraş sonucunda gölün doldurulması ile kıyıların güneye doğru genişletilmesi sağlanmıştır. Bundan sonraki yüzyıllar boyunca kıyı daha da güneye uzanmıştır. Özgün kıyı şeridi şimdiki demiryolunun kuzeyidir; kıyı şeridinin şimdiki haline 1950'lere kadar olan doldurmalar sonucunda ulaşılmıştır.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra Toronto'nun kıyısıyla olan ilişkisi değişmiştir. Endüstrinin kıyı boyunca yayılması kent merkezini yaşanmak istenmeyen bir yer haline dönüştürmüştür ve bu durum sanayinin etkilediği diğer kentlerde olduğu gibi varlıklı insanların, otomobilin yaygınlaşmasıyla da diğer kentlilerin kent merkezinden daha dışarıya ve banliyölere yönelmesine neden olmuştur. Bunun da

bir sonucu olarak kara yolları ve otopanlara ihtiyaç artmıştır. Toronto'ya yapılan Gardiner Expressway (Şekil 3.4), insanları gölden koparmıştır (WATERFRONToronto, t.y.).



Şekil 3.4 : Gardiner Expressway, 1962 (TWRC, 2006).

1970'lerde meydana gelen ve bir bakıma *kentsel devrim* olarak adlandırılabilir olan hareket kentlerin kendi su kıyılarını yeniden keşfetmelerini sağlamıştır. Dünyadaki diğer büyük kentler de kentsel su kıyılarını dönüştürmeye başlamıştır ve bu dönüşüm kent merkezlerini yeniden ilgi çekici hale getirmiştir; bunun yanı sıra dönüşen su kıyısı alanları, daha çok konutu, daha çok çalışanı, daha çok iş imkanını ve daha çok ziyaretçiyi de beraberinde getirmiştir.

Toronto, dünyada su kıyısı alanlarını yeniden geliştiren en son kentlerden biridir. Bunun sebebi olarak pek çok kişinin kıyı ile ilgili pek çok iyi proje fikri olması gösterilmektedir. 1970'lerin başlarındaki kentsel devrim sayesinde gerçekleştirilen

Harbourfront Centre, Queen's Quay Terminal ve çevresindeki alan dışında kıyı ile ilgili üretilmiş olan başka bir proje hayata geçirilmemiştir (TWRC, 2006).

1999 yılında 2008 Yaz Olimpiyatları için Toronto'nun Ontario Gölü'ne olan kıyısı ticari ve kentsel bir gelişim sağlamak üzere ihaleye açılmıştır. Bu proje için oluşturulmuş olan komisyon, Toronto'nun kentsel kıyısının yeniden canlandırılmasının son derece gerekli ve önemli olduğunu ve aynı zamanda benzeri görülmemiş bir dönüşüm için büyük bir fırsat olduğunu ve kente, bölgeye ve ülkeye büyük ve olumlu bir ekonomik etkisi olacağını belirtmişlerdir (TCSA, 2007).

2008 Yaz Olimpiyatları'nın Pekin'e verilmesinin ardından devlet Toronto'nun göl kıyısı alanının yeniden canlandırmasına devam ettirileceğinin garantisini vermiş ve çalışmalarına devam etmiştir. 2001 yılının Kasım ayında devlet tarafından "Waterfront Toronto" adı altında bir yeniden canlandırma komisyonu kurulmuştur. Bu kurum Toronto'nun kıyı alanı ile ilgili olan bütün projelerde başrolde yer almaktadır.

3.2.1.3 Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin amacı

Kanada'nın en büyük kenti olan Toronto'nun Ontario Gölü ile olan kıyısının, 1999 yılında yeniden canlandırılmasına karar verilmiştir. Bu kararın alınması ile birlikte yenilikçi yaklaşımlar bir araya getirilerek sürdürülebilir bir gelişim, kentsel tasarımda mükemmellik, emlak gelişimi, teknoloji altyapısı ve bazı önemli kamu politikaları düzenlemek hedeflenmiştir.

Waterfront Toronto komisyonu, Toronto göl kıyısının nasıl tasarlanabileceğini, yeniden düşünmüş, yeniden hayal etmiş ve yeniden tanımlamıştır. Toronto kıyısının bir dünya modeli haline gelebilmesi amacıyla çalışılmıştır ve bu amaç doğrultusunda geliştirilen tasarımda kullanıcılar göl kıyısı ile yeniden buluşturulmak üzere ilk planda tutulmuştur. Tasarımda yer alan başlıca elemanlar parklar ve kamusal alanlardır ve bunların çevresel ve ekonomik olarak sürdürülebilir bir yaklaşımla ele alınması amaçlanmıştır (WATERFRONToronto, t.y.).

Toronto Ontario Gölü kent kıyısının yeniden canlandırılması kıyı ile olan olumlu ve anlamlı ilişkinin yeniden kurulması, benzeri olmayan bir fırsat olarak görülmüştür. Toronto kentsel kıyısını kullanışlı, konforlu, canlı ve işlek bir kamusal alan haline getirmek de kıyının yeniden canlandırılmasında amacın bir parçasıdır. Kentsel kıyının yeniden canlandırma projesinde tek odağın park ve kamusal alanlar olmadığı

belirtmiştir (Fung, 2000). Kentsel kıyı alanının sürdürülebilir ve karma kullanıma ve çevresiyle güçlü bağlantılara sahip bir yerleşim haline gelmesi hedeflenmiştir. Bu karma kullanım yapısı ile iş olanaklarının artırılması da öngörülmüştür. Tüm bu amaçlar doğrultusunda yeniden canlandırılan Toronto kentsel kıyı alanı Toronto'nun çehresini yenileyerek tüm dünyanın Toronto ve Kanada ile ilgili olan algısını da değiştirmiştir.

Fung'un (2000) da raporda belirttiği üzere komisyonun oluşturduğu diğer hedef ve amaçlar şöyle sıralanabilir: Etobicoke'dan Central Waterfront (*Merkez Kıyı*)'a kadar olan kıyı bölgesinin ulaşılabilir bir kamusal alan olmasını sağlamak; Toronto kentini kıyı bölgesi ile fiziksel, ekonomik ve sosyal bir bakış açısıyla yeniden buluşturmak; Gardiner Expressway olarak anılan otopanı yenileyerek Toronto kent merkeziyle kentsel kıyı bölgesinin bağımlı güçlendirmek; iş, konut ve rekreasyon alanları içeren bir yerleşim oluşturmak; temiz bir çevre yaratmak için su kalitesini artırmak, su taşkınlarını önlemektir.

3.2.1.4 Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin tasarımı ve uygulanması

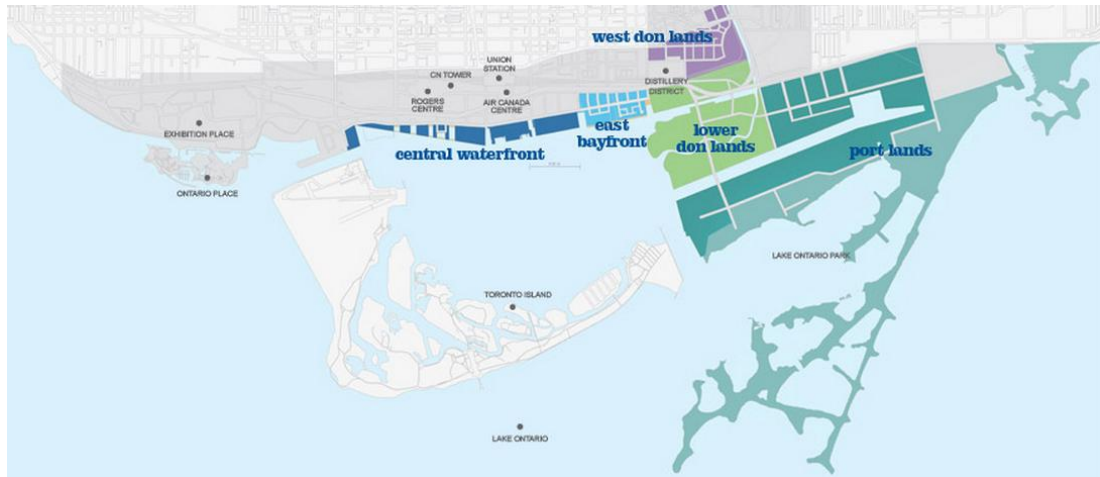
Bu başlık altında projelerde ne gibi kriterlere önem verildiği, tasarım kararlarının nelere bağlı olarak verildiği, proje tasarımlarının detayları ve inşaatı yapılmış olan projelerde nasıl bir uygulama yöntemi izlendiği, uygulama aşamasında projelerde ne gibi değişikliklere gidildiği, ne tür detaylara dikkat edildiği gibi konular incelenmektedir.

Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin uygulanması için oluşturulmuş olan komisyon, projenin uygulanmasından önce başlıca altı gelişim girişimi belirlemiştir. Bu girişimlerin hepsi mantıklı ve sindirilebilir bir gelişim etaplama stratejisi geliştirilerek yapılmıştır. Bu altı gelişim girişimi başlıklar halinde şöyle sıralanabilir: Kamusal mutluluk sağlamak; iş alanı, iş imkânı ve yeni bir ekonomi oluşturmak; geniş kapsamlı bir ulaşım ağı yaratmak; temiz bir çevre sağlamak; Gardiner Expressway'i yeniden düzenlemek; 2008 Yaz Olimpiyatları'na yeni bir kentsel kıyı ile hazırlanmak (Fung, 2000).

Bu başlıklar altında tüm Toronto kentsel göl kıyısı altı parçaya ayrılarak projelendirilmiştir. Göl kıyısının parçalanması doğudan batıya doğru Port Lands, Batı Don Land, Aşağı Don Land, Doğu Bayfront, Central Waterfront (*Merkez Kıyı*), ve Exhibition District (*Sergi Bölgesi*) olarak sıralanabilir (Şekil 3.5).

Altı parçaya ayrılmış olan kentsel kıyının yeniden canlandırma uygulamasının 25 yıllık bir sürece yayılması planlanmıştır. Projenin yapım aşamasının etaplanması olimpiyatlara ilgili bazı kritik etmenlere bağlı olmuştur. Bu etmenler;

- Olimpiyatlara bağlı olan etkinliklerin gelişim sürecini düzenlemek ve olimpiyatların inşaatlar nedeniyle herhangi bir şekilde olumsuz etkilenmesini önlemek amacıyla gelişim sürecinin ayarlanması;
- Önerilen 40.000 konutluk yeni yerleşimin piyasa tarafından sindirilmesi ve Olimpiyat Köyü için önerilen 4.000 konutun inşasının tamamlanması;
- Port Lands'in yeni ekonomisine odaklanmak için Konferans Merkezi'nin yapımına başlanması;
- Gardiner Expressway'in yıkılması ve yeni bir rotayla yeniden yapılması;
- Toprak kalitesini artırma çalışmalarının hızlandırılması ve Don Nehri'nin su taşkını risklerini azaltma çalışmalarının yapılmasıdır (WATERFRONToronto, t.y.).



Şekil 3.5 : Toronto Kenti Kıyı Projesi alanları (WATERFRONToronto, t.y.)

Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin geneline bakılacak olursa toplam altı ana bölüme ayrılmış olan kıyı projelendirilmiş ve büyük oranda tamamlanmış bulunmaktadır. Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin uygulama sürecinin incelenmesine kıyının en doğusundan başlanılarak en batısına doğru ilerlenecektir.

Kıyının en doğusunda 4 kilometre karelik bir alana yayılmış olan The Port Lands bölgesi bulunmaktadır. The Port Lands'in kuzeyinde Don Nehri, batısında Toronto İç Limanı, doğusunda Ashbridges Körfezi ve güneyinde Ontario Gölü bulunmaktadır. 1880'lerden önce geniş bir sulak alan olan bu bölge 1880'lerde endüstri ve nakliye

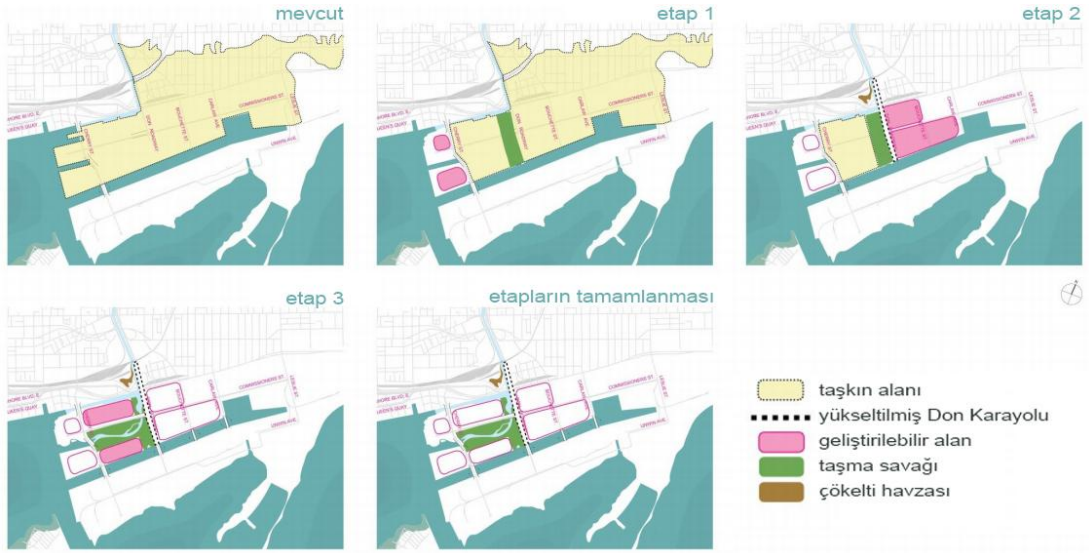
amaçlı kullanım için doldurularak kurutulmaya başlanmıştır. Doldurulurak yaratılmış olan Port Lands'in büyük bir kısmı endüstriyel kullanım için ayrılmıştır; ancak servis sağlanamadığından başka amaçlar için kullanılamamıştır. Ayrıca bu alan Don Nehri tarafından su taşkını riski altında olduğundan koruma altına alınmaması sebebiyle gelişimini tamamlayamamıştır. Az kullanılmış bu endüstriyel alan oldukça merkezi ve ulaşılabilirliği yüksek bir gelişim potansiyeli olan bir kentsel göl kıyısıdır (WATERFRONToronto, t.y.).

2011 yılının Ekim ayında Waterfont Toronto ve Toronto Kenti bu alan için gelişim ve uygulama projeleri hazırlamıştır. Bu projelerin hazırlanması sırasında göz önünde bulundurulan en önemli iki konu uygulamanın hızlı ilerleyebilmesi için oluşturulan yol haritası ve Port Lands'i kentsel bir miras niteliğinde projelendirmek olmuştur (Fung, 2000). Aynı zamanda Port Lands'in yeniden değerlendirilmesi sonucunda canlı ve karma kullanımlı, yeşil ve sürdürülebilir bir yerleşime sahip, ticari ve çevresel düzeni geliştirilmiş bir yapısı olması planlanmıştır.

Port Lands Bölgesi, yeniden canlandırma projesi kapsamında kendi içinde dört altbölgeye ayrılmıştır; bunlar Cherry Sahili, Cherry Sahili Spor Alanları, Ontario Gölü Parkı ve Tommy Thompson Parkı'dır. Bunlardan Ontario Gölü Parkı dışındaki bütün altbölgelerin uygulanması tamamlanmıştır; Ontario Gölü Parkı ise gelecek projeler arasında yerini almıştır (Şekil 3.6 ve Şekil 3.7).



Şekil 3.6 : The Port Lands bölgenin etaplanması ve etaplanması (PLAI,2012)



Şekil 3.7 : The Port Lands bölge analizi (PLAI,2012)

Cherry Sahili (*Cherry Beach*), 2005 yılında Waterfront Toronto'nun sahili geliştirmek ve yeniden canlandırmak için ele almasıyla Toronto'nun en temiz sahili haline gelmiştir. Bu sahil yeni bir peyzaj tasarımı, detaylı temizleme çalışmaları ve sahil servis elemanlarının (tuvaletler, kabinler, cankurtaran klubeleri, deniz feneri, vb.) yenilenmesi ile bugünkü halini almıştır (Şekil 3.8).



Şekil 3.8 : Cherry Sahili'nden bir görünüş (WATERFRONToronto, t.y.)

Cherry Sahili Spor Alanları (*Cherry Beach Sports Fields*) kentsel göl kıyısındaki rekreasyon olanaklarını artırmak amacıyla tasarlanmış ve uygulanmıştır. Bu alandaki spor faaliyetleri arasında futbol ve lekros denilen hokey benzeri bir oyunun yanı sıra çocuk oyun alanları ve yeşil alanlar da yer almaktadır (Şekil 3.9).



Şekil 3.9 : Cherry Sahili Spor Alanları (WATERFRONToronto, t.y.)

1989’da koruma altına alınan Tommy Thompson Parkı, Toronto kıyısının en geniş canlı habitatını kapsamaktadır ve 1995’te bugünkü hali için temelleri atılmıştır. Bu alanın doğal değerinin oldukça yüksek olması, yeniden canlandırılması için yapılan çalışmalarda ele alınış biçimini şekillendirmiştir. Belli canlı türlerini, çevresel olarak değerli alanları, suda ve karada yaşayan habitatı korurken bir yandan da kamusal rekreasyon fırsatları sunulmuştur. Tommy Thompson Parkı Bütüncül bir şekilde ele alındığıdaysa sürdürülebilir bir tasarım yaklaşımı ile şekillendirilmiş olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 3.10) (WATERFRONToronto, t.y.).

Port Lands Bölgesi’nde bulunan henüz yapımına başlanmamış olan; ancak ileriki uygulamalarda yer alacağı belirtilen ve projesi hazırlanmış olan Ontario Gölü Parkı (Lake Ontario Park) tamamlandığında dünyanın en büyük kentsel kıyı parklarından biri olma özelliğini taşıyacaktır (Şekil 3.11). 37 kilometre sahil şeridine yayılmış olan ve 3.75 kilometrekarelik bir alanı kapsayan Ontario Gölü Parkı pek çok etkinliği barındıracaktır. Bu etkinliklerin arasında kentsel doğa alanları, su sporları,

Toronto'nun en büyüğü olacağı belirtilmektedir (WATERFRONToronto, t.y.). İnsan odaklı, aile dostu, çevresel olarak sürdürülebilir ve kaliteli yaşam için tasarlanmış olan bu bölge 3.2 kilometrekarelik bir alan üzerinde konumlanmaktadır. Batı Don Lands geçmişte sanayi bölgesi olarak kullanılmış bir alandır ve bu yeniden canlandırma projesi ile beraber bu eski sanayi bölgesi karma kullanımlı, yaya dostu, sürdürülebilir bir nehir kıyısı yerleşkesi olacaktır (Şekil 3.12). 6.000 konut biriminin bulunacağı bu bölgede 93.000 metrekarelik alan park ve kamusal alanlara ayrılmıştır. Toronto Şehri'nin yeniden canlandırılmasından sorumlu yetkililere göre bu yeşil ve kamusal alanlar hem şehrin yeşil ve rekreasyon ihtiyacını karşılayacak; hem de burada kurulacak işletmelerle özel sektörün, dolayısıyla kent ve ülke ekonomisinin gelişmesine katkıda bulunacaktır.



Şekil 3.12 : Batı Don Lands projesi genel görünüşü (WATERFRONToronto, t.y.)

Batı Don Lands Bölgesi'nde bulunan Don Nehri Parkı yapılan bir anketin sonucuna göre Corktown Common adını almıştır. Corktown Common 73.000 metrekarelik bir alana oturan bir kent parkı olarak tasarlanmıştır. Uygulamasına 8 Eylül 2010 tarihinde başlanmıştır ve Eylül 2013'te tamamlanmıştır. Bu parkın uygulanması sırasında park alanının kendine has ekolojisinin bozulmamasına dikkat edilmiştir. Ayrıca su taşkınlarına karşı alanın topoğrafyasıyla oynanmış ve bu yeni

topoğrafyadan mümkün olduğunca yararlanılabilecek şekilde bir tasarım yaratılmıştır.

Toronto Kenti Kıyı Projesi'ni oluşturan altı bölgeden üçüncüsü gelecek projeler arasında yer alan, henüz yapımına başlanmamış olan Aşağı Don Lands'dir (*Lower Don Lands*). 1.25 kilometrekarelik bir alan içinde tasarlanmış olan bu karma kullanım yapısına sahip projenin en belirgin özelliği Don Nehri'nin ağzında bulunmasıdır (Şekil 3.13). Nehrin hemen ağzında kurulacak olan konut, ticaret, park ve kamu alanlarından oluşan bu bölge çok iyi hesaplanmış ve düzgün uygulanmış bir yöntem ile su taşkınından korunması planlanmaktadır. Bu bölgede toplam 12.500 konut birimi, 278.709 metrekare ticaret alanı ve 530.000 metrekare park alanı ve kamusal alan olması projelendirilmiştir (WATERFRONToronto, t.y.).



Şekil 3.13 : Aşağı Don Lands projesi genel görünüşü (WATERFRONToronto, t.y.)

Doğu Bayfront Bölgesi Toronto Kenti Kıyı Projesi'ni oluşturan bir başka bölgedir. Toronto'nun endüstriyel geçmişinden kalma bu alan 230.000 metrekarelik, 6.000 yeni konut biriminin yer aldığı bir konut yoğunluklu alandan oluşmaktadır. Bu bölgede aynı zamanda 3 milyon metrekare ticari alan, 55.000 metrekare park ve kamusal alan ve 1 kilometre uzunluğundaki kıyı kenarında bir promenad da bulunmaktadır (Şekil 3.14). Bu bölgenin yarısından fazlasının uygulanması tamamlanmış olup kalan kısmının da uygulama süreci devam etmektedir.



Şekil 3.14 : Doğu Bayfront projesi genel görünüşü (URL-8)

Doğu Bayfront projelerinden olan Sherbourne Common Parkı Toronto'nun eski bir sanayi bölgesi olan bir alanın yeniden canlandırılmasıyla ortaya çıkmıştır (Şekil 3.15). Bu parkın uygulanmasında çevreci bir görüş hâkimdir ve sürdürülebilirlik kavramı Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin bu aşamasında da görülmektedir. Toplu taşımayla kolay ulaşım sağlayan, bisiklet kullanımını teşvik eden ve yağmur suyu kullanılarak hareketlenen bir tasarım ile sürdürülebilirlik sağlanmaktadır.



Şekil 3.15 : Sherbourne Common Parkı projesi genel görünüşü (URL-9)

Canada's Sugar Beach olarak geçen sahil bu 9 Ağustos 2010 tarihinde açıldığında bölgenin ve tüm kıyı projesinin önemli alanları arasına girmiştir. 8.500 metrekarelik bir alanı kaplayan bu sahil şeker teması altında tasarlanmıştır (Şekil 3.16). Bunun sebebi olarak bu alanın tarihte şeker fabrikası olarak kullanılmış olması gösterilmektedir. Bu sahilin içinde bulunduğu park aynı zamanda kamusal

etkinliklerin yapılabilceği bir plazayı ve gezintilerin yapılabilceği bir promenadı da içermektedir (WATERFRONToronto, t.y.).

Doğu Bayfront'un oluşturduğu diğer projeler Bayside Gelişim Bölgesi, Doğu Queens Quay ve Doğu Su Kıyısı Promenad ve Yürüyüş Yolu'dur. Bu projelerin uygulaması halen devam etmektedir. Bayside Gelişim Bölgesi, Toronto'nun iç limanında yer almaktadır ve tamamlandığında Toronto'nun önemli yerleşim yerlerinden biri haline gelmesi öngörülmektedir. Doğu Queens Quay denilen bulvar ise Toronto Kenti Kıyısı Projesi'nin ana aksını oluşturmaktadır. Bu 1.1 kilometre uzunluğundaki bulvar boyunca kamusal canlılığı sağlamak için ticaret fonksiyonu kullanılmıştır. Yarısının uygulamasının tamamlanmış olduğu Doğu Su Kıyısı Promenad ve Yürüyüş Yolu önemli bölgeleri birbirine bağlamasının yanı sıra kente yeni bir promenad ve yürüyüş yolu katmaktadır. Çift taraflı ağaçlarla sınırlanan ve vurgulanan bu yaya aksı toplamda 27 metre genişliğindedir. Yapılardan sonraki 6 metre genişliğindeki yaya yolu ana yaya aksı ile yapıları ayırmak için kullanılmıştır. Ana yaya aksı ise 10 metre genişliğinde granit ve 11 metre genişliğinde ahşap olmak üzere iki ayrı malzemeden oluşmaktadır (WATERFRONToronto, t.y.).





Şekil 3.16 : Sugar Beach'ten görünüm (WATERFRONToronto, t.y.)

Central Waterfront denilen Merkez Kıyı Toronto Kenti Kıyı Projesi'ni oluşturan beşinci bölgedir. Shore Gölü Bulvarı'nın güneyinden Ontario Gölü'ne kadar uzanmakta ve 2.5 kilometre uzunluğundaki bir alanı kapsamaktadır. Bu bölgede kıyıyı oluşturan ana alanların uygulanması tamamlanmış olup kıyıya hareket kazandıracak ikincil elemanlar olan köprü projeleri gelecek projeler arasında yer almaktadır. Su kıyısı boyunca devam eden promenad 1.8 kilometre uzunluğunda ve 12 metre genişliğindedir.

Toronto Su Kıyısı Alanı'nın ana arterini oluşturan cadde (Queens Quay) Merkez Kıyı'dan başlayarak tüm nirengi noktalarını birbirine bağlamaktadır. Bu hat aynı zamanda su kıyısı ile ilişkiyi sağlayarak yaya ve bisiklet yolları da sunmaktadır.

Merkez Kıyı'dan başlayarak tüm kıyı hattı boyunca uzanan yaya promenadı ve ahşap gezinti yollarının Toronto'nun yeni su kıyısı projesinin en ayırt edici özelliği olduğu vurgulanmaktadır. Yaya promenadı ve ahşap gezinti yolları su kıyısında geniş bir alan sağlamaktadırlar. 12 metre genişliğindeki granit malzemedeki tasarlanmış olan yaya promenadı, promenad boyunca dikilmiş Kanada'nın simgesi olan akçağaçlar ile tamamlanmıştır (Şekil 3.17). Bu doğal taş yolun hemen paralelinde tasarlanmış olan ve yer yer suyun üzerine çıkan 8 metre genişliğindeki ahşap gezinti yolu ise suya daha yakın bir alternatiftir. Bu iki farklı karakterdeki yol, iki farklı deneyim sunarak su kıyısını daha canlı bir hale getirmektedir. Granit promenad çift taraflı

akçağağaçların etkisiyle bir alle gibi daha kapalı bir hisle gezinti sağlarken ahşap gezinti yolu daha açık ve tamamen göle odaklı bir yürüyüş imkanı sunmaktadır (Şekil 3.18) (WATERFRONToronto, t.y.).



Şekil 3.17 : Yaya promenadı (WATERFRONToronto, t.y.)



Şekil 3.18 : Ahşap Yürüyüş Yolu (WATERFRONToronto, t.y.)

Merkez Kıyı bölgesinde tamamlanan yeniden canlandırma projeleri arasında 40.000 metrekarelik bir alanı kapsayan *York Quay* de bulunmaktadır. Bu alan projelendirilmeden önce otopark alanı olarak kullanılmakta olup hiçbir kamusal kullanıma olanak sağlamamaktaydı. Bu proje ile birlikte bu alan Kanada Meydanı, Ontario Meydanı ve açık bir sergi alanı olarak değerlendirilmiştir. Kanada Meydanı büyük Avrupa meydanlarından esinlenilmiştir. Kentsel kıyı alanında kullanılan diğer malzemelerle bir bütünlük sağlaması açısından kırmızı granit kullanılan ve sekoya ağaçları ile dikey bir bahçe niteliği kazandırılmış olan bu meydanda kullanıcıların

toplama ve Ontario Gölü ve Toronto silüeti ile rekreatif ihtiyaçlarını karşılamak amaçlı tasarlanmıştır (Şekil 3.19).



Şekil 3.19 : Kanada Meydanı (WATERFRONToronto, t.y.)

Ontario Meydanı ise bir meydan niteliği taşımasının yanı sıra okul servislerinin durak noktası olma ve kamp ve turist gibi grupların buluşma alanı olması gibi amaçlar için de kullanılmaktadır (Şekil 3.20) (WATERFRONToronto, t.y.).



Şekil 3.20 : Ontario Meydanı (WATERFRONToronto, t.y.)

Merkez Kıyısı'nda su kıyısının tasarımına, canlılığına ve hareketliliğine büyük etkisi olan üçü tamamlanmış (Rees, Simcoe, Spadina) (Şekil 3.21,Şekil 3.22,Şekil 3.23), ikisi ise gelecek projeler arasında yer alan (Peter, Police) (Şekil 3.24) toplam beş dalga formlu yaya köprüsü bulunmaktadır. Bu yaya köprüleri hem birer sanat eseri hem de fonksiyonel birer kentsel eleman olarak tasarlanmışlardır. Örneğin, bu ahşap köprülerde bulunan oturma basamakları amfi olarak kullanılabilirle birlikte Ontario Gölü'nü farklı yüksekliklerde deneyimlemeye olanak tanımaktadır; dalgalı rampalar ile tasarlanmış olan ahşap köprüler paten ve bisiklet pisti olarak kullanılabilirlektedir. Dalga formunda olan bu köprülerin göle olan yükseklikleri değişken olduğundan kimi zaman gölü üst kotlardan kimi zamansa neredeyse göle değecek şekilde, değişken ve farklı bir yürüyüş deneyimi sunmaktadır. Böylelikle su ile kent ve kentli arasındaki ilişki kuvvetlendirilmiştir (Fung, 2000).



Şekil 3.21 : Rees dalga formlu yaya köprüsü (URL-10)



Şekil 3.22 : Simcoe dalga formlu yaya köprüsü (URL-11)



Şekil 3.23 : Spadina Dalga Formlu Yaya Köprüleri (URL-12)



a



b

Şekil 3.24 : a. Police, b. Peter Dalga Formlu Yaya Köprüsü Projeleri (URL-13)

Toronto kentsel su kıyısı yeniden canlandırma projesinin son bölgesi olan *Exhibition District* (Sergi Bölgesi) kent merkezi dışında kalan bir bölgedir. Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin amacı sadece kent merkezine yakın olan su kıyısı alanlarının değil Toronto sınırları içindeki tüm su kıyısı alanlarının yeniden canlandırılmasını hedeflemektedir. Bu doğrultuda ele alınan Sergi Bölgesi'nde Mimico, Marilyn Bell ve Port Union su kıyısı parkları (Şekil 3.25) ve bu parkların içindeki kamusal açık alanların yanı sıra oraya ulaşım sağlamak için yeraltında metro ve yerüstünde önemli araç yolları da projenin bir parçası olarak tasarlanmıştır.



a



b



c

Şekil 3.25 : a. Mimico, b. Marilyn Bell c. Port Union Su Kıyısı Parkları
(WATERFRONToronto, t.y.)

3.2.1.5 Toronto Kenti Kıyı Projesi'nin değerlendirilmesi

Toronto Kıyıları tarihte önemli liman ve sanayi alanları olarak kullanılmıştır. Sanayi sonrası dönemde terk edilen ve işlevsiz alanlar olarak kalan kent kıyılarının yeniden canlandırma projesi toplam 8.000.000 m² alan ve 6 bölgeden oluşmaktadır. Kıyı boyunca yapılan tüm projelerin ortak amacı kıyının insan odaklı olmasını sağlamaktır. Projelerde kentli ve su kıyısını buluşturan kamusal açık alanlar tasarlanmıştır. Meydanlar, plazalar, yeşil alanlar ve plajlar gibi çok çeşitli kamusal

açık alanlar tüm kentin denize açılmasını sağlamış ve kentlilerin ortak buluşma bölgesi haline gelmiştir.

Toronto kıyıları çalışma alanı olan İstanbul Limanı ile tarihi kullanımları ve su ile güçlü bir ilişki kurulabilmesi açısından benzerlik göstermektedir. Toronto Kenti Kıyı Projesi, İstanbul'un çok merkezi ve önemli bir noktasında yer alan çalışma alanının yeniden canlandırma projesine referans olabilecek (özellikle Doğu Bayfront ve Merkez Kıyı bölgelerindeki tasarımlar) tasarım ve sürdürülebilirlik, uygulama stratejileri gibi yaklaşımlar içermektedir.

3.2.2 HafenCity Bölgesi Projesi, Hamburg, ALMANYA

Avrupa'nın en büyük kentiçi gelişim projesi olan HafenCity, toplamda 56 yeni proje ile tamamen yenilenmekte ve yeniden canlandırılmaktadır. 1.570.000 m²'lik bu proje alanı konut alanları, merkezi iş alanı, sosyal ve kültürel alanlar ve kamusal açık alanlar olmak üzere karma kullanım içeren bir proje olarak tasarlanmıştır (Kreutz, 2010) (Şekil 3.26).

Hamburg'un eski liman bölgesi olan HafenCity, çalışma alanı olan İstanbul Limanı ile hem tarihi liman değerleri taşımalarıyla, hem de tarihi kent merkezine yakınlıklarıyla benzeşmektedir. Ayrıca HafenCity'de de bir kruvaziyer liman alanı bulunmaktadır. Bu proje kapsamında kruvaziyer limanın Hamburg kenti ile olan ilişkisi de incelenmiştir.



Şekil 3.26 : HafenCity proje alanı (URL-14)

3.2.2.1 HafenCity Bölgesi'nin konumu

Hamburg, Almanya'nın başkenti olan Berlin'den sonraki en büyük kentidir. Kent nüfusu 1.8 milyon, metropoliten nüfusu 4.3 milyon olan Hamburg Avrupa'nın başkent olmayan en büyük metropolitenidir. Kentin içinden geçen ve kentin şekillenmesini etkileyen Elbe Nehri üzerinde dünyanın en büyük 9. yük limanı bulunmaktadır (Kreutz, 2010).

Yeniden canlandırılmakta olan HafenCity, tarihi Speicherstadt antrepo alanı ile Elbe Nehri arasında, terk edilmiş bir sanayi bölgesinde konumlanmaktadır (Şekil 3.27).



Şekil 3.27 : HafenCity-tarihi Speicherstadt antrepo alanı ve Elbe Nehri (URL-15)

3.2.2.2 HafenCity Bölgesi'nin tarihçesi

Hamburg Limanı'nın şu anda konumlandığı yerde, 9. yüzyılda küçük bir liman bulunmaktadır, 10. yüzyıla gelindiğinde ise bu alan artık Hamburg Limanı olarak anılmaktadır (1189). 1375-140 yılları arasında limanın başarısı sayesinde nüfus hızla artmış ve iki katına çıkmıştır. 15. yüzyılın sonlarında Amerika'nın keşfi ile birlikte Baltık Ülkeleri'nin deniz ticaretindeki üstünlüğü sona ermiş ve Hamburg Limanı da bu durumdan faydalanmıştır. 1862 yılında Hamburg Limanı'nın yerinde daha modern bir liman kurmak için temeller atılmış ve 1872'de denizyolu ile gelen yükler ilk kez demir yolu ile iletmeye başlanmıştır (Şekil 3.28) (Port of Hamburg, 2014).

1881 yılında bugün bile dünyanın en büyük tek parça antrepo yapısı inşa edilmiştir; ancak II. Dünya Savaşı sırasında tüm şehrin olduğu gibi Hamburg Limanı'nın da %80'i yıkılmıştır. II. Dünya Savaşı sonrasında liman yeniden inşa edilmiş ve işlevini sürdürmüştür. 1989 yılında limanın 800. yaşı kutlanmıştır (Port of Hamburg, 2014).



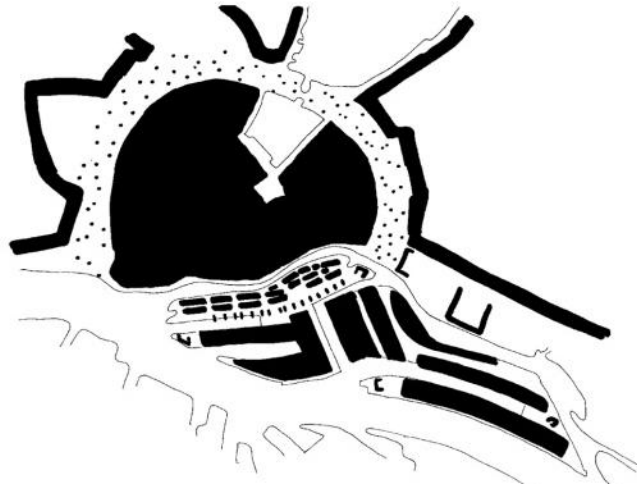
Şekil 3.28 : Denizyolu ile gelen yükler demiryolu ile taşıyor (HafenCity HAMBURG, t.y.)

Hamburg Limanı'nın o zamanlarda halen bir parçası olan HafenCity de 1989 yılında Berlin Duvarı'nın yıkılması ve Doğu Avrupa ve Baltık Devletleri'nin, dolayısıyla Hamburg'un da demokratikleşmesiyle, dönemin ikinci büyük limanı olan HafenCity alanının bir ticaret merkezi haline getirilmesi fikri ortaya atılmıştır. 1996 yılında Hamburglu mimar ve akademisyen Volkwin Marg tarafından bir masterplan hazırlanmıştır. Bu masterplanda proje alanı için karma kullanımlı bir kentsel sistem önerilmiştir. Bu plan 1997'de kamuoyu ile paylaşılmış; ancak 2000 yılında projenin yalnızca küçük bir parçası onaylanmıştır ve 2001 yılında projenin temeli atılmıştır. 2002 yılında projenin batısındaki kamusal alanlar için bir proje yarışması açılmış ve Barselonalı ekip EMBT Arquitects yarışmayı kazanmıştır. 2003 yılında 115 yıllık gümrük bariyerleri kaldırılmış ve HafenCity'nin liman alanı olma işlevi resmen sona ermiştir (Co ve Roderick; 2010).

3.2.2.3 HafenCity Bölgesi Projesi'nin amacı

Zaman içinde liman alanından ayrılmış olan ve sanayi sektöründe eskisi kadar kullanılmayan HafenCity bölgesinin yeniden canlandırılması fikri Hamburg kentine yeni sosyal, kültürel ve ekonomik değerler katma çabasından doğmuştur (HafenCity

Hamburg GmbH, 2006 a). Projenin ilk amacı Hamburg'un tarihi kent merkezi ile Hafencity bölgesini 100 yılı aşkın bir süre sonra yeniden bağlamaktır; böylelikle kent merkezini bu bölgede genişletmek hedeflenmektedir (Şekil 3.29). Hamburg kentinin geleceği için büyük fırsatlar sağlayacağı ve Hamburg kentinin kimliğini geliştireceği düşünülen Hafencity Projesi için Berlin Duvarı'nın yıkılmasının (1989) hemen ardından çalışmalara başlanmış ve o dönem proje alanı için alınan temel kararlar doğrultusunda projenin yapımına devam edilmiştir (Hafencity Hamburg GmbH, 2006 a). Projede en çok önem verilen konulardan biri de sürdürülebilirlik kavramıdır; projenin her parçasında bu kavram göz önünde bulundurulmuştur (Bruns-Berentelg, 2014). Hafencity Bölgesi Yeniden Canlandırma Projesi'nin temel amacı kendi kendine yeten, kompakt, karma kullanımlar (konut, ticaret, sosyal-kültürel, turistik alanlar, merkezi iş alanı, vb.) sunan bir "kent içinde kent" yaratmaktır (Kreutz, 2010).



Şekil 3.29 : Tarihi kent merkezinin devamı niteliğindeki Hafencity Bölgesi
(Hafencity Hamburg GmbH, 2006 a)

Kent merkezini bu alan içinde genişletmek fikrinin asıl sebebi Elbe Nehri ile kentsel doku arasında güçlü bağlar kurabilmektir. Kentin su ile yeniden buluşmasını sağlamak amacıyla bir ada niteliğindeki Hafencity Bölgesi'nin yeniden canlandırılmasına karar verilmiştir (Kreutz, 2010). Grubbauer'in (2011) "suya geri dönüş" olarak tanımladığı Hafencity Bölgesi Yeniden Canlandırma Projesi (Şekil 3.30), sudan ve su kıyısından uzak kalmış Hamburg'a yeni, modern, farklı ve çeşitli kentsel fonksiyonların olduğu bir kent merkezi yaratmaktadır. Hafencity Projesi Hamburg'a bu yeni kent merkezini kazandırırken aynı zamanda eski merkezini de güçlendirmekte ve proje alanını yalnızca kentin kopuk bir parçası gibi değil;

bütüncül bir yaklaşım ile, kentsel bir bölge olarak öngörmektedir (Bruns-Berentelg, 2014).



Şekil 3.30 : Hafencity Yeniden Canlandırma Projesi (Bruns-Berentelg, 2014)

3.2.2.4 Hafencity Bölgesi Projesi'nin tasarımı ve uygulanması

Hafencity Bölgesi Yeniden Canlandırma Projesi karma kullanım içeren bir kentsel örüntü oluşturmaktadır. Hamburg metropoliten kentinde yaşayanlar zaman içinde ikamet etmek için kent çepherindeki banliyöleri tercih etmeye başlamışlardır. Bu yeniden canlandırma projesinin hedeflerinden biri de kent merkezini ikametgah için tekrar tercih edilebilir hale getirmektir (Hafencity Hamburg GmbH, 2006 a). Hafencity Projesi içinde 5.500 yeni konut önerilmektedir ve bu konutlar geniş bir gelir grubu yelpazesi için düşünülmüştür. Bölgeyi çekici ve canlı tutmak adına iş merkezleri ve ticari alanlar da tasarlanmıştır; bunların yanı sıra bölgede yeni bir de üniversite bulunmaktadır, bu da proje alanının kullanıcı kitlesini genişletmektedir (Bruns-Berentelg, 2006).

Toplam proje alanının 250.000 m²'sini kamusal açık alanlar oluşturmaktadır. Bu alanların büyük çoğunluğu su kıyısında konumlanmış ve bu alanların su ile ilişkisi sağlanmıştır (Hafencity Hamburg GmbH, 2013). Hafencity Bölgesi coğrafi yapı olarak su kanalları ile parçalanmış bir ada şeklindedir ve bu parçalanmış karakter çeşitli ölçeklerdeki meydanlar ve birbirleri arasındaki promenad bağlantıları ile tasarımda daha da vurgulanmıştır (Hafencity Hamburg GmbH, 2006 b).

Hafencity Bölgesi'nin batı yakasında bulunan ve 2005 yılında yapımı tamamlanan 5.600 m² alana sahip "Magellan Terraces" denize doğru inen kırıklı formlarda bir

amfi tiyatro şeklinde tasarlanmıştır ve bu tasarım su ile güçlü görsel bir ilişki kurulmasını sağlamaktadır (HafenCity Hamburg GmbH, 2013) (Şekil 3.31 ve Şekil 3.32).



Şekil 3.31 : Magellan Terraces’ın kırıkli formlardaki amfi tiyatro tasarımı (URL-16)



Şekil 3.32 : Magellan Terraces – Elbe Nehri ilişkisi (HafenCity HAMBURG)

Alanın yine batı yakasında, Magellan Terraces’in sert kentsel dokusuna zıt “Marco Polo Terraces” bulunmaktadır. 7.800 m² büyüklüğündeki bu kamusal açık alan 2007 yılında kullanıma açılmıştır. Magellan Terraces gibi kademeler halinde Elbe Nehri’ne doğru inen Marco Polo Terraces’in farkı dağınık halde duran ahşap platformların yeşil parseller içinde ve gölge sağlayan ağaçlar ile yumuşak peyzajın

birleşimiyle tasarlanmış ve daha doğal formlarda olmalıdır (Kreutz, 2010) (Şekil 3.33 ve Şekil 3.34). HafenCity Projesi'nde kamusal açık alanları birbirine bağlayan ve nehir boyunca devam eden, genişlikleri 30 m'ye kadar çıkabilen promenadlar tasarlanmıştır (HafenCity Hamburg GmbH, 2013).



Şekil 3.33 : Marco Polo Terraces (HafenCity HAMBURG, t.y.)



Şekil 3.34 : Marco Polo Terraces'teki ahşap platformlar (URL-17)

HafenCity Bölgesi Yeniden Canlandırma Projesi batı yakasında bulunan diğer kamusal açık alanlardan biri de projenin tasarımında güçlü bir rol oynayan ve yeşil bir meydan görevi gören 6.000 m² alana sahip “Sandtorpark”ın yapımı 2010 yılında tamamlanmış ve kullanıma açılmıştır. Farklı deneyimler sağlaması için

topoğrafyasıyla oynanmış olan bu yeşil alan kullanıcıya rekreatif ve serbest bir kullanım özgürlüğü sunmaktadır (HafenCity Hamburg GmbH, 2013) (Şekil 3.35). HafenCity'nin kavramsal kamusal açık alan tasarımını bir parçası olan ve tasarımda ve kentsel bellekte önemli bir yer tutan “*Traditional Ship Harbor*” yani Geleneksel Gemi Limanı, adından anlaşılacağı üzere Hamburg'un tarihi ve geleneksel gemilerinin sergilendiği 5.600 m²'lik yüzen bir liman alanıdır (Şekil 3.36). Bu liman alanı bölgenin kent belleğindeki yerini vurgulamakta ve canlandırmaktadır (Kreutz, 2010).



Şekil 3.35 : Sandtorpark (HafenCity HAMBURG)



Şekil 3.36 : Traditional Ship Harbor Alanı (URL-18)

HafenCity Bölgesi Yeniden Canlandırma Projesi'nin doğusunda kalan alanın üç tarafı dar liman kanalları ile çevrilidir ve bu alanın su ile yakınlığı ve sıkı ilişkisi de, buranın tasarımı sırasında ilk olarak göz önünde bulundurulmuş olmuştur. Bu

alanın çevre ile ilişkisini güçlendiren “*Shangai Köprüsü*” yalnızca geçiş ve bağlantı amaçlı değil, aynı zamanda bir meydan niteliğinde çalışmaktadır. Köprünün üzerinde tasarlanan oturma alanları buranın kullanılabilirliğini artırmakta ve aynı zamanda köprüyü yaşayan bir yer haline getirmektedir. Ana promenadın bir parçası olarak devam eden bu köprü bisiklet yolunun da sürekliliğini sağlamaktadır (HafenCity Hamburg GmbH, 2006 a) (Şekil 3.37).

Yine bu yakada bulunan “*Dar Es Salaam Meydanı*”, doğu yakasındaki ana promenadın başladığı, oturma alanlarının bulunduğu ve üç tarafı çevrili, tanımlı bir meydandır. Bu meydan 2011 yılında kullanıma açılmış olup HafenCity’ye giriş noktalarından birinde bulunduğu için önem taşımaktadır (HafenCity Hamburg GmbH, 2013) (Şekil 3.38).



Şekil 3.37 : Dar Es Salaam Meydanı (URL-19)

HafenCity Projesi’nin merkez bölgesinde konumlanmış olan alanın yoğun yapılaşması meydanlar, teraslar ve promenadlar ile kırılarak ferahlatılmıştır. Bu bölgede tamamlanacak olan ilk kamusal açık alan Uluslararası Gemicilik Müzesi’nin giriş avlusu olacaktır. Kıyı boyunca su kenarının hemen yanından kıyı boyunca devam eden 12 metre genişliğindeki promenadlar, merdivenler ve bitkisel düzenlemeler ile kıyıda bulunan pavilyona ulaşmaktadır (Şekil 3.38). Ayrıca HafenCity Bölgesi merkez alanındaki liman boyunca kesintisiz yaya bağlantıları, başka promenadlar, meydanlar ve yaya köprüleri de tasarlanmıştır (Bruns-Berentelg, 2014).



Şekil 3.38 : Merkez alanda bulunan pavilion ve kamusal açık alanlar (URL-20)

HafenCity Projesi'nde merkez alanda yer alan bir diğer önemli kamusal açık alan da *Lohsepark*, diğer bir adıyla "*HafenCity Central Park*" yani HafenCity Merkez Parkı'dır. 40.000 m² büyüklüğündeki bu yeşil açık alan 3 farklı kademedan oluşmaktadır. Her bir kademenin Elbe Nehri'nden olan yüksekliği ve kavramsal tasarımları ve yaklaşımları birbirinden farklıdır (HafenCity Hamburg GmbH, 2013). Merkez Park'ın Elbe Nehri seviyesinden 5,5 metre yüksekliğindeki yeşil platformu tarihi bir anıt alanı; 6,5 metre yüksekliğindeki yeşil platform merkez parkın temel alanını ve 8,5 metre yüksekliğindeki yeşil platform ise çevresindeki kentsel alan ile hemzemin olarak çalışan ve serbest kullanım hizmeti veren parçasını oluşturmaktadır (Şekil 3.39). Merkez Park'ın 2015 yılında tamamlanması planlanmaktadır (HafenCity Hamburg GmbH, 2013).



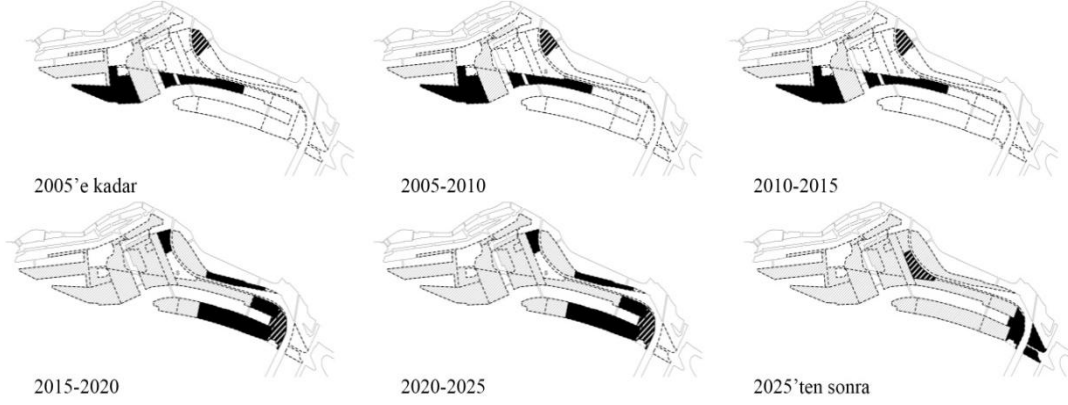
Şekil 3.39 : HafenCity Merkez Parkı - 5,5 m yüksekliğindeki platform (URL-21)

HafenCity Bölgesi Yeniden Canlandırma Projesi'nin en güneyinde, 2004 yılında yeni terminal binasının tamamlanmasıyla birlikte yenilenen “*The Cruise Center HafenCity*” (HafenCity Cruise Merkezi) bulunmaktadır (Şekil 3.40). Bu cruise gemisi limanının, Hamburg kent merkezi ya da HafenCity Bölgesi ile doğrudan bağlantılı bir ilişkide olmayışı yerleşimlerin bir cruise limanının kente olan olumsuz etkilerinden (hava kirliliği, görsel engel, trafik sıkışıklığı, vb.) zarar görmesini engellemektedir (HafenCity Hamburg GmbH, 2013).



Şekil 3.40 : HafenCity Cruise Merkezi yerleşim seçimi (URL-22)

HafenCity Bölgesi Yeniden Canlandırma Projesi'nin uygulanması 6 etaba ayrılarak planlanmıştır (Şekil 3.41). Her bir etabın tamamlanma süresi 5 yıl olarak tasarlanmış ve 2001 yılında uygulamaya başlanmıştır. Uygulama aşamasında öncelikli olarak ana ulaşım bağlantılarının, eşzamanlı olarak kentsel açık alanların, ardından da yapıların yapımına başlanmasına karar verilmiştir (HafenCity Hamburg GmbH, 2006 a).



Şekil 3.41 : HafenCity uygulama etaplaması (HafenCity Hamburg GmbH, 2006 a)

3.2.2.5 HafenCity Bölgesi Projesi'nin değerlendirilmesi

Almanya, Hamburg'da yer alan HafenCity Bölgesi Projesi toplam 1.570.000 m²'lik bir alana sahip olan yarım ada niteliğindeki bölgenin yeniden değerlendirilmesinin gündeme gelmesiyle ortaya çıkmıştır. Eski ve tarihi bir liman alanı olan HafenCity Bölgesi'nin 56 ayrı yeni proje ile yeniden canlandırılması sağlanmıştır. Yeni HafenCity konut alanları, iş ve ticaret merkezleri, plazalar, meydanlar, yeşil alanlar ve diğer kamusal açık alanlardan oluşan projeler ile yeniden canlandırılmıştır.

HafenCity Bölgesi ile çalışma alanı olan İstanbul Limanı, tarihleri çok eskiye dayanan liman alanları olmaları ve işlevlerini kaybetmiş olmaları ile birbirlerine benzemektedirler. Ayrıca her iki alanda da kruvaziyer yolcu gemisi limanları bulunmaktadır; ancak bu konuda ayrıştıkları nokta HafenCity'nin kruvaziyer liman alanının tarihi kent merkezinin çok gerisinde, kent ya da bölge silüetine hiçbir etkisi olmayışı, kentli ile su ilişkisini koparmasına neden olmayışıdır. Bu konuda İstanbul Limanı yeniden değerlendirilirken HafenCity kruvaziyer limanı iyi bir örnek teşkil etmektedir.

İstanbul Limanı ile HafenCity Bölgesi Projesi arasındaki, iki alanda da konut ve iş alanlarının yer alması, suya yakın oluşu gibi ortak özellikler nedeniyle çalışma alanının yeniden canlandırma projesi tasarımında HafenCity Bölgesi Projesi

oluşturulurken izlenen yola dikkat çekmek gerekmektedir. HafenCity Bölgesi'nde yer alan *Traditional Ship Harbor* olarak geçen HafenCity'nin tarihi liman özelliğine vurgu yapan ve bunu kentli ve ziyaretçilere tanıtan tarihi gemilerin yer aldığı kavramsal liman İstanbul Limanı'nın benzer tarihi için de iyi bir örnek olmaktadır. Bunlara ek olarak HafenCity Projesi'ndeki Marco Polo Terraces ve Dar Es Salaam Meydanı kullanıcı-su ilişkisini son derece iyi ele aldığından göz ardı edilmeyecek başka tasarım örneklerini oluşturmaktadır.

3.2.3 Hunter's Point South Kıyı Projesi, New York, ABD

Uygulanması 2013 yılının Ağustos ayında bitirilmiş olan Hunter's Point South Kıyı Parkı 2013 AIA New York Design Awards başta olmak üzere çeşitli ödüller almıştır. Hunter's Point South Kıyı Parkı yeniden değerlendirilmesi için tasarlanırken stratejik olarak, New York kenti ve kentlisi için kentten kaçmadan sığınabilecek potansiyel bir merkez olarak ele alınmıştır (Topos, 2012). Park, East River (Doğu Nehri) boyunca çeşitli kültürel ve rekreasyonel bir peyzaj sunmaktadır. 44.515 metrekareye sahip olan yeşil alanlar hem etkin hem de edilgen alanların sentezlenmesiyle bir araya gelmiştir. Bu tez çalışmasında, çalışma alanı olarak belirlenmiş olan İstanbul Limanı ile Hunter's Point South Projesi çeşitli benzerlikler göstermektedir. Alanın hemen arkasında bir konut dokusu oluşu, iki alanın da tarihinde liman işlevi görmüş ve kent için önem teşkil etmiş olmaları ve her iki alan da yeniden canlandırılması gereken kentsel kıyı alanları haline dönüşmüş olmaları bu projenin seçilme nedenlerindedir (Şekil 3.42).



Şekil 3.42 : Hunter's Point South proje alanı (URL-23)

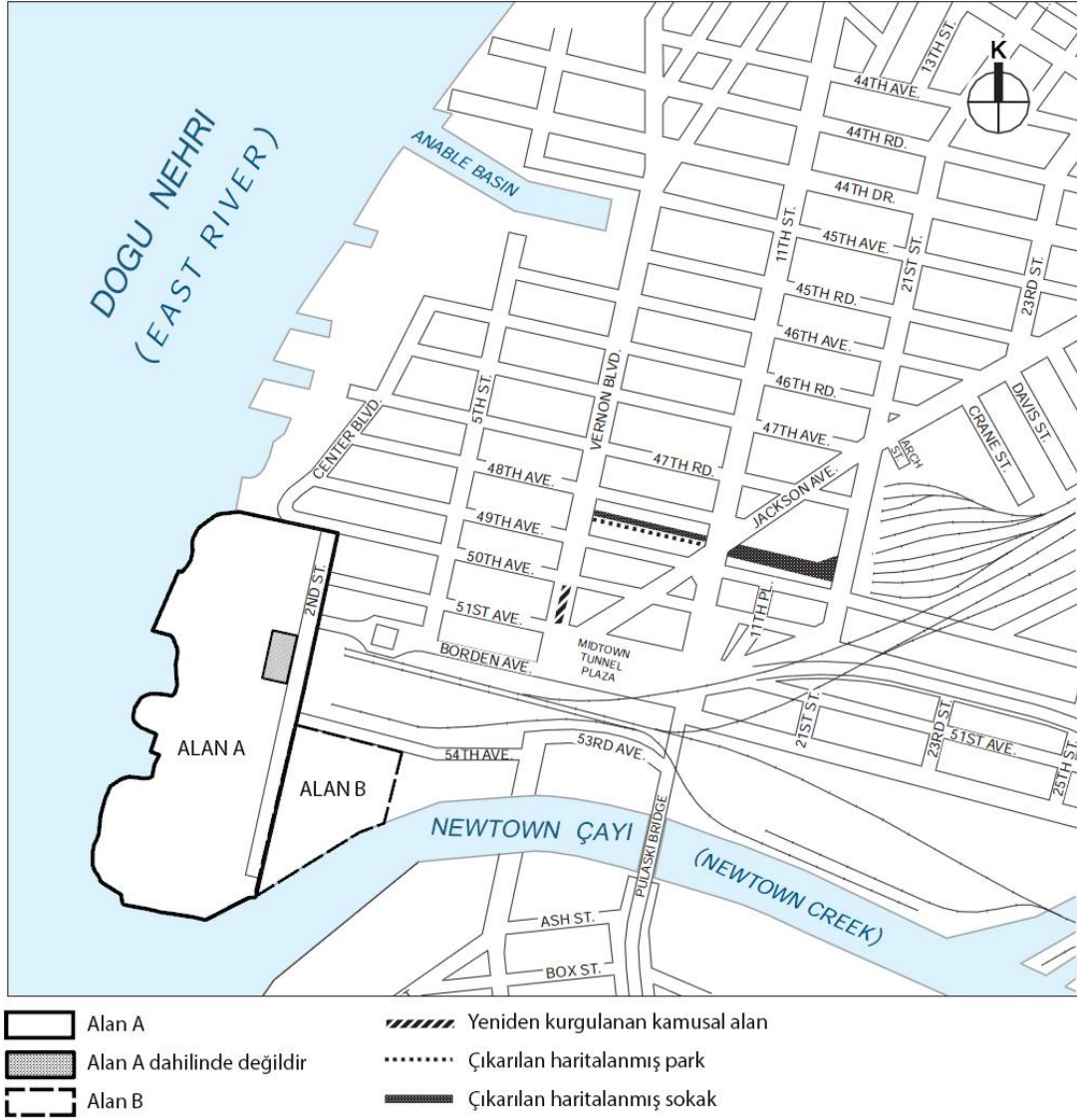
3.2.3.1 Hunter's Point South kıyısının konumu

Hunter's Point South 2009 yılına kadar New York eyaletine bağlı, bu tarihten itibaren de New York şehrine bağlanmış bir su kıyısı kent parkıdır. 151.760 metrekarelik bir alanın üstüne konumlanmış olan bu park, kuzeyde iki cadde, güneyde Newtown deresi, doğuda iki sokak, batıda ise Doğu Nehri tarafından çevrelenmektedir (Şekil 3.43). Bu park Alan A ve Alan B olmak üzere iki bölüme ayrılmıştır; Alan A devlet arazisi, Alan B ise özel arazidir (Şekil 3.44).

Hunter's Point South proje alanının doğu tarafında konut, ticaret ve iş alanları bulunmaktadır. Büyük ölçekli yapılar ve yoğun bir kullanımın olduğu bir bölgede konumlanmış olan proje alanı çevresinde başka bir kamusal açık alan bulunmamaktadır. Proje alanının batı tarafında bulunan Doğu Nehri, alanın kıyı kesimini oluşturmaktadır ve manzara sağlamaktadır.



Şekil 3.43 : Hunter's Point South proje alanının konumunu gösteren hava fotoğrafı (URL-24)



Şekil 3.44 : Hunter's Point South proje alanının konumunu gösteren harita (AKRF ve diğ., 2012)

3.2.3.2 Hunter's Point South kıyısının tarihçesi

Hunter's Point South Kentsel Su Kıyısı alanının tarihi 17. yüzyılın ortalarına kadar dayanmaktadır. Bilinen en eski veriler, bu alanın o dönemde Yeni Hollanda hükümetine ait olduğunu söylemektedir. Yeni Hollanda hükümeti bu alanı Yeni Hollanda'nın Protestan kilisesinin ilk atanmış papazına hizmetleri karşılığında tahsis edilmiştir. 1647'den sonra 150 yıl boyunca arazi pek çok kez el değiştirmiştir. Daha sonra, Kaptan George Hunter'ın karısının araziye sahip olmasıyla birlikte arazi şimdiki adını almıştır.

Hunter's Point arazisinden geçen ilk yol 1840'ta inşa edilmiştir ve bu yola Ravenswood adı verilmiştir. Bu yola daha sonra Hallet's Cove ve Williamsburgh

Turnpike da denilmiştir; günümüzde ise burası Vernon Bulvarı olarak bilinmektedir. Bu bulvar, projenin konut kısmında yer almaktadır ve üzerindeki pek çok restoran ve kafeye konut alanının ticari kalbi niteliğindedir (AKRF ve diğ., 2012).

19. yüzyıla gelindiğinde, 1852 yılında daha sonra Hunter's Point arazisinin sahibi bu araziye bir gayrimenkul spekülasyonuna dönüştürmek amacıyla bir ortaklık kurmuştur ve bu ortaklık Hunter's Point arazisinin değerini oldukça yükseltmeyi ve arazinin çehresini ve kullanım planını tamamen değiştirmiştir.

1853 ve 1861 yılları arasında araziye yapılanmış olan pek çok konut, ticaret, vb yapıları dışında kıyı alanında liman ve sanayi de gelişmeye başlamıştır. 1861'de iç savaşın patlak vermesiyle bu alan ihtiyaçlar doğrultusunda dönüştürülmeye başlanmıştır. Kıyı alanı o yıllarda demiryolu için ilk kez doldurulmuş, araç ve motor tamirhaneleri ve depolama alanları olarak kullanılmıştır. O yıllardan itibaren kentsel su kıyıların kaçınılmaz sonu Hunter's Point alanı için de değişmemiştir ve ağır sanayi kıyı alanlarına hükmetmeye başlamıştır (AKRF ve diğ., 2012).

Sanayi sonrası döneme gelindiği halde, 20. yüzyılın ilk onyılına gelindiğinde demiryolu ulaşımı Manhattan'a kadar uzanmıştır. Bu gelişmenin Hunter's Point alanına hem büyük bir elektrik santrali kurulması ve nakliye alanındaki değişikliklerle peyzajına; hem de sürekliliğinin bozulmasına neden olduğu için Manhattan feribot hattına büyük olumsuz etkileri olmuştur.

20. yüzyılın ilk yarısından sonralara kadar Hunter's Point arazisinin karakteri değişmeye devam etmiştir (Şekil 3.45). 1950'lerde arazide bulunan şeker fabrikası yıkılmış; ancak 1960'lara kadar demiryolu trafiğindeki yoğunluk devam etmiştir. Bu kentsel kıyı alanının üzerindeki baskının tamamen azaltılması 1980'leri bulmuştur; bu yıllarda araziden geçen bütün demiryolları ve buna bağlı olan yapılar yıkılmıştır.



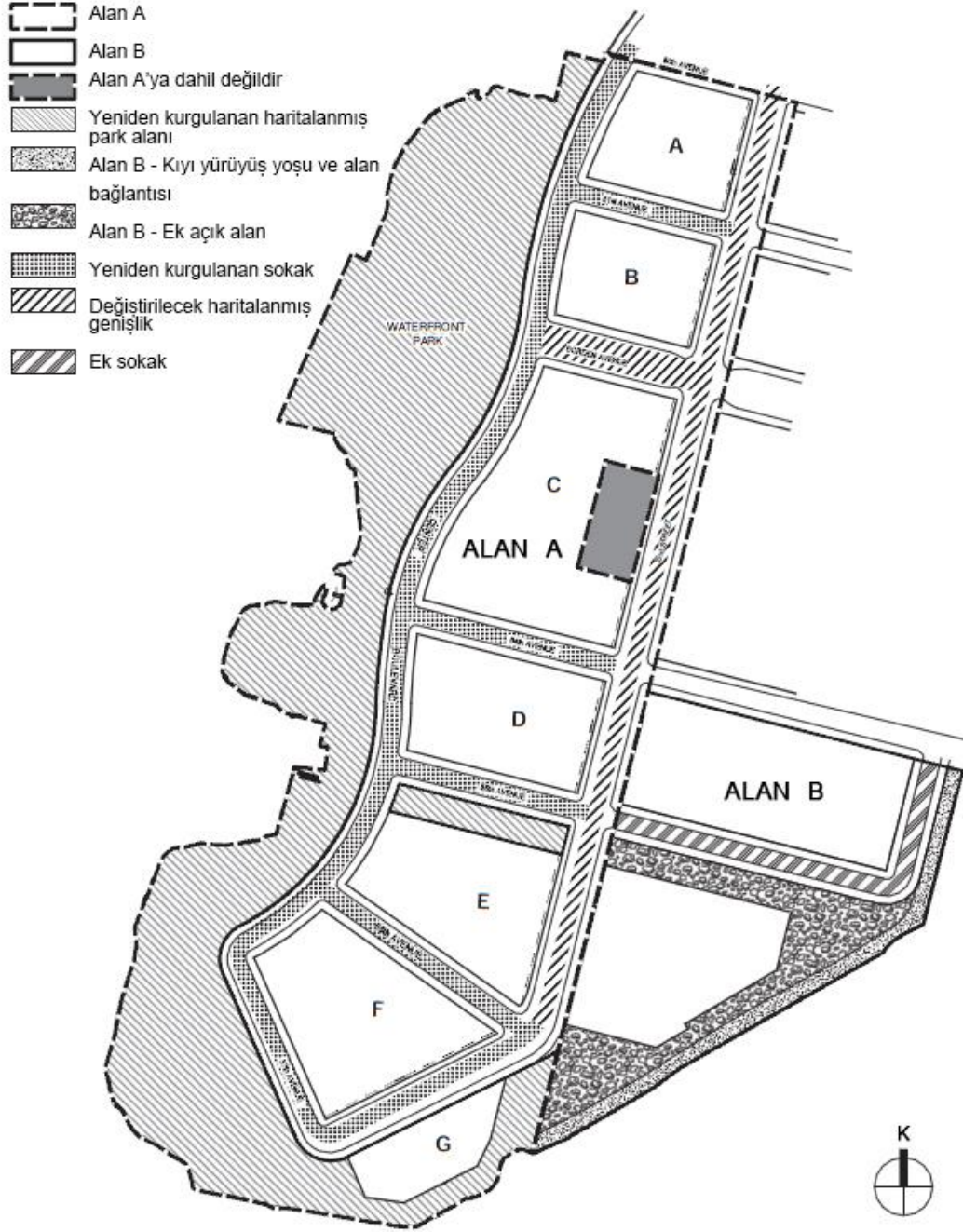
Şekil 3.45 : Hunter's Point South, 1940'lar (URL-25)

1990'lara gelindiğindeyse Hunter's Point arazisinin kente kamusal bir kimlik ile kazandırılması amacıyla yapılan kentsel su kıyısı parkının ilk etabının (Hunter's Point West) yapımına başlanmıştır. Kuzeyde Anable Basın, güneyde Newtown Creek (Newton Çayı) arasında kalan bu 300.000 metrekarelik alana konuşlandırılmış olan karma kullanıma (konut alanları, konaklama alanları, ofis alanları, ticaret alanları, kamusal alanlar, vb.) sahip parkın temel prensipleri şunlardır: Araziye benzersiz bir kimlik kazandırmak, kamusal kullanım sunan bir kıyı alanı yaratmak, mevcut ulaşım olanaklarını geliştirmek ve mevcut sokak ızgara plan sistemini proje alanında da devam ettirmek, alanın güneyinde daha yoğun bir yapılaşma geliştirmek ve araç park alanlarının etkilerini azaltmak (AKRF ve diğ., 2012).

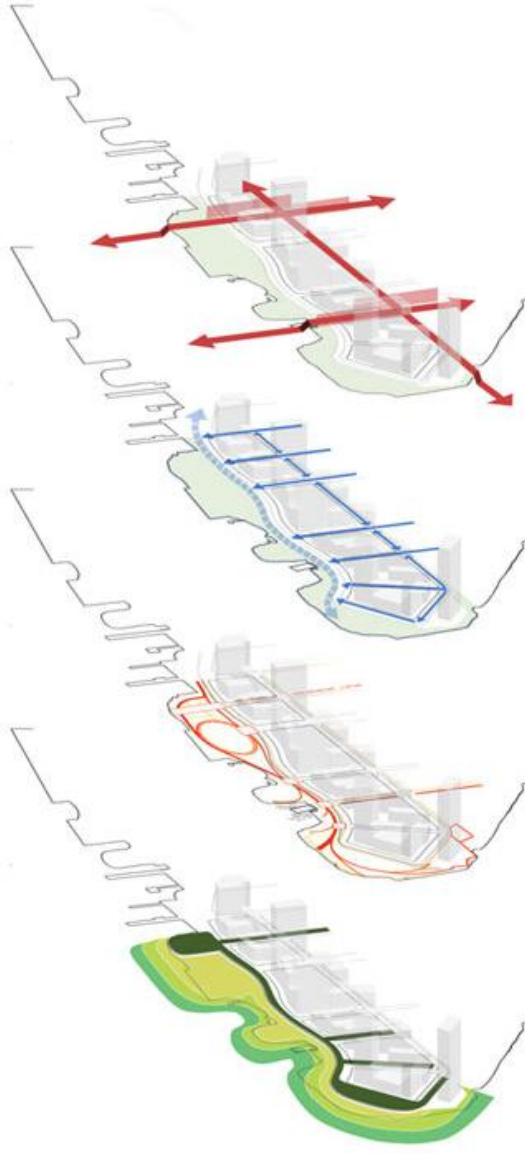
3.2.3.3 Hunter's Point South Kıyı Projesi'nin amacı

Maliyeti devlet tarafından (*The Office of the Deputy Mayor for Economic Development'in New York City Economic Development Corporation (NYCEDC), New York City Department of City Planning (NYCDCP), New York City Department of Housing Preservation and Development (NYCHPD) ve New York City Department of Parks and Recreation (NYCDPR)* ile birlikte olmak üzere) karşılanan Hunter's Point South kentsel su kıyısı alanı, büyük ölçekli karma bir kullanıma sahiptir. Alan A'da, ticaret alanları, devlet okulu ve su kıyısına ulaşımı olan kamusal açık ve özel alanların yanı sıra satın alınımı karşılanabilir miktarda olan toplam 165000 konut birimi de bulunmaktadır. Alan B'de ise yine su kıyısına ulaşımı olan kamusal açık ve

özel alanlar ve konut alanları yer almaktadır. Bu Projenin Amacı, Long Island'da, ulaşılabilirliği ön planda tutulmuş, rekreatif bir kentsel su kıyısı alanına sahip (toplam proje alanının neredeyse yarısını kapsayan) canlı ve satın alımı karşılanabilir, orta gelir grubuna hitap eden bir konut mahallesi oluşturmaktır (Şekil 3.46, Şekil 3.47) (AKRF ve diğ., 2012).



Şekil 3.46 : Hunter's Point South arazi kullanımı (AKRF ve diğ., 2012)



Şekil 3.47 : Hunter's Point Parkı akış ve yeşil alan kullanımı şeması (AKRF ve diğ., 2012)

3.2.3.4 Hunter's Point South Kıyı Projesi'nin tasarımı ve uygulanması

Bu başlık altında projelerde ne gibi kriterlere önem verildiği, tasarım kararlarının nelere bağlı olarak verildiği, proje tasarımlarının detayları ve inşaatı yapılmış olan alanlarda nasıl bir uygulama yöntemi izlendiği, uygulama aşamasında projelerde ne gibi değişikliklere gidildiği, ne tür detaylara dikkat edildiği gibi konular incelenmektedir.

Bu proje için belirtilen görüşlerin değerlendirilmesi ve esas alınacak olanların ayrıştırılması projenin tasarımında ve uygulama aşamasında önemli bir rol oynamaktadır. Tasarım ve uygulama aşamasında yeniden canlandırılacak olan bir

alandan dinamik bir kentsel su kıyısı parkı yaratmak, bu parkı yaratırken yaya ve bisiklet dostu bir çizgide ilerlemek esas alınmıştır. Bunların yanı sıra projedeki konut bölgesi ile kamusal alan arasındaki geçişi mümkün olduğunca yumuşak ve hissedilmez kılmak, kent için yeni bir kentsel doku yaratmak ve bunu mevcut kent dokusu ile birleştirebilmek hedeflenmiştir. Alanın silüetindeki çeşitliliği sağlamak, yüksek kalitede ve sürdürülebilir bir tasarım anlayışını benimsemek, alternatif ulaşım olanaklarını güçlendirmek ve tüm bunları uygulamaya yansıtılabilmek de amaçlanmıştır.

Rekreasyon ve kültürel etkinlik alanlarından oluşan geniş bir peyzaj alanına sahip olan ve konut ve ticari yapılar da barındıran (Şekil 3.48,Şekil 3.49) Hunter's Point South Projesi için 3 Mart 2013'te projenin uygulanma aşamasındaki ilk etabına dahil olan iki konut yapısının temelleri atılmıştır (Şekil 3.50). Projenin ilk etabının bitişi 2014 yılının ikinci yarısı olarak tahmin edilmektedir (AKRF ve diğ., 2012).



Şekil 3.48 : Hunter's Point Parkı peyzaj alanları genel görünüşü (URL-26)



Şekil 3.49 : Hunter's Point Parkı peyzaj alanı içinde yer alan bir kültürel aktivite alanı (URL-26)



Şekil 3.50 : Hunter's Point Parkı konut yapılarının inşası (URL-27)

3.2.3.5 Hunter's Point South Kıyı Projesi'nin değerlendirmesi

Önceden liman işlevi gören bir alanın yeniden canlandırılması hedeflenerek oluşturulmuş olan 151.760 m²'lik alana sahip Hunter's Point South Kıyı Parkı Projesi'nin asıl amacı kentlinin kentten kaçmadan sığınabileceği kamusal bir açık alan yaratmak olarak belirtilmiştir. Alanın arkasındaki yoğun konut ve ticaret dokusu bu tezin çalışma alanı olan İstanbul Limanı'nın gerisindeki kullanım ile benzeşmektedir. Hunter's Point South Kıyı alanı kamusal açık yeşil alanların ağırlıkta olduğu bir tasarıma sahiptir. Bu özelliği ile park, bu tez kapsamında

araştırılmış ve sentezlenmiş olan önceki kıyı projelerinden ayrılmaktadır. Çocuk oyun alanları, toplanma alanları, denize yakınlaşmayı sağlayan ahşap platformlar gibi alanlar da projenin diğer kamusal açık alanlarıdır. İstanbul Limanı için geliştirilen tasarım önerisinde bu projenin amacı, tasarım yaklaşımı ve çeşitliliğinden yararlanılmasının tasarım önerisi için olumlu geri dönüşler vereceği düşünülmektedir.

3.2.4 Keelung Limanı Projesi, Taipei, TAYVAN

Tayvan Uluslararası Liman Alanları İşletmesi tarafından işletilen ve Tayvan'ın başkenti Taipei'ye çok yakın konumlanmış olan Keelung Limanı Asya'nın en önemli yük limanlarından biridir. Keelung Limanı'nın önemini çevresindeki ticari alanlar da desteklemektedir. Bu proje, ağır taşıt ve tren yollarının Keelung Limanı'nın çevresinden geçmesi nedeniyle kamusal açık alanların oluşturulamadığı bu alan için açılan uluslararası yarışmanın birincilik ödülünü kazanmıştır (Şekil 3.51).

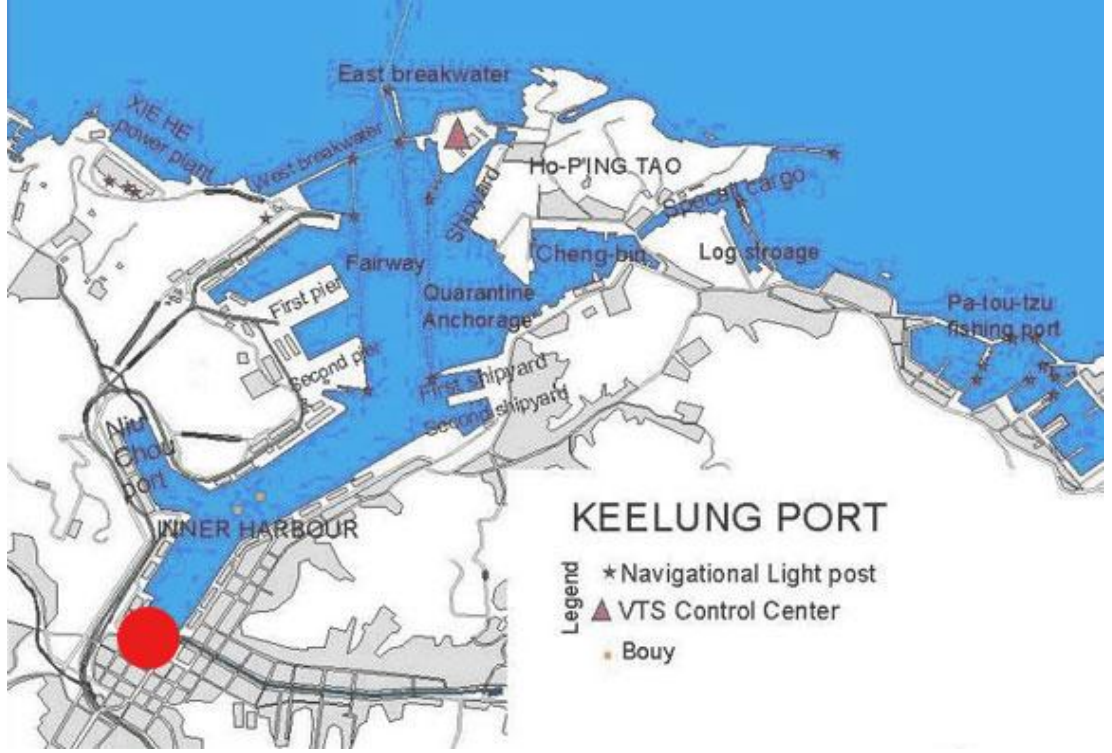


Şekil 3.51 : Keelung Limanı Üç Boyutlu Modeli (URL-28)

3.2.4.1 Keelung Limanı Projesi'nin konumu

Keelung, Tayvan adasının başkenti olan Taipei'nin limanıdır. Taipei'nin yaklaşık 30 km kuzeyinde konumlanmış olan Keelung Limanı, Asya kıtasının en önemli limanlarından ve bir limanın taşıması gereken özelliklerin hepsine sahiptir. Bu

limanın etrafı yoğun kullanımlı bir gece pazarı ve merkezi ticaret alanı ile çevrelenmiştir (Guallart Architects, 2003). Çevresinde yadsınamayacak yoğunlukta ticaret alanlarına sahip olan bu liman kaçınılmaz olarak ekonomik büyümeden etkilenmektedir; limanın etrafında kentsel bir doku ve kamusal açık alanların oluşmasını engelleyen kara ve raylı sistem yolları bulunmaktadır (Şekil 3.52). Proje alanı Keelung Limanı'nın 26.400 metrekarelik alanını kapsamaktadır.



Şekil 3.52 : Keelung Limanı Projesi Konumu (URL-29)

3.2.4.2 Keelung Limanı'nın tarihçesi

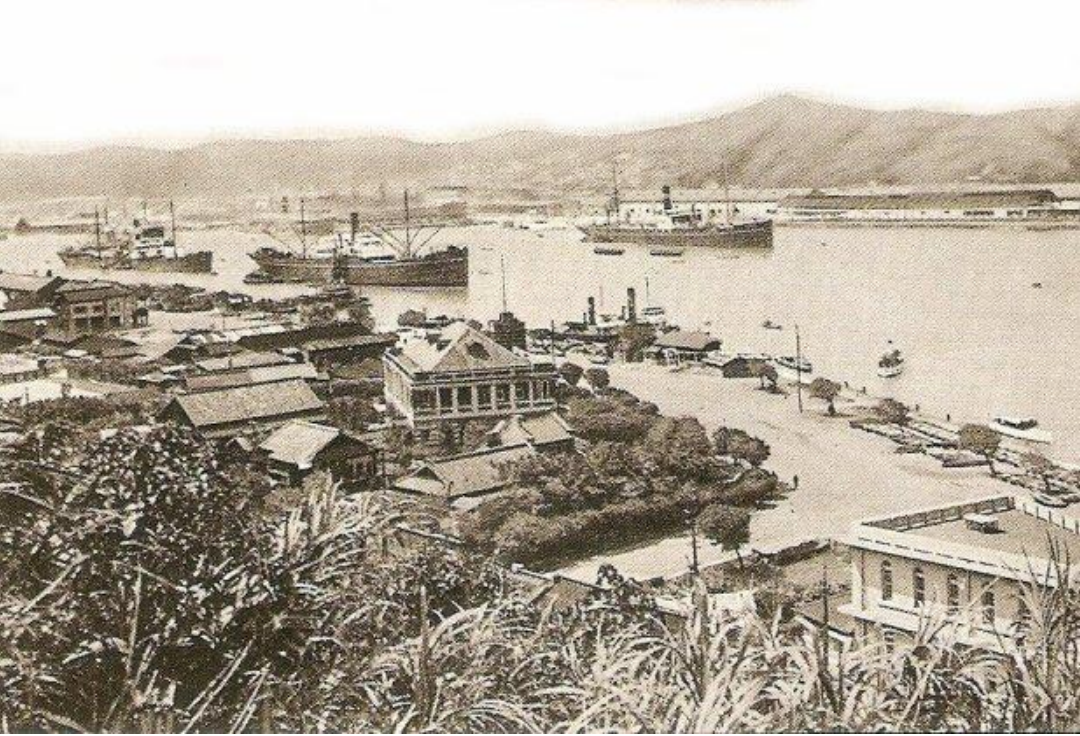
İlk adı Çince'de "tavuk kümesi" anlamına gelen "Jilong" olan Keelung sülfür madenleri için Ming Hanedanlığı'nın son döneminde Japonlar tarafından kuşatılmıştır (Şekil 3.53); ancak güçlü fırtınalar sebebiyle Japon birlikleri geri çekilmek zorunda kalmış olsalar bile bu olay daha sonraki yıllarda Keelung ile Japonya arasında çeşitli savaşlara sebebiyet vermiştir.

1626 yılında İspanyollar keşif seferlerini Luzon'dan başlayarak Keelung'daki Hoping Adası'nda (eski adı Palm Adası) tamamlamışlardır. İspanyollar Hoping Adası'nda buldukları sürede adanın güneybatısına adını San Salvatore koydukları bir yapı inşa etmişlerdir. 1642'de Hoping Adası Hollandalılar tarafından işgal edilmiş (Şekil 3.54) ve İspanyolların yaptığı San Salvatore yapısının adı da Noort

Hollant olarak değiştirilmiştir. Daha sonra 1668 yılında Çinli hanedanlık Ching tarafından Hollandalıların elinden alınan Keelung'un Hoping Adası'ndaki bir mağaranın duvarlarına Hollandalılar tarafından yazılan bazı cümleler o mağaranın "Yabancı Dillerin Mağarası" olarak anılmasına neden olmuştur (KLCG, t.y.).



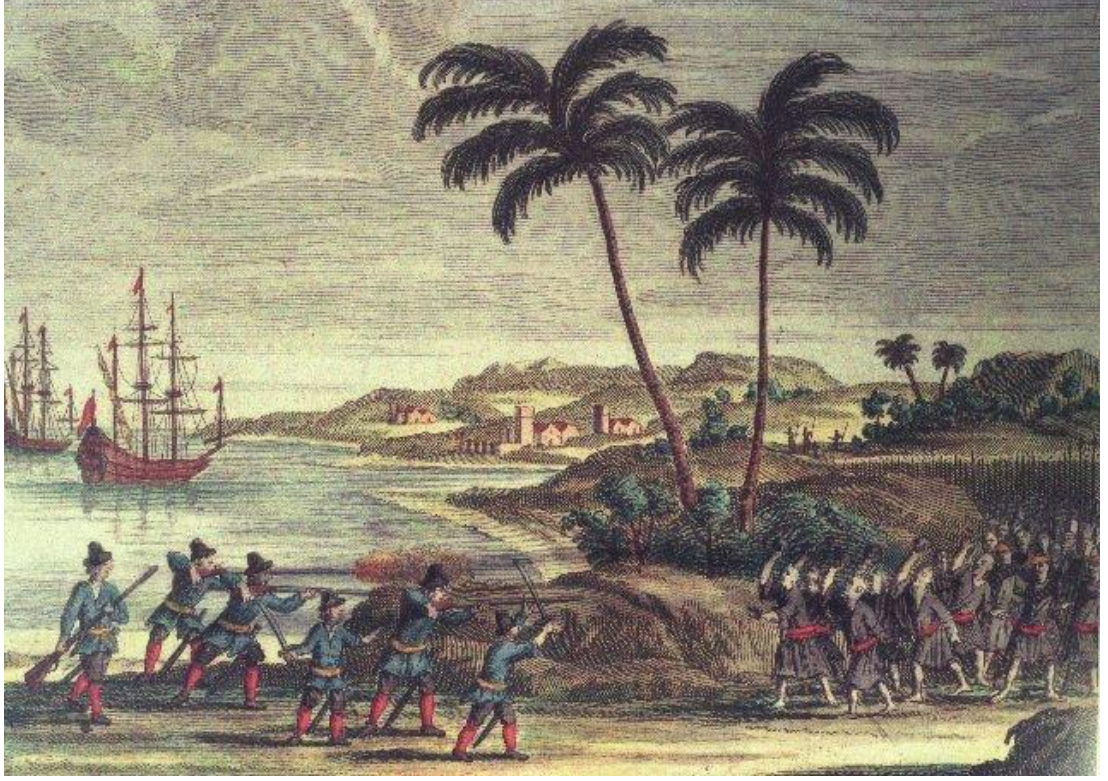
şekil 3.53 : Keelung'un ilk yerleşimleri (URL-30)



şekil 3.54 : Keelung 1650'ler (URL-30)

Çinli hanedanlık Ching döneminin ortalarından itibaren Keelung hızlı bir gelişme dönemine girmiştir. Bu gelişme dönemi büyük oranda Keelung Nehri'nin etrafında bulunan çok verimli hammaddeler (altın ve kaliteli kömür) sayesinde olmuştur.

1875 yılında Çinli hanedanlık *tavuk kümesi* anlamına gelen "Jilong" ismini *zengin ve başarılı* anlamına gelen "Keelung" ile değiştirmiştir (Şekil 3.55).



Şekil 3.55 : Keelung 1870'ler (URL-30)

1895'te Japonlar Keelung'u işgal etmişlerdir. Japon işgalinin ilk senesinde Keelung'da beş etaptan oluşan bir liman inşaatı başlamıştır. Keelung Limanı Taiwan'ın ekonomi ve ticaretteki önemini güçlendirmiş ve bir kez daha vurgulamıştır (KLCG, t.y.).

1916 yılına gelindiğinde Keelung Limanı Taiwan'ın diğer iki önemli limanı olan Danshuei ve Kaohsiung'u bile geride bırakarak Taiwan'ın en önemli ticari limanı haline gelmiştir (Şekil 3.56).

1924'ten 1931'e kadar olan süreçte Keelung, Taiwan'ın 4. Büyük kenti haline gelmiştir; ancak 1941'de başlayan Pasifik Savaşı'nda Keelung, Amerikalıların ilk hedefi olmuştur ve liman savaş sonunda neredeyse tamamen yok edilmiştir.

1945'te Taiwan'ın Japonlardan geri alınmasıyla birlikte kent hükümeti ve liman işletmeleri kenti ve limanı yeniden inşa etmek için birlikte çalışmaya başlamışlardır ve kısa sürede hem kent hem de liman yeniden ayağa kaldırılmıştır. Taiwan'ın kuzeyindeki yoğun nüfus ve başarılı ekonomi sayesinde Keelung Limanı Taiwan'ın ekonomisinde geçmişten beri önemli bir rol oynamaktadır. 1984 yılına gelindiğinde Keelung Limanı dünyanın en büyük 7. yük limanı olmuştur (KLCG, t.y.). Liman bugün de önemini korumakta ve giderek artırmaktadır (Şekil 3.57).



Şekil 3.56 : Keelung 1920'ler (URL-30)



Şekil 3.57 : Keelung günümüz (URL-31)

3.2.4.3 Keelung Limanı Projesi'nin amacı

Keelung Limanı'nın yeniden canlandırılması için açılan bu proje yarışmasının amacı Taiwan için yeni bir giriş kapısı yaratmaktır. Giriş kapısının yaratılması liman ile kent ilişkisini kurgulamak ve mevcut ilişkiyi güçlendirmeyi hedeflemektedir. Kent ile liman ilişkisini sağlayacak olan öge kamusal bir açık alandır ve bu kamusal açık alan Keelung'daki insanları bir araya toplamayı da hedeflemektedir (Guallart Architects, 2003).

Tarih boyunca Asya kentlerinin kamusal açık alan kullanımları gelenekselleşmiştir. Öyle ki; Asya'daki kentlerde, mahallelerde, sokaklarda ve hatta ticari ve konut kullanımlarında bile dinamik bir iç mekân-dış mekan ilişkisi bulunmaktadır. Öte yandan, gelişen ülke ekonomisi ve buna bağlı olarak artan binek araç sayısı kamusal açık alanların birer otopark alanı haline gelmesine sebep olmuştur. Ayrıca kirlenen hava ve değişen iklim koşulları da insanları kapalı mekânlara yöneltmektedir.

Kamusal açık alanların kullanımını azaltan değişiklikler nedeniyle dünya genelinde olduğu gibi, Asya'da ve Keelung'da da kentte kamusal açık alanları ve diğer kentsel mekanları tariflemek zorlaşmıştır. Bu nedenle Keelung da çoğu diğer Avrupa ve Amerika kentinde olduğu gibi liman-kent ilişkisini güçlendirme yoluna gitmiştir (Guallart Architects, 2003).

Bu proje yarışmasının açılma ve bu projenin seçilme nedeni de liman-kent ilişkisini kamusal bir açık alan ile tariflemek ve güçlendirmektir. Liman ile kenti birbirine bağlayan ve limanı kentli tarafından da kullandırtmayı sağlayan bu proje ile birlikte Asya kentlerinin geleneksel yapısının bir parçası olan kamusal alanların vurgulanması ve tekrar kent kurgusuna katılması da hedeflenmektedir (Şekil 3.58).



Şekil 3.58 : Keelung Limanı Kamusal Alan Kurgusu (URL-28)

3.2.4.4 Keelung Limanı Projesi'nin tasarımı ve uygulanması

Bu proje kapsamında asıl hedef Keelung Limanı ve yakın çevresi kent içinde merkezleştirilmeye ve kent içindeki yoğun kullanımlı kamusal bir alan ile canlı ve güçlü tutulmaya çalışılmasıdır. Bu amaç doğrultusunda Keelung Limanı ile kent bağlantısını sağlayan alanda belirli yöntemler izlenmiştir. Bunlardan ilki merkezleştirilen alanın kullanışlı ve aynı zamanda sembolik bazı öğeler taşımasıdır. Bu sembolik öğeler projedeki ana toplanma mekanı olan ahşap platform üzerinde yer alan paslanmaz çelikten imal edilmiş ve oturma elemanı görevi gören “Keelung” yazısıdır (Şekil 3.59).



Şekil 3.59 : Keelung Limanı sembolik oturma elemanı (URL-28)

Liman her ne kadar kent için ekonomik açıdan son derece önemli olsa da kent geneline bakıldığında parçalayıcı bir rol de oynamaktadır. Bu bağlamda, projenin tasarımını şekillendiren bir diğer hedef ise kentin liman ile ilişkisinin kısıtlı olduğu alan olan doğu kesimini de proje alanı ile birleştirmektir. Altyapı ve trafik nedeniyle ayrılmış durumda bulunan kent parçaları bu tasarım ile birlikte güçlü bir şekilde birbirine bağlanmış olacaktır (Guallart Architects, 2003).

Yeni bir kent merkezi yaratılırken kente ve yeni merkeze kentte olmayan başka yeni olanaklar sunmak yeni merkezin daha ilgi çekici, kullanılır, güçlü ve yoğun olmasını sağlayacaktır. Sportif, kültürel ve rekreatif alanlar Keelung Limanı'nı yeni kent merkezi haline getirmek için projede tasarlanmış bazı fonksiyonlardandır.

Bir kentin strüktürel temeli yalnızca sokaklar ve yapılardan oluşmamaktadır. Keelung Limanı Projesi bunun bilinciyle kentin asıl kullanıcıları ve temeli olan “insan”a odaklanmaktadır. Bu da projede kullanıcılar için rekreatif çözümler

sunulmasını tetiklemiştir. Dinlenme mekânları, yürüyüş yolları, yaya köprüleri (Şekil 3.60) ve spor alanları bu projede yer alan bazı rekreatif etkinliklerdendir.



Şekil 3.60 : Keelung Limanı'nın iki yakasını birbirine bağlayan yaya köprüsü (URL-32)

Limani ile kent bağlantısı yeniden kurgulanırken limanın da yer yer yeniden organize edilmesi gerekmiştir. Alanın batısında üç ana nakliye altyapısı birleşmektedir ve bu da alanın kaotik bir yapıya gelmesini tetiklemektedir. Buna engel olmak ve alanın önemini yitirmemesini sağlamak için bu alan özel olarak ele alınmış ve kültürel ve dinlenme alanları ile sürekli canlı hale getirilmiştir. Bunların yanı sıra buradaki yaya sirkülasyonu problemi de alanın doğusuna kadar çözüme kavuşturulmuş ve alanın kaliteli bir kamusal alana (Şekil 3.61) dönüşmesi de sağlanmıştır (Guallart Architects, 2003).



Şekil 3.61 : Keelung Limanı kamusal kullanımı (URL-28)

3.2.4.5 Keelung Limanı Projesi'nin değerlendirilmesi

Tayvan'ın tarihten beri çok önemli bir ekonomik parçası olan Keelung Limanı aynı zamanda Asya'nın da en önemli yük limanı olarak kullanılmaktadır. Yakın çevresinde işlek ticari alanların bulunduğu Keelung Limanı Projesi kentin bu kısmında kamusal açık alan yaratmak için seçilmiş olan bir alanda tasarlanmıştır. Projenin temel amacının liman ile kent ilişkisini güçlendirmek olduğu vurgulanmaktadır. Dünyadaki pek çok kıyı kentinde olduğu gibi liman alanının kentten kopuk, ayrılmış ve kente yabancı bir parça olmaması için çalışılmıştır. Bu durumun tam tersine kent ile birlikte çalışan, gerisindeki ticari alanlara kamusal bir açık alan ile hizmet veren, yalnızca limanda çalışanların değil kentli ve ziyaretçilerin de kullanımına açık bir alan haline gelmesi hedeflenmiştir.

Keelung Limanı'nı bu çalışmada araştırılmış ve incelenmiş olan diğer dünya örneklerinden ayıran konu bu alanın Sanayi Devrimi'nden sonra kentin başka bir kısmına taşınmamış ve halen liman işlevini sürdürmekte oluşudur. Keelung Limanı'nı yeniden canlandırmak için limanın 26.400 m²'lik alanı kullanılmıştır. Bu alanda geniş ahşap oturma, dinlenme ve toplanma mekanları yaratılarak alanın gerisindeki yoğun kent dokusu ve önündeki yoğun liman dokusu hafifletilmiştir ve bu alanın kullanımı sağlanmıştır. İstanbul Limanı yeniden canlandırma önerisi için Keelung Liman alanının halen liman olarak kullanılmasına rağmen kente dahil edilme yöntemlerinden yararlanılması düşünülmektedir.

3.2.5 Pirrama Kentsel Kıyı Parkı Projesi, Sydney, AVUSTRALYA

Pirrama Parkı, işlevini yitirmiş bir sanayi bölgesinin yeniden değerlendirilmesi sonucu ortaya çıkan ve Pyrmont, Avustralya'nın Sydney kentinde bulunan kentsel bir kıyı parkıdır. Pirrama Parkı önceden Pyrmont Kıyı Emniyeti'ne ait olan alanın kamusal bir kullanıma hizmet vermesi için yeniden canlandırılmasıyla meydana gelmiştir (Şekil 3.62). Bu proje, bulunduğu arazinin fiziksel özellikleri doğrultusunda İstanbul Limanı alanı ile benzerlik göstermektedir.



Şekil 3.62 : Pirrama Parkı hava fotoğrafı (URL-33)

3.2.5.1 Pirrama Kentsel Kıyı Parkı Projesi'nin konumu

Pirrama Parkı, Avustralya'nın en eski yerleşim merkezlerinden biri olan Sydney'deki Pyrmont bölgesinde bulunmaktadır. Sydney'deki merkezi iş alanının 2 kilometre güneybatısında kalan Pyrmont'un, Sydney'in en kalabalık banliyösü olduğu bilinmektedir (SHFA, 2004). Pyrmont'un kuzeyinde, eski deniz polisi karakolu arazisine konumlandırılmış olan Pirrama Parkı 18.000 metrekarelik bir alan kaplamaktadır (Şekil 3.63). Pirrama Parkı'nın kuzeyinde daha önceden tasarlanmış ve uygulanmış olan Pyrmont Point Park ve kuzeydoğusunda Gibba Park yer almaktadır. Pirrama Park yakın çevresindeki diğer iki park ile bütüncül bir sistem yaklaşımıyla ele alınarak tasarlanmıştır.



Şekil 3.63 : Pirrama Parkı konumu ve yakın çevresi (SHFA, 2004)

3.2.5.2 Pirrama kıyısının tarihçesi

1700'lerden 1800'lere kadar olan süreçte Pyrmont şahıs arazisi olarak kullanılmıştır. 1806 yılından itibaren ise rekreasyon alanı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Pyrmont Bölgesi, 1840-1920 yılları arasında bölgenin taş rezervi oluşu ve konumu nedeniyle ağır sanayi bölgesine dönüştürülmüştür. Sanayi Dönemi boyunca Sydney için bir hinterland niteliğinde olan (Sydney'e liman, şeker, un, süt, elektrik, vb.

ihtiyaçların ticaretinin yapıldığı) ve bu nedenle büyük önem taşıyan Pyrmont, 1950'lere gelindiğinde Sanayi Dönemi'nin sona ermesiyle (buna bağlı olarak fabrikaların kapatılmasıyla) gerilemeye başlamıştır (SHFA, 2004). Sonraki 40 yıl boyunca Pyrmont eski sanayi kalıntıları ile kalmıştır (Şekil 3.64).



Şekil 3.64 : Pyrmont Sanayi sonrası dönem (SHFA, 2004)

1992 yılında ise bölgeyi yeniden canlandırmak için *City West Development Corporation* tarafından birtakım çalışmalar başlatılmıştır (SHFA, 2004). 1999 yılına gelindiğinde *Sydney Harbour Foreshore Authority (SHFA)* bu görevi devralmıştır (Şekil 3.65). Bu bölgenin yeniden canlandırılması için yapılan karma kullanımlı (kamusal mekanlar, karma kullanım konut yapıları, iş merkezleri, liman düzenlemeleri, vb.) düzenlemeler için devlet idaresinden 200.000.000 \$'dan daha fazla ödenek alınmıştır.



Şekil 3.65 : Pirrama Parkı arazisi 1990 başları (URL-34)

Şu anda Pirrama Parkı'nın konumlanmış olduğu arazi, Sydney Kenti tarafından 2005 yılına kadar deniz polislerinin karakol arazisi olarak kullanılmış ve daha sonra kamusal kullanım sağlayan bir park alanına dönüştürülmesine karar verilerek Pirrama Kentsel Kıyı Parkı projesi çalışmalarına başlanmıştır.

3.2.5.3 Pirrama Kentsel Kıyı Parkı Projesi'nin amacı

2005 yılından önce deniz polisi karakolunun arazisi olan bu alanın park olarak yeniden değerlendirilmesi fikri bir toplum hareketiyle ortaya çıkmıştır. Pirrama Parkı tasarlanırken kent ile su arasında güçlü bir ilişki kuran ve kamusal bir kullanım sağlarken aynı zamanda da benzeri olmayan ve sürdürülebilir bir kentsel kıyı parkı oluşturmak amaçlanmıştır (ASPECT Studios, 2009).

Proje oluşturulurken dikkat edilmiş olan diğer noktalardan biri ise parkın tasarım aşamasında, tasarım ekipleri (ASPECT Sydney P/L; Hill Thalys; CAB; Patterson Britton; Traffix) tarafından oluşturulmuş olan kitapçıkta (Former Water Police Site Master Plan Report, 2006) belirtildiği gibi parka, parkın yer aldığı bölgeyi olgunlaştıracak ve kalkındıracak olan bir tasarım anlayışıyla yaklaşılması gerektiğidir.

Kentsel tasarım kavramlarının park için kullanılırken yaya dostu, canlı, aktif ve kamusal kullanım sağlayan ve kamunun ihtiyaçları doğrultusunda tasarlanmış bir park olması gerektiği vurgulanmıştır. Ayrıca Sydney Liman Kıyısı'nın önemi de güçlendirilmeli ve alanın saygınlığının artırılacağı bir tasarım yaklaşımı sunulması gerektiği belirtilmiştir.

Bu projenin amaçlarından bir diğeri de bölgenin kendine has karakterini (tarihini, coğrafi özelliklerini, vb.) vurgulayan ve kent için yeni bir odak noktası oluşturacak bir kamusal açık alanının yeniden canlandırılabilmesidir. Bu proje tasarlanırken hedef olarak belirlenmiş başka bir konu ise alanın coğrafi özelliklerinden (mikrokliması, alanın kendine özgü bir konumunun bulunması, vs.) maksimum düzeyde faydalanılarak sürdürülebilir bir kent parkı yaratmaktır.

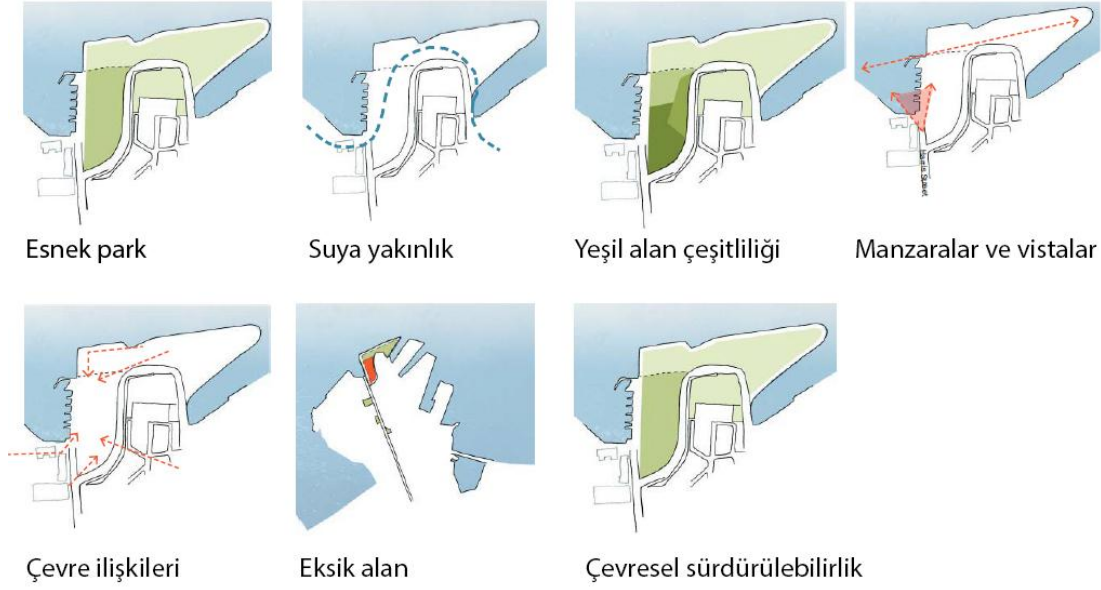
Tüm bu amaçlar göz önünde bulundurularak Pirrama Parkı için bir master plan hazırlanmış ve uygulama aşamasına geçilmiştir (Şekil 3.66).



Şekil 3.66 : Pirrama Parkı master planı (URL-35)

3.2.5.4 Pirrama Kentsel Kıyı Parkı Projesi'nin tasarımı ve uygulanması

Projenin tasarım aşamasında tasarım ekipleri tarafından oluşturulmuş olan yedi tasarım prensibi bulunmaktadır. Pirrama Parkı'nın tasarımı bu prensipler doğrultusunda geliştirilmiş ve projenin hedefleriyle birleştirilerek projenin master planı ortaya çıkarılmıştır. Bu yedi prensip kamunun katılımıyla gerçekleştirilmiş çeşitli seminerlerle ortaya çıkmıştır (ASPECT Sydney P/L, 2006) (Şekil 3.67). Bu uygulama Pirrama Parkı'nın amaçlarından biri olan *yoğun kamusal kullanım sağlamak* hedefini de desteklemektedir.



Şekil 3.67 : Pirrama Parkı tasarım prensipleri (ASPECT Sydney P/L, 2006)

Pirrama Parkı tasarlanırken geliştirilmiş yedi tasarım prensibinden ilki parkın esnek bir yapıya sahip olmasını sağlamaktır. Burada parkın “esnek olması” ile kastedilen parktaki yeşil alanın çeşitli amaçlar doğrultusunda kullanılabilir olmasını sağlamaktır. Yeşil alan kullanımlarının programsız ve birden çok amaç doğrultusunda olmasına izin verilen esnek bir yapıya sahip olması yeşil alanların tasarım anlayışı olarak gösterilmektedir.

Bu park için ortaya konan ikinci tasarım prensibi ise zengin ve çeşitlilik içeren bir park sunmaktır. Kullanıcıların bu parkta çok çeşitli ve farklı yaprak döken ve herdem yeşil bitkiler deneyimlemesi hedeflenmiştir. Üçüncü tasarım prensibi olarak gösterilen suya yakın olma durumu, Pirrama Parkı’nın su ile olan ilişkisinin birden çok yolla (suya bakmak ve aynı zamanda suya dokunmak) olması gerektiğinin düşünülmesinden kaynaklanmaktadır; böylelikle Pirrama Parkı, diğer parklardan ayrılmış olacaktır. Tasarım prensiplerinden dördüncüsü manzara ve vistalar olarak belirtilmiştir. Liman manzarası ve limanın görüldüğü vistalar park içinde ve etrafında önem taşımaktadır.

Pirrama Parkı oluşturulurken belirlenmiş yedi prensipten beşincisi parkın çevresi ile olan bağlantılarıdır. Pirrama Parkı ile Pyrmont Point ve Pyrmont Point Park arasında park ile çevresinin ilişkilerinin güçlendirmek adına önemli bağlantılar sağlanmıştır. Bu parkın 14 kilometrelik liman içinde önemli bir eksiklik olduğunun vurgulanması da bir diğer prensiptir. Pirrama Parkı’nın sonuncu tasarım prensibi ise çevresel olarak

sürdürülebilir bir tasarım yaratmaktır. Sürdürülebilir bir yaklaşım ile ele alınan bu parkta yüzey sularının bitkisel sulamada kullanılmak üzere biriktirilmesi, kuraklığa dayanıklı bitkiler kullanılarak su kullanımının azaltılması, geri dönüşüm ve düşük enerji sarfiyatı gibi konular üzerinde durulmaktadır (ASPECT Sydney P/L, 2006).

Bu yedi prensip doğrultusunda tasarlanan Pirrama Parkı, Pymont Point ve Gibba Parkları'nın bir uzantısı olarak tasarlanmıştır ve tasarlanırken çevresindekilerden aldığı referanslarla çevresi ile bir bütün oluştururken aynı zamanda da ortaya çıkabilmesi ve kendini gösterebilmesi için çevresi ile tezat bir karakter oluşturmaktadır. Ayrıca Pirrama Parkı tasarlanırken parkın çevresindeki diğer kıyı parkları (West Kıyı Parkı, Darling Island Parkı, vb.) ile olan bağlantıları da oldukça güçlendirilmiştir (Şekil 3.68).



Şekil 3.68 : Pirrama Parkı genel görünüm (URL-36)

Projenin tasarımında Pirrama Parkı'nın çevresi ile bağlantısının yanı sıra alanın tarihine de atıfta bulunulmuştur. Alanın zengin tarihi tasarımda kullanılan doğal kıyı çizgisi izi, kayalıklar, deniz yapıları, iskeleler gibi öğelerle tasarıma yansıtılmıştır (ASPECT Sydney P/L, 2006). Pirrama Parkı'nı diğer kıyı parklarından ayıran bir diğer özelliği ise "su"yu ilk planda tutarak su ile olan ilişkiyi yalnızca seyir amaçlı kılmak yerine onun gerisinde, üzerinde ve içinde olmayı da sağlamaktır. Parka, kullanıcının seyir amaçlı kullanımında suyun gerisinde, kano ve kayak gibi

aktiviteler sırasında üzerinde, yüzerken de içinde olmasını sağlayacak özellikler tasarlanmıştır (Şekil 3.69).



Şekil 3.69 : Pirrama Parkı su kullanımı (URL-37)

Pirrama Parkı sınırları kapsamında, kıyı boyunca devam eden bir promenad tasarlanmıştır. Bu promenad bir yandan Harris Caddesi ile alanın kuzeyindeki Pyrmont Point Parkı'nı birbirine bağlarken bir yandan da tarihi kıyı çizgisinin izini takip ederek tarihi canlandırmaktadır. Pirrama Parkı'nın önemli özellikleri arasında gösterilen bir başkası ise açık yapısal ve bitkisel alanlardır. Yer yer kullanılan ağaçlar ve gölge elemanları ile daha rahat bir kullanım sağlayan aktif yeşil alanlar çok çeşitli kullanımlara yöneliktir. Ayrıca serbest dolaşım ve oturma alanları sağlayan ve aynı zamanda meydanlaşan yapısal alanlar ve çocuk oyun alanları Pirrama Parkı'nın birer parçasını oluşturmaktadır (Şekil 3.70).



Şekil 3.70 : Pirrama Parkı alan kullanımları (URL-37)

3.2.5.5 Pirrama Kentsel Kıyı Parkı Projesi'nin değerlendirilmesi

Pirrama Parkı işlevini yitirmiş bir sanayi bölgesinin kentsel bir kıyı parkı olarak yeniden canlandırılmasıyla oluşmuştur. 18.000 m² büyüklüğündeki bu park alanının çevresinde ağırlıklı olarak konut dokusu yer almaktadır. Pirrama Parkı'nın İstanbul Limanı ile benzeyen bu yakın çevre kullanımının yanı sıra her iki alan arazisinin su yüzeyi ile olan kot farkı, arazinin genel biçimi gibi fiziksel özelliklerinin de benzer olması dikkat çekmektedir. Bu bağlamda Pirrama Parkı'nın tasarımı ve genel kullanım fonksiyonlarının İstanbul Limanı yeniden canlandırma önerisi için veri oluşturabileceği düşünülmektedir.

Pirrama Parkı'nın genel tasarım şemasına bakıldığında su hizasına kadar inen hatta suyun içinde devam eden basamaklar, su üstünden alan boyunca devam eden ahşap yürüyüş platformları ve suya mümkün olduğunca yakın tutulduğu anlaşılan oturma ve dinlenme alanları olduğu görülmektedir. Bunların yanı sıra sert zeminli kamusal açık alanlar ile yeşil açık alanların dengeli biri biçimde birlikte kullanılmış olduğu ve Pirrama Parkı alanının geçmiş kullanımına atıfta bulunan, eski iskelenin kalıntılarının tasarımın bir parçası olarak kullanıldığı gözlemlenmektedir.

İstanbul Limanı'nın yeniden canlandırılması için önerilen tasarım kriterleri hazırlanırken alanın Pirrama Parkı ile benzerlikleri ve bu projenin güçlü yönleri dikkate alınmaktadır.

3.3 Bölüm Değerlendirmesi

Bu bölümde yapılan araştırmalar ve analizler sırasında bir alanın tasarımındaki başarısının ve fonksiyon çeşitliliğinin proje alanının büyüklüğü, konumu ya da yakın çevre kullanımıyla ilgili olmadığı görülmüştür. İncelenen projeler farklı kıtalarda yer alsalar, farklı tasarım anlayışlarıyla uygulanmış olsalar da pek çok ortak özellikleri bulunmaktadır (Çizelge 3.2).

Tez çalışmasındaki beş dünya örneğinin ortak özelliklerine bakıldığında genel olarak kullanıcı memnuniyetini sağlayan ve kentli haklarına cevap veren fonksiyonlarla yeniden canlandırıldığı görülmektedir. Hepsinin birbirinden farklı büyüklükleri, tasarım dilleri, kavramsal yaklaşımları ya da amaçları olsa da hepsi kamusal bir açık alan yaratma prensibi ve kullanıcıyı (kentli ya da ziyaretçi (turist)) su ile buluşturma ve etkileşime sokma kaygısı taşımaktadır.

Dünya örnekleri incelendiğinde, İstanbul Limanı'nın yeniden canlandırılması kapsamında yapılan önerilerde dikkat edilmesi gereken konunun ilk başta kamusal açık alanlar yaratmak ve alana gelen insanları su ile yakınlaştırarak fiziksel ya da görsel etkileşime sokmak gerektiği anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda İstanbul Limanı için geliştirilen öneride dünya örneklerinden yapılan çıkarımların kullanılması büyük önem taşımaktadır. Çağlardan beri insan ve kent için en başta gelen unsurlardan biri olan suyun önemini vurgulamak ve gereken değerin hem suya, hem kente, hem de insana verilmesini sağlamak gerekmektedir.

Kentsel kıyıların yeniden canlandırılmasına ilişkin dünyadan projeler geçmiş kullanımlarına göre karşılaştırıldığında Keelung Limanı Projesi dışındaki tüm projeler tarihte üretim sanayisi alanları olarak işlev görmüştür. Keelung Limanı Projesi ise günümüzde olduğu gibi geçmişte de liman alanı olarak kullanılmıştır. Ayrıca HafenCity Projesi alanı da üretim sanayinin yanı sıra tarihte liman kullanımını da sağlamıştır. Dünya örneklerinin geçmiş kullanımlarında görüldüğü gibi İstanbul Limanı alanı da tarih boyunca hem üretim sanayi hem de önemli bir liman alanı olarak hizmet vermiştir. Bu durum da, kentsel kıyı alanlarının hem ülkemizde, hem de diğer ülkelerde yeniden canlandırılması Sanayi Devri etkilerini yansıtmaktadır.

Sanayi Devri'nde sanayi ve liman alanlarının kent merkezi yakınındaki su kenarlarına kurulmasının etkisi bu tez çalışması kapsamında incelenmiş olan dünya örneklerinde de görülmektedir. Bu tez çalışmasında yer alan tüm dünya örneği proje alanlarının yakın çevrelerinde konut ve ticaret kullanımı bulunmaktadır. Pirama Park dışındaki tüm proje alanlarının çevre kullanımlarında iş alanları da bulunmaktadır. Proje alanlarının yakınlarında (projenin kendisi dışında) kamusal alan bulunan Toronto Kent Kıyısı ve Pirrama Park, bu diğer kamusal alanlarla olan ilişkileri düşünülerek tasarlanmıştır. Diğer projelerden farklı olarak HafenCity ve Keelung Limanı projeleri liman alanları ile ilişki içerisindedir.

İstanbul Limanı'nı çevreleyen kullanımlara bakıldığında dünya örneklerinde de olduğu gibi konut, ticaret, iş alanı ve liman alanları görülmektedir. Örnek projelerde görüldüğü üzere, eski bir sanayi ve liman alanının kamusal bir kullanım ile yeniden canlandırılması, çevresinde bulunan konut, ticaret ve iş alanları ile destekleneceğinden İstanbul Limanı'nın da bu doğrultuda olumlu çepher kullanımlarına sahip olduğu görülmektedir. Dünya örnekleri incelenirken İstanbul

Limanı yeniden canlandırma proje önerisine ışık tutacak fikirler ve fonksiyonlar da incelenmiştir. Toronto Kent Kıyısı Yeniden Canlandırma Projesi alanının büyüklüğünün de imkan vermesiyle araştırılmış olan projeler arasında en çok fonksiyon bu projede bulunmaktadır. Yeşil alanlar, yaya promenadları, bisiklet yolları, iskele ve platformlar, kumsallar, restoran ve kafe birimleri, piknik alanları, spor alanları ve çocuk oyun alanları projede yer alan fonksiyonlardandır. HafenCity Projesi'nde Toronto projesinden farklı olarak iskele ve kumsal kullanımları bulunmamaktadır. Hunter's Point South Projesi'nde ise su kullanımı, kumsal ve restoran ve kafeler bulunmamaktadır. Buna karşın, Keelung Limanı'nda ise yaya promenadı ve platform olmak üzere yalnızca iki fonksiyon bulunmaktadır. Bu tez çalışması kapsamında incelenmiş olan beş dünya örneği projeden en küçük alana sahip olan Pirrama Kentsel Kıyı Parkı Projesi'nde yer almayan bisiklet yolu ve kumsal olmak üzere yalnızca iki kullanım vardır; bu da fonksiyon sayısı ile proje başarısının doğru orantılı olmadığını göstermektedir. Projede yer verilecek olan fonksiyonların alan ihtiyacına bağlı olarak seçilmesi gerekmektedir. İstanbul Limanı için önerilen projenin fonksiyonları analizler doğrultusunda ortaya çıkan bölge, alan ve kullanıcı ihtiyaçları doğrultusunda belirlenmiştir.

Kentsel kıyıların yeniden canlandırılmasına ilişkin dünya örneklerinin ortak özellikleri ve güçlü yönleri ile İstanbul Limanı'nın konumu, boyutu ve yakın çevre kullanımının bir arada değerlendirilmesiyle bir sentez oluşturulmuştur. Buna göre İstanbul Limanı için çoğu projenin ortak fonksiyonu olan yeşil alanların, su kıyısı yaya promenadlarının ve iskele ve platformların tasarımda rol oynaması gerektiği düşünülmektedir. Ayrıca İstanbul Limanı'nın çekiciliğini sağlamak ve kullanımını artırmak adına sosyal-kültürel tesislerin, restoran-kafelerin ve çocuk oyun alanlarının da tasarımın birer parçası olması planlanmaktadır.

Çizelge 3.2 : Dünya örneklerinin ve İstanbul Limanı karşılaştırması

PROJE SIRASI	1	2	3	4	5	6
PROJE ADI	TORONTO KENT KİYİSİ	HAFENCITY	HUNTER'S POINT SOUTH KİYİSİ	KEELUNG LİMANI	PIRRAMA PARKI	İSTANBUL LİMANI
KITA	Amerika	Avrupa	Amerika	Asya	Avustralya	Avrasya
DAĞILIM						
KONUM	Toronto, Kanada	Hamburg, Almanya	New York, Amerika	Taipei, Tayvan	Sydney, Avustralya	İstanbul, Türkiye
ALAN	8.000.000 m ²	1.570.000 m ²	151.760 m ²	26.400 m ²	18.000 m ²	112.500 m ²
K U L Ç A M İ Ş M İ	KONUT					
	TİCARET					
	SANAYİ (ÜRETİM)	•	•	•	•	•
	İŞ ALANI					
	KAMUSAL ALAN					
	TARIM ALANI					
	LİMAN ALANI		•		•	•
Y A K U I L A N Ç N E V M R I E	KONUT	•	•	•	•	•
	TİCARET	•	•	•	•	•
	SANAYİ					
	İŞ ALANI	•	•	•	•	•
	KAMUSAL ALAN	•				•
	TARIM ALANI					
	LİMAN ALANI		•		•	•
F O N M K E S V İ C Y U T N L A R	YEŞİL ALAN	•	•	•	•	KRUVAZİYER LİMAN
	YAYA PROMENADI	•	•	•	•	LİMAN
	BİSİKLET YOLU	•	•	•		İDARİ YAPILAR
	İSKELE	•		•	•	GÜMRÜKLÜ SAHA
	KUMSAL	•				
	SU KULLANIMI	•	•			•
	RESTORAN / KAFE	•	•			•
	PİKNİK ALANI	•	•	•		•
	SPOR ALANI	•	•	•		•
	ÇOCUK OYUN ALANI	•	•	•		•

4. İSTANBUL LİMANI'NIN YENİDEN CANLANDIRILMASI ÖNERİSİ

İstanbul Limanı'nın içinde yer aldığı Karaköy kıyı bölgesi İstanbul için coğrafi ve fiziki konumu, tarihi süreci ve kültürel değerleri nedeniyle büyük önem taşımaktadır. Bu bölümde Karaköy kıyı bölgesi ve İstanbul Limanı'nın tarihsel gelişimi, yakın geçmişte bu alan üzerine geliştirilmiş projeler ve alanı sentezlemek amaçlı yapılan analiz çalışmaları yer almaktadır. Tüm bu araştırmalar ve analizler sonucunda edinilen bilgiler doğrultusunda İstanbul Limanı'nın neden yeniden canlandırılması gerektiği ve bunun için sunulan tasarım yaklaşımları bulunmaktadır.

4.1 Karaköy Kıyı Bölgesi ve İstanbul Limanı'nın Tarihsel Gelişimi

Bu bölümde İstanbul'un M.Ö. 5500-3500'e dayanan köklü geçmişinden Bizans İmparatorluğu, Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti'ne dayanan ilk başlarda Sykae ve Pera, daha sonra Galata, en sonunda Karaköy olarak anılan bölgenin tarihsel gelişimi anlatılmaktadır. Bu tarihsel gelişim süreci içinde tez çalışması kapsamında odak alan olan ve Karaköy'de bulunan İstanbul Limanı'nın kuruluşu ve gelişimi de incelenmiştir.

4.1.1 İlk yerleşimler ve Bizans İmparatorluğu dönemi

İstanbul'un yerleşim, buluntuları M.Ö. 5500-3500 yılları arasına yayılan kalkolitik döneme kadar uzanmaktadır. Bu kadar eski bir yerleşimi çağlar boyu önemli kılan nedenler olarak Karadeniz'in kuzeyindeki ülkelerle Akdeniz'in bağlantısını sağlayan su yolu üzerinde, korsan saldırılarına olduğu kadar açık deniz dalgalarına da kapalı bir doğal liman olan Haliç'e sahip olması olduğu vurgulanmaktadır. Ayrıca Avrupa ve Asya kıtaları arasında kolay aşılabilen bir köprü görevi görmesi gösterilmektedir (Müller-Weiner, 1998).

İstanbul'un bilinen eski yerleşimlerinden biri ve bir liman kenti olan *Lygos*'un Trakya'lı kavimler tarafından M.Ö. 13 ile 11. yüzyıllar arasında kurulmuş olduğundan söz etmektedir. *Lygos*'tan günümüze yalnızca Seraglio Point (Sarayburnu) bölgesinde kısmi sur duvarları ile bazı altyapı parçaları kalmıştır.

Lygos kentinin iç kale bölümü günümüzde Topkapı Sarayı'nın bulunduğu alanın altında bulunmaktadır (Kuban, 1970).

Lygos'tan sonra İstanbul'a yerleşenler Fenikeliler ve Yunan yarımadasında yaşayan denizci Yunan kavimleri olmuştur. Bu Yunan kavimlerinin ulaşım ve yayılımlarını deniz yolu ile sağlamışlardır. Bu kavimler Kıta Yunanistanı'ndan Ege Adaları yolu ile İyonya'ya (İzmir ve çevresi) uzanan, oradan da Ege ve Marmara kıyılarından izleyerek Marmara ve Karadenize uzanan kolonizasyon yolları üzerinde önce *Chalcedon* sonra *Byzantion* koloni şehirlerini kurmuşlardır (Kuban, 1970).

M.Ö. 685 Kadıköy ile Kalamış arasında kurulmuş olan *Chalcedon*, Megara'dan gelen Yunan yerleşimcilerin kurdukları ilk koloni olarak bilinmektedir. Bu bölgenin hemen yanında, Moda Burnu üzerinde Fenikeliler tarafından kurulmuş büyük bir liman yerleşimi de bulunmuştur. *Chalcedon*'un hemen ardından, M.Ö.667'de, *Byzantion*, Kral Byzas tarafından, boğazın Avrupa yakasında, Lygos'un üzerine kurulmuştur (Kuban, 1970).

Byzantion, savunma kolaylığı avantajını da kullanarak ticaret yolu üzerindeki konumunu sağlamlaştırdıktan sonra, M.Ö. 5. yüzyıldan başlayarak diğer Yunan kentlerinde kendi parasının geçerliliğini kabul ettiren güçlü ve bağımsız bir şehir devleti olarak görülmektedir. Bu şehir devletinde ticaretin ana eylem olduğu, liman gelirlerinin büyüklüğünden anlaşılmaktadır (Müller-Weiner, 1998).

Müller-Weiner'in (1998) de söz ettiği üzere *Byzantion*'un MÖ 7. yüzyılda bir koloni kenti haline gelmesiyle birlikte, Haliç'in karşı kıyısında da çeşitli yapılar inşa edilmiş ve kısa zamanda bir yerleşim oluşmuştur. *Sykae* denilen bu bölgenin tarihinin *Byzantion*'la paralel olduğu görülmektedir. Roma Dönemi'nde, burada surlarla çevrilmiş, kilisesi, hamamları, forumu, tiyatrosu ve limanı bulunan bir yerleşim oluşmuştur.

Tarihi kayıtlar Haliç'in kuzey kıyılarında günümüzden 2000 yıl öncesine uzanan yerleşimler olduğunu göstermektedir. Yunan dönemlerinde tepelerin denize bakan yamaçlarının incir ağaçları ile kaplı olmasından dolayı bölge, Tarihi Yarımada'nın karşı kıyısına atfen "karşı taraftaki incir bahçesi" anlamına gelen "Peran en Sykais" veya kısaca "incirlik" anlamına gelen "Sykai" olarak adlandırılmıştır (Çöl, 2009).

Galata ismi ile ilgili üçüncü bir görüş de, bir Kelt kavmi olan Galyalıların Helenistik dönemdeki göçleri sırasında Galatia'ya (günümüzde Ankara, Çorum ve Yozgat'ı

yerleşim bölgesinin limana inen eğimli bir arazi üzerinde yoğunlaşmış olması bu görüşü güçlendirmektedir (Çöl, 2009).

Galata'nın kentsel gelişimi Latin toplulukları olan Venedik, Genova, Amalfi ve Pisa'luların bölgeye yerleşme, ticaret yapma hakkı edinme ve ticaretleri için iskele kurabilme talepleri sonucu kendilerine tanınan ayrıcalıklı bölge statüsüne bağlı olarak gerçekleşmiştir (Çöl, 2009).

Venedik Doge'ü Domenico Silvo, 1082'de Bizans İmparatoru Aleksios'un Norman'lara karşı yaptığı savaşta verdiği destek nedeniyle deniz gümrüğünden vergi muafiyeti, özellikle Galata'da liman serbestliği gibi diğer halkların sahip olmadığı geniş ayrıcalıklar elde etmiştir. Konstantinopolis'te ticaret yapabilme ve Galata'da üç yeni iskele inşa etme ayrıcalıkları Venedikli tacirleri diğer tacirlere göre üstün hale getirmiştir. Ancak Venediklilere bu ayrıcalıkların tanınmasının hemen ertesinde Genova ve Pisa'lılara da benzeri ayrıcalıklar tanınacak ve özellikle İmparator I. Manuel Komnenos (1143-1180) zamanında Cenova ayrıcalıklı bir statü kazanacaktır. Tarihin bu döneminde Galata artık "karşı kıyı" olmaktan çıkıp bir Akdeniz ticaret kolonisi halini almıştır. Cenovalılar bu koloninin güvenliğini yeterli bulmayarak yerleşimlerini yüksek ve sağlam bir surla koruma altına almıştır (Kuban, 1970).

Haliç kıyılarında ayrıcalıklı alanlara sahip olan Cenovalılar IV. Haçlı seferleri sırasındaki (1204) Latin istilası sonucu yalnızca bu ayrıcalıklarını değil, Doğu Akdeniz'deki tüm limanları ve kısacası ticareti Venediklilere kaptırmışlardır. Venedikliler Konstantinopolis'te kendilerine ticaret alanı olarak verilmiş olan alanı Venedik toprağı olarak kabul ettirip, Cenovalılara olduğu kadar diğer tüm Latin ve İtalyan tacirlere sorun yaratmışlardır. 1204 yılındaki IV. Haçlı seferinden sonra Latinlerin eline geçen Konstantinopolis 1261 yılına kadar Latin egemenliğinde kalmış ve bu dönemde Galata'da daha çok Venedikliler söz sahibi olmuşlardır. 1259'da Konstantinopolis'in tekrar Bizans egemenliğine geçmesinden sonra Bizans İmparatoru Mikhael VIII. Palaiologos (1258-1282), IV. Haçlı seferi sırasında Cenovalıların İmparatorluğa vermiş oldukları destek karşılığında, 1260 yılında imzalanan Nimphaon anlaşması ile Galata'nın neredeyse tamamını ayrıcalıklı bir statüyle Cenovalılara vermiştir. Ancak İmparator tanınmış olan bu ayrıcalığı Cenovalıların Bizans'a karşı bir başkaldırı hazırlığı içinde oldukları söylentisi üzerine çok kısa bir süre sonra geri almış ve Galata'da inşa ettikleri surları yıktırıştır. (Müller-Weiner, 1998).

edilmiş olan diğer birçok Cenova evinin kalıntıları ile birlikte bugüne kadar gelebilmiştir. (Öğüt Erbil ve Erbil, 2001).

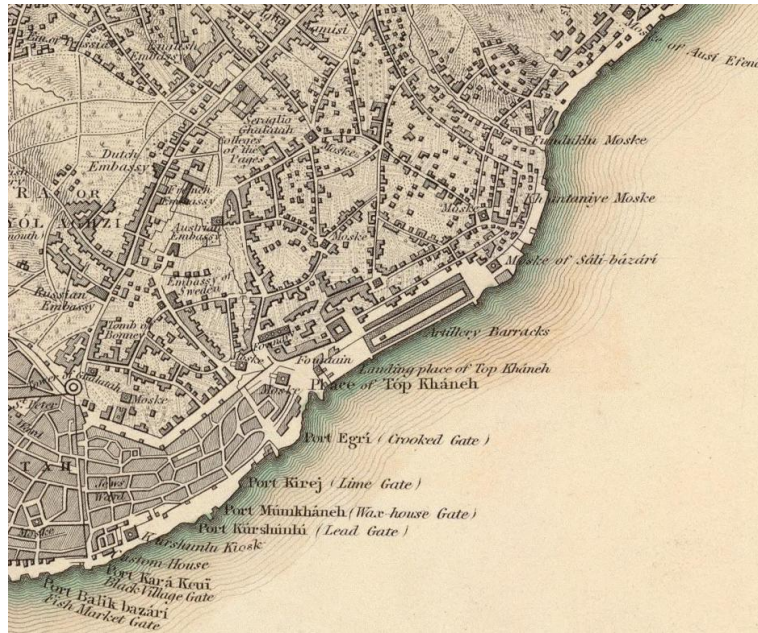
4.1.2 Osmanlı İmparatorluğu dönemi

Cenovalılar ayrıcalıklı konumlarını koruyabilmek amacıyla, 1453'te Osmanlıların Konstantinopolis'i kuşatması sırasında bağımsız bir devlet gibi davranarak, tarafsız kalmayı yeğlemiştir. Sultan II. Mehmet bölgenin ticari öneminin farkında olarak Cenovalıların sahip oldukları tüm ayrıcalıkları koruma garantisi ile birlikte onlara "örtülü" bir Osmanlı tebası statüsü tanımıştır. Fethin tamamlanmasından sonra da Fatih Sultan Mehmet Galata'yı doğrudan Osmanlı yönetimi altına almış ve İzmir'den bir kısım Rum ahaliyi buraya yerleştirmiştir. XV. yüzyılda pek çok Avrupalı tacirin Galataya yerleşmesi sonucu Cenovalıların bölgedeki etkinlikleri giderek azalmıştır. (Kuban, 1970).

16. yüzyılda Galata en önemli uzak ülke ticareti yapılan bölgeler arasında yer almıştır (Müller-Weiner, 1998). 17. yüzyılda Sultan Süleyman'ın Fransızlara verdiği kapitülasyonlar sonucu Galata bir süre için önemli bir liman kenti olma özelliğini korusa da, 18. yüzyılda Fransız devrimi sonrasında deniz taşımacılığı ve ticaretindeki önemini kaybederek, hanları, ticari yapıları, iş yerleri, bankerleri, depo ve dükkanları ile bir ticaret kenti kimliğine dönüşmüştür. Oysa bu döneme kadar Galata köprüsünden MSGSÜ'ye kadar olan kıyı şeridi tüm limanın en yoğun kullanılan rıhtımlarından biri olmuştur (Şekil 4.3). 1845'te Galata Köprüsü'nün yapımı sırasında, köprü ayağındaki rıhtımın kullanılamaması nedeniyle bugün yerinde Galata ve Salıpazarı rıhtımları bulunan alanın önemi daha da artmıştır. Bu alandaki rıhtımın 1892-1895 arasında yenilenmesi ile daha iyi olanaklar sağlanmıştır ve uzun süre uzak ülke ticareti hizmetinde kullanılmıştır (Müller-Wiener, 1988).

Özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında Galata'da Levantenler, Rumlar, Ermeniler, Yahudiler ve Avrupa'nın çeşitli milletlerinden oluşan ticaret grupları oluşmaya başlamıştır. Ticari sektörler bu gruplar tarafından yönetilmiş ve zengin ve varlıklı bir sınıf türemiştir. Bu dönemde sefaretlerde çalışan Avrupalılar ile Levantenler ve yerel Hristiyanlar tarafından batı yaşam tarzı ve kentsel yaşam özellikleri Galata'ya taşınmış, görkemli çevresel yapı ve sosyal yaşantısı ile Galata 19. yüzyılda altın dönemini yaşamıştır.

İstanbul Limanı ticari etkinliklerde uzun yıllar boyunca çok önemli bir rol oynamıştır; ancak 1850'lerden sonra İstanbul ve bunun doğrultusunda Karaköy'deki liman bölgesi, bölgede uzun yıllar süren savaşlar ve Osmanlı İmparatorluğunun çöküşüne bağlı olarak zor bir dönem yaşamıştır. 1863'deki yangından sonra Galata Rıhtımı tarafına tek katlı atölyeler inşa edilmiş, bu atölyeler I. Dünya Savaşından sonra İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası tarafından depo olarak kullanılmıştır (Şekil 4.4). 1910-1914 yılları arasında bu alanda deniz doldurularak kazanılan araziye bugün de kullanılmakta olan iki adet idare binası; Merkez Han (bugün TDİ Genel Müdürlüğü) ve Çinili Han (TDİ Müdürlüğü) inşa edilmiştir (Müller-Weiner, 1998).



Şekil 4.3 : 1840'ta İstanbul ve bugünkü İstanbul Limanı bölgesi (URL-39)



Şekil 4.4 : 1893'te İstanbul ve bugünkü İstanbul Limanı bölgesi (URL-39)

4.1.3 Türkiye Cumhuriyeti dönemi

1928'e gelindiğinde Ford Şirketine otomobil montajı yapması için fabrika binası olarak verilen yapılar yıkılmıştır. 1939'da Galata Rıhtımı, Salıpazarı Rıhtımı ile birleştirilerek İstanbul Limanı oluşturulmuştur. 1958-1960 yılları arasında Salıpazarı Rıhtımı tarafına Sedat Hakkı Eldem'in bir projesi olan depo ve antrepolar inşa edilmiştir. Bu binalar günümüzde de aynı amaçla kullanılmaktadır (Tekeli, 2013).

1943 yılında İstanbul Belediyesinde danışman olarak çalışmakta olan Fransız Mimar ve Şehir Plancısı Henri Prost, İstanbul Limanı'nın yeri bakımından liman işlevine uygun olmadığını ve İstanbul Limanı'nın Bakırköy - Yedikule arasındaki alana veya Haydarpaşa'ya alınmasını savunmuştur. Prost'un 1950 yılında görevine son verilmesi ardından yeni planlamayı yapıp uygulanmasından sorumlu olmak üzere bir "Revizyon Komisyonu" ve ardından "Müşavirler Heyeti" kurulmuştur. Bu yeni oluşumlar 1951 yılında Salıpazarı - Fındıklı arasında kent ticaretine hizmet veren bir liman yaptırmışlardır (Tekeli, 2013).

1952 yılında Salıpazarı, 1956 yılında ise Galata rıhtım ve transit ambarları ihalesi tamamlanmıştır. Proje tamamlandığında yılda 6.000.000 ton yükleme ve boşaltma kapasiteli, 600 metre uzunluğunda bir rıhtım ortaya çıkmıştır. Ancak, her iki liman da sanayi hizmeti vermesi nedeniyle kent ve kentli kullanımını sağlamaktadır (Tekeli, 2013).

5. yüzyıldan başlayarak "Galata" olarak anılan bölge 1960'lı yıllarda Kıbrıs olaylarının başlamasıyla Rumlara duyulan öfkenin sonucu olarak, diğer Rumca bölge ve sokak adları gibi değiştirilmiş ve o zamana kadar bölge için daha az kullanılmakta olan Karaköy adı ön plana çıkarılmıştır (Türker, 2000).

1960 yılında İstanbul'un planlanmasından sorumlu olan Piccinato, Salıpazarı Limanı'nın yalnızca yolcu limanı işlevi ile hizmet vermesi gerektiğini uygun görmüş ve sanayi limanı olarak da Kazlıçeşme-Bakırköy arasına yeni bir liman önermiştir (Tekeli, 2013). 1960'ların ortalarında Türkiye Cumhuriyeti hızlı bir sanayileşme sürecine girmiştir (Şekil 4.5). 1965-1975 arası dönemde ekonomi %4 ile %7'lik bir büyüme hızına ulaşmıştır. Aynı dönemde, önceki dönemlere göre dış satım gelirleri %20, dış alım giderleri %30 oranında artmıştır. Ticaretteki bu büyüme daha gelişmiş teknolojiler içeren yükleme – boşaltma ve depolama olanakları sunan liman tesisleri gereksinimi yaratmıştır. 1914 yılında inşa edilen Haydarpaşa Limanı giderek büyüyerek İstanbul'un en büyük limanı halini almış ve İstanbul Limanı'nın kapasitesinin büyük bir kısmını üstlenmiştir (Kuban, 1970).

İstanbul Limanı 1980'lerin ortasına kadar kargo ve yolcu limanı olarak işlev görmüştür. Karaköy Limanı'nın tarihi yarımada ve yoğun kent içi perakende ticaret alanlarına yakınlığı giderek artan trafik yoğunluğuna neden olmuştur. Bu sorunun çözümü için merkezi ve yerel yönetimler Limana turizm öncelikli bir işlev

yüklemişlerdir. Böylece liman 1986'da yük gemilerine kapatılmış, 1988'den başlayarak da kamu yönetimindeki liman yükleme boşaltma kamyonlarına kapatılmış ve yalnızca yolcu limanı olarak kullanılmaya başlamıştır.

1993 yılında Salıpazarı Limanı 07.07.1993 tarih 4720 sayılı İstanbul 1 nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kararı sonucunda “Beyoğlu Kentsel Sit Alanı” olarak ilan edilmiş; ancak 1994 yılında ise 15.12.1994 tarih 94/6345 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile “Turizm Bölgesi” ilan edilmiştir.



Şekil 4.5 : 1900'lü yıllarda İstanbul (URL-38)

1990'ların başında Sovyetlerin dağılmasından sonra İstanbul'un temel ihtiyaç maddeleri tedariki için bu ülkeden gelen ziyaretçilerin akınına uğraması ile Limanın turizme yönelik olarak kullanımı daha da yoğunlaşmıştır. İstanbul Limanı bu tarihten sonra dağılan eski Sovyet ülkelerinden gelen ve küçük kargo bölümleri bulunan çok sayıda gemi tarafından kullanılmıştır. 1994-1999 tarihleri arasında eski Sovyet devletlerinden gelen gemilerin, limanı kullanan toplam gemi sayısına oranı %70-80 civarında olmuştur. Bu gemilerin her biri Limana Gümrük Vergisi'ne tabi olmayan temel ihtiyaç maddesi alımı için gelen 90-120 arasında yolcu getirmiştir. Yolcu beraberinde götürülen malların kişisel alış-veriş malzemesi olarak değerlendirilmesi ile bu şekilde yapılan ticarete yeni bir söyleyiş olarak “bavul ticareti” adı verilmiştir (Öğüt Erbil ve Erbil, 2001).

Resmi olmayan verilere göre bu ticaretin yıllık kapasitesi 7-8 milyar Amerikan dolarını bulmuştur. Bu beklenmedik yeni kullanım biçimi liman çevresindeki yakın sokak içlerine çok sayıda küçük perakendecinin yerleşmesine neden olmuştur. Kasım 1999'da, daha önce kum ve tuz taşımacılığında kullanılması nedeniyle karayolu bağlantılarının daha uygun güzergahlardan geçtiği Zeytinburnu'ndaki Zeyport'un bavul ticareti amaçlı gemilerin kullanımı için düzenlenmesinden sonra İstanbul Limanı ve çevresindeki perakende ticaret alanlarındaki trafik yoğunluğunu biraz da olsa rahatlatmıştır (Öğüt Erbil ve Erbil, 2001).

İstanbul Limanı, Salıpazarı Rıhtımı tarafının ilk ihalesi, 24.08.2005 tarihinde Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü tarafından "İstanbul Salıpazarı, Karaköy Kruvaziyer Liman turizm ticaret kompleksinin "yap-işlet-devret modeliyle" yapım işletim devri" adı ile yapılmıştır; ancak 17.08.2005 tarihinde TMMOB Şehir Plancıları Odası'nın açtığı dava sonucunda ihale iptal edilmiştir (Özden ve Ağar, 2008). Bunun ardından Mart 2008'de 1/100.000 ölçekli İstanbul il Çevre Düzeni Planı hakkında İstanbul 2. İdare Mahkemesi tarafından yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir; ancak 2009 yılının Mart ayında yeni bir çevre düzeni planı hazırlanmış ve yürürlüğe girmiştir. Aralık 2010'da 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 10. maddesi "Kıyılarda, doldurma ve kurutma suretiyle elde edilen arazilerde kanun kapsamında öngörülen kullanımlara ilişkin imar planı Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nca 60 gün içinde re'sen onaylanır. Bu alanlarda 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun koruma amaçlı imar planına ilişkin hükümleri uygulanmaz." şeklinde değiştirilmiştir.

Projenin ikinci kez ihale edilebilmesi için 1/5.000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1.000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 2012/160 sayılı kararı ile onaylanmıştır. Yeni kanun ve 2009 yılı çevre düzeni planı ile birlikte 16 Mayıs 2013'te Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından Salıpazarı Liman alanının ikinci ihalesi yapılmıştır. Buna karşılık 14.10.2014 tarihinde ilgili ihaleye Danıştay 6. Dairesi tarafından "Galataport olarak adlandırılan tüm planlama süreçleriyle birlikte ÇED sürecine ilişkin olarak da yapılan tüm işlem ve eylemler derhal durdurularak kamunun zarara uğratılmasının önüne geçilmelidir" açıklaması ile yürütmeyi durdurma kararı çıkmıştır.

4.2 İstanbul Limanı'nın Yeniden Canlandırılması Önerisi İçin Yapılan Ön Çalışmalar

Tez çalışmasının bu bölümünde İstanbul Limanı'nın yeniden canlandırılmasına yönelik sunulacak olan öneri için yapılan ön çalışmalar yer almaktadır. Proje alanının bağlamsal bir yaklaşım ile ele alınabilmesi açısından “yer”den kopmadan, tutarlı bir öneri sunulabilmesi amaçlanmaktadır. Bu yaklaşım çerçevesinde sadece İstanbul Limanı ve yakın çevresi yerine daha bütüncül bir yaklaşım ile yapılan ön çalışmalar için Karaköy kıyı bölgesi ele alınmıştır.

İstanbul Limanı'nın yeniden canlandırılması önerisi için yapılan ön çalışmalar kapsamında öncelikle bölgenin kentsel, morfolojik ve mimari verileri doğrultusunda öneriye yön verecek ve öneriyi geliştirecek fiziksel analizler yapılmıştır. Çalışma alanının yeniden canlandırılması önerisi için bölgede fiziksel veriler kadar sosyal verilerin de önem taşıması nedeniyle alanda gözleme dayalı kullanıcı yoğunluğu ve kullanıcı davranışları incelemeleri de yapılmıştır. Sosyal veri analizleri kapsamında alan kullanıcıları üzerinde bir de anket çalışması yapılmıştır.

4.2.1 Karaköy kıyı bölgesi ve İstanbul Limanı'nın fiziksel veri analizleri

Bu bölümde İstanbul Limanı'nın yeniden canlandırılmasına ilişkin sağlıklı ve tutarlı bir öneri sunabilmek adına yalnızca İstanbul Limanı'nın değil Karaköy kıyı bölgesinin de fiziksel verileri analiz edilmiştir. İlk olarak çalışma alanının konumu ele alınarak yakın çevre kullanımları ve alanın bu kullanımlar ile olan ilişkileri incelenmiştir. İstanbul Limanı Bölgesi için sunulacak olan öneriyi etkileyecek faktörlerden bazıları da İstanbul kentinin iklim bilgileri ve topoğrafyası olduğundan bu konularda da analizler yapılmıştır. Ulaşım ağı ve sistemi, bölgedeki doluluk boşluk oranı, tescilli yapılar, yapıların kullanım amaçları ve kat sayıları da tasarım önerisi için diğer önemli veriler olduğundan bu doğrultuda da analizler yapılarak çalışma alanının kavranması sağlanmıştır.

4.2.1.1 İstanbul Limanı'nın konumu

Çalışma alanı olan İstanbul Limanı, İstanbul'un Avrupa Yakası'nda, Beyoğlu İlçesi'nde bulunmaktadır (Şekil 4.6). Beyoğlu İlçesi'ne bağlı 45 mahalleden ikisi olan Kemankeş ve Kılıç Ali Paşa mahallelerinin sınırları içinde yer alan alanın batısını Galata Rıhtımı ve doğusunu Salıpazarı Rıhtımı oluşturmaktadır. İstanbul

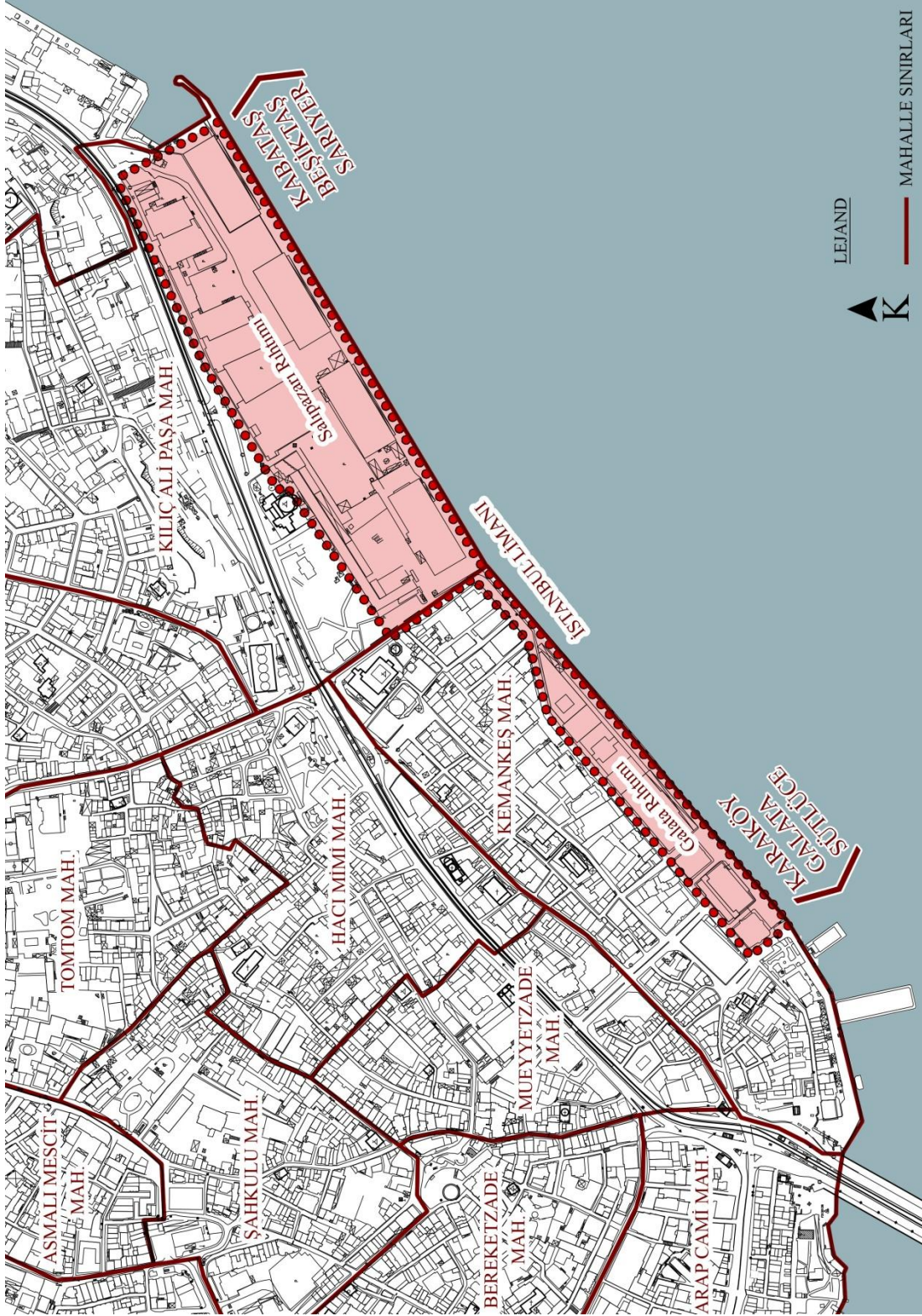
Limanı Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ve Haliç'in kesiştiği noktada bulunmaktadır. Bu konumu ile büyük önem taşıyan alanın hemen güneyinden Marmara Denizi'ne, doğusundan İstanbul Boğazı'na ve batısından Haliç'e ulaşılmaktadır.

İstanbul Limanı ortalama 112.500 m² büyüklükteki bir alana sahiptir (Şekil 4.7). Alanın yakın çevresi incelendiğinde, batısında (Haliç'e doğru) Perşembe Pazarı, Karaköy şehir hatları vapur iskelesi, Galata Köprüsü; doğusunda (İstanbul Boğazı'na doğru) Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi ve Fındıklı Parkı bulunduğu görülmektedir. İstanbul Limanı'na bitişik olarak Tophane ve Karaköy bulunmaktadır.

Bu alanı besleyen önemli arterlerden biri bölgenin önemli bir kamusal alanı olan İstiklal Caddesi'ndeki Galatasaray Meydanı'ndan Boğazkesen Caddesi'dir, bu cadde ile çalışma alanına direkt bağlantı sağlanabilmektedir. Ayrıca Kabataş-Bağcılar tramvay hattının da geçtiği Kemeraltı Caddesi de çalışma alanına servis vermektedir.



Şekil 4.6 : İstanbul Limanı'nın İstanbul İli içindeki konumu



Şekil 4.7 : İstanbul Limanı'nın kent dokusu içindeki konumu

4.2.1.2 Topoğrafya bilgileri

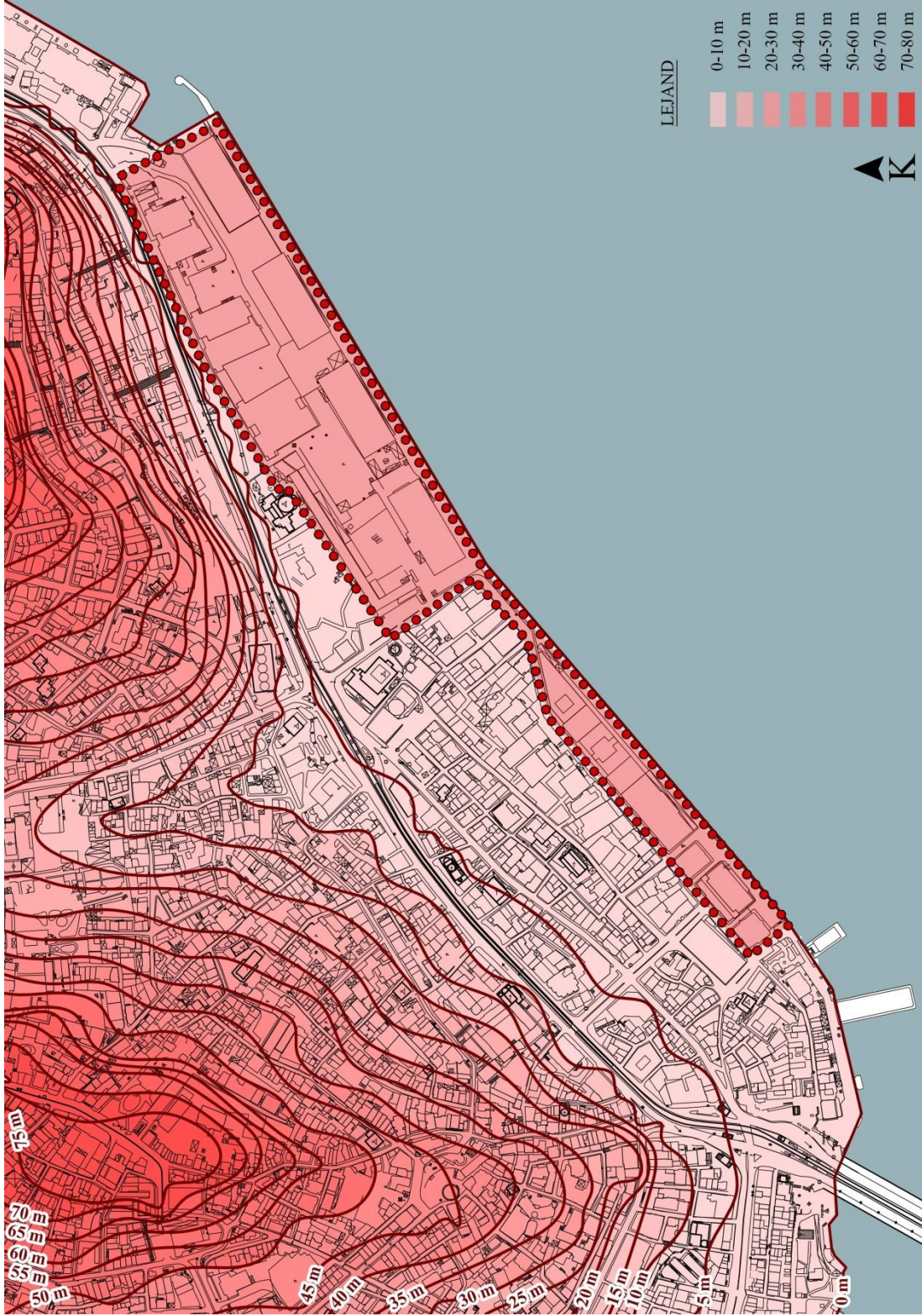
İstanbul Limanı'nın bağlı olduğu Beyoğlu İlçesi'nin deniz seviyesinden olan yüksekliği ortalama 75 metredir. Yüksekliği 0-5 metre arasında değişen kıyı bölgesinden sonra hızlı bir yükseliş başlamaktadır ve İstiklal Caddesi civarlarına gelindiğinde 75 metre yüksekliğe ulaşılmaktadır (Şekil 4.8). Çalışma alanı olan İstanbul Limanı'nın Galata Rıhtımı kısmında yükseklik 1,5 ile 1,8 metre arasında değişmekteyken Salıpazarı Rıhtımı'nın deniz seviyesinden yüksekliği 2,5 ile 3 metre arasındadır (Şekil 4.9).



Şekil 4.8 : İstanbul Limanı ve iç kısımlara doğru yükselen topoğrafya (URL-40)

Erkök'ün (2002) de belirttiği üzere İstanbul'un özel topoğrafyası ve Boğaz, kente birer eleman olarak pek çok katkı sağlamaktadır. İstanbul Limanı'ndan şehrin içerilerine girildikçe ortaya çıkan kot farkı İstanbul'un kendine özgü kent silüetini oluşturmaktadır. Bu kot farkı aynı zamanda deniz, boğaz ve tarihi yarımada manzarasının bölgenin manzara yönüne dönük olan tüm alanlarından algılanabilmesini de sağlamaktadır.

Kot farkı çok fazla olmayan (toplamda 1,5 metre), neredeyse düz denilebilecek bir alan olan İstanbul Limanı kamusal kullanım odaklı bir yeniden canlandırma projesi için elverişli bir yapı oluşturmaktadır.



Şekil 4.9 : İstanbul Limanı ve çevresi topoğrafya analizi
(Planlama Müdürlüğü Beyoğlu İlçesi analiz paftalarından uyarlanarak
hazırlanmıştır.)

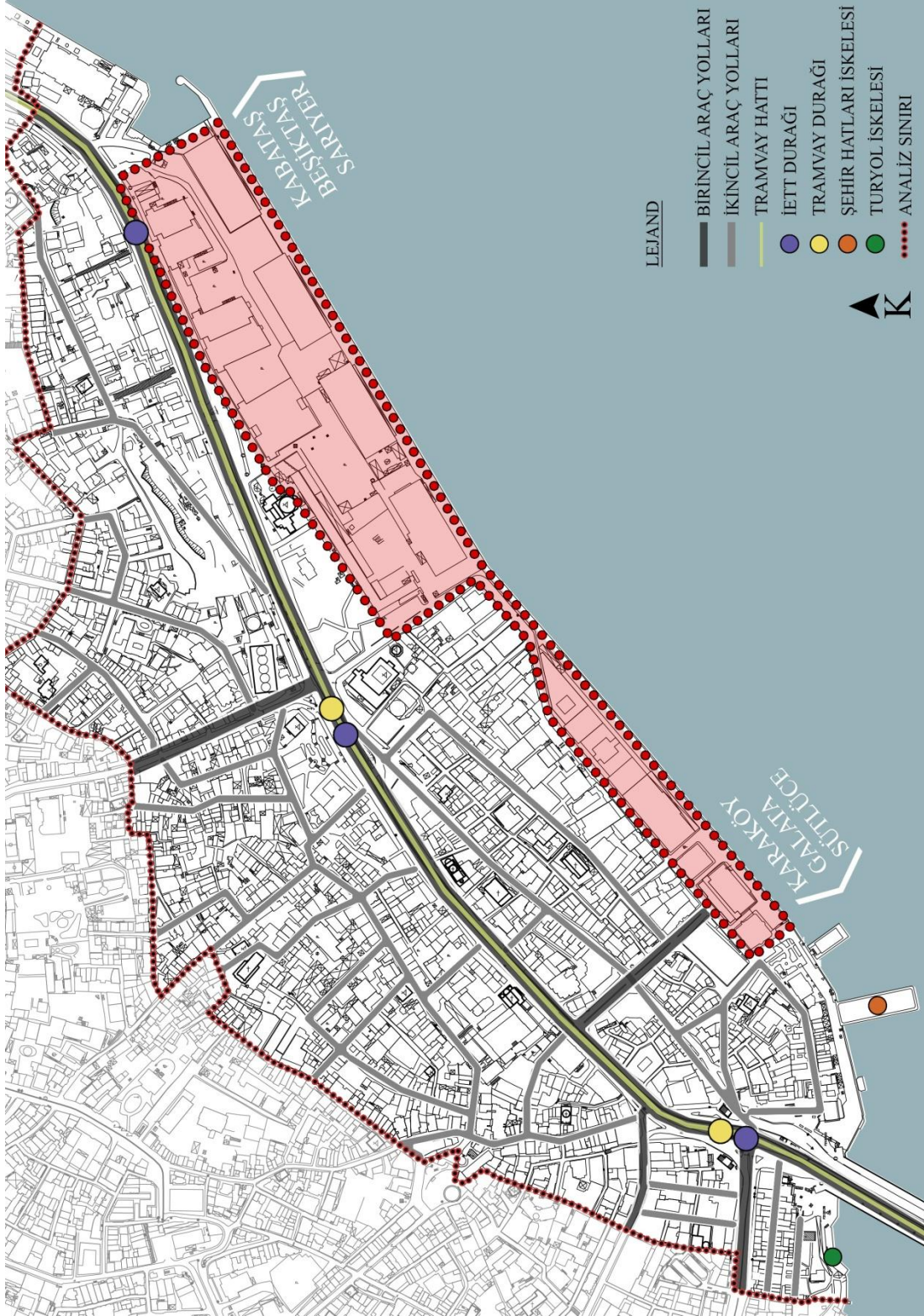
4.2.1.3 Ulaşım bilgileri

İstanbul Limanı, merkezi konumu sayesinde toplu taşıma ile ulaşımı rahat bir alanda bulunmaktadır. Bu alana hem kara, hem de denizyolu ile ulaşım sağlanabilmektedir; karayolundan otobüs ve tramvay ile denizyolundan ise Şehir Hatları ve TURYOL vapurları ile ulaşım sağlanabilmektedir.

Yapımına 1992 yılında Aksaray-Beyazıt hattı ile başlanan T1 tramvay hattı, 2006 yılında tümüyle tamamlanmış ve İstanbul Limanı'nın arkasındaki Meclis-i Mebusan Caddesi üzerinden başlayan Kabataş-Bağcılar tramvay hattını oluşturmuştur (İstanbul Ulaşım). Tramvay ile aynı cadde (Meclis-i Mebusan Caddesi) üzerinden geçen İETT otobüsleri de çalışma alanına servis vermektedir (İETT). 26 numaralı Dikilitaş – Eminönü, 26 A numaralı Fulya Mh. – Eminönü, 26 B Gayrettepe – Eminönü, 28 numaralı Edirnekapı – Beşiktaş, 28T numaralı Topkapı – Beşiktaş, 30 D numaralı Ortaköy – Kabataş – Yenikapı ve 70 KE numaralı Kurtuluş – Eminönü otobüsleri ile Tophane durağında inilerek İstanbul Limanı'na ulaşılabilir (İETT).

Denizyolu ulaşımı için Şehir Hatları ve TURYOL'un Karaköy iskeleleri kullanılmaktadır. Şehir Hatları Karaköy-Kadıköy ve Karaköy-Haydarpaşa arasında (Şehir Hatları), TURYOL ise Karaköy-Kadıköy ve Karaköy-Üsküdar arasında (TURYOL) çalışmaktadır ve iskelelerden İstanbul Limanı'na yürünerek kısa bir sürede ulaşılabilir (Şekil 4.10).

Çalışma alanına ulaşımın çok çeşitli olması ulaşım kolaylığını artırmaktadır ve bu fırsat kamusal kullanım amaçlı olarak yeniden canlandırılması önerilen İstanbul Limanı'nın kullanılabilirliğini artıracaktır. Hem Beyoğlu İlçesi'nden, hem Avrupa Yakası'nın diğer yerlerinden karayolu ile, hem de denizyolu sayesinde Anadolu Yakası'ndan rahatlıkla ulaşılabilir olan çalışma alanının kullanıcıları da çeşitlenecek (sadece komşu bölgelerden değil, her yerden kullanıcısı olacak) ve artacaktır.



Şekil 4.10 : İstanbul Limanı ulaşım analizi

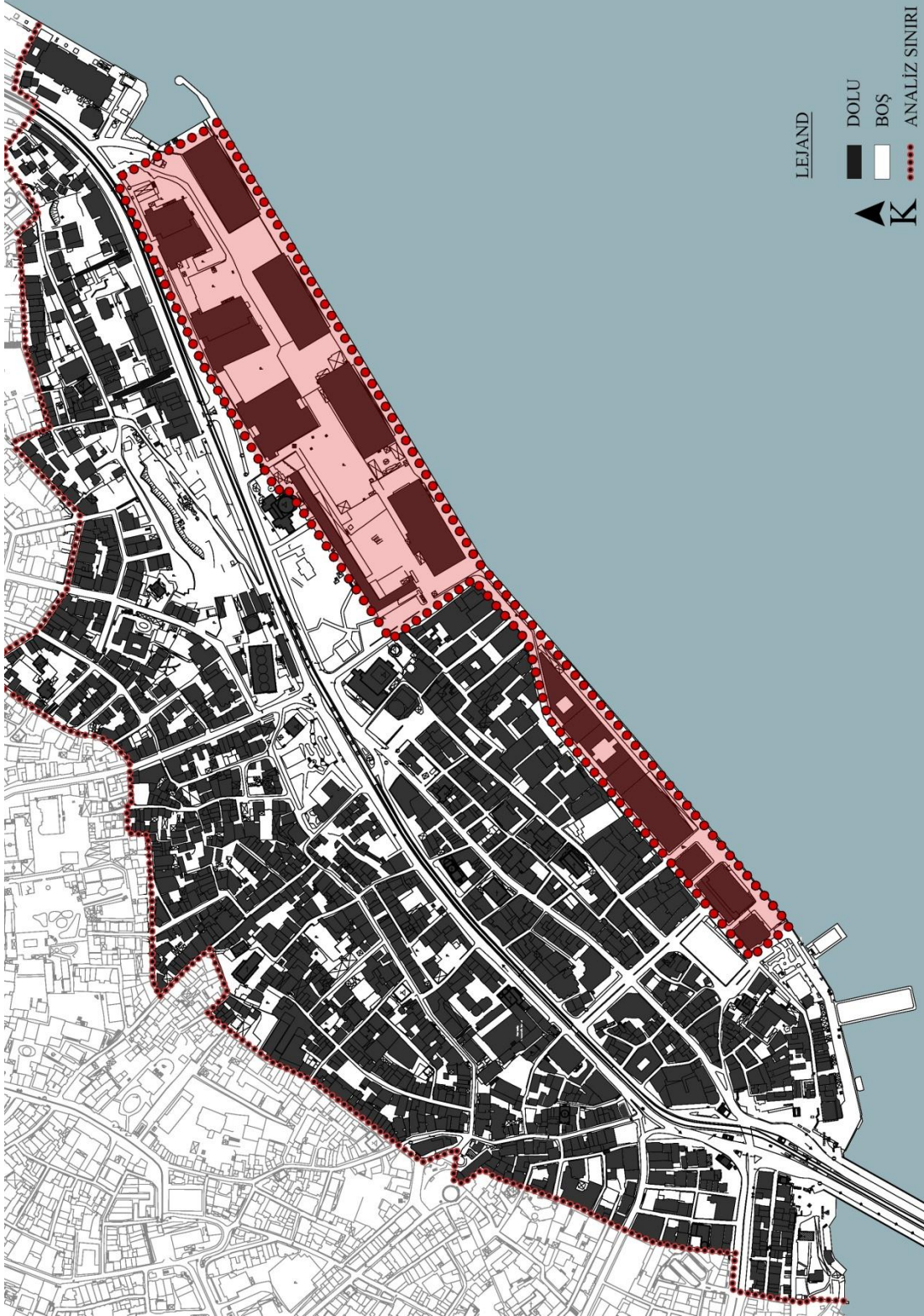
4.2.1.4 Dolu-Boş ilişkisi

İstanbul Limanı'nın yakın çevresine bakıldığında kent dokusunun oldukça yoğun olduğu; ancak İstanbul Limanı'na yaklaşıldığında dokunun gevşediği görülmektedir (Şekil 4.12). Çalışma alanı olan İstanbul Limanı'nın hemen arkasında Nusretiye Camii ve Tophane Kasrı'nın içinde bulunduğu bir yeşil alan göze çarpmaktadır. Melis-i Mebusan Caddesi'nin karşı tarafına geçildiğindeyse kıyıya göre üst kotta kalan Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi'nin kullanımında olan Tophane-i Amire Kültür ve Sanat Merkezi'nin doğusundaki Sanatkarlar Parkı (Şekil 4.11) ve batısındaki Tophane Parkı açık yeşil alanlar olarak kullanılmaktadır.

Bu açık yeşil alanların dışında bu bölgede kamusal bir açık alan (avlu, meydan, meydancık, kıyı bandı, park, vb.) bulunmamaktadır. Bu nedenle de bu bölge yalnızca bir yerden bir yere ulaşım sağlamak (geçiş) amaçlı kullanılmakta ve kişinin tercih sebebi olabilecek bir mekan bulunmadığından duraklanıp vakit geçirilebilecek, özellikle burada olmak için gelinebilecek ya da su ile yaklaşabilecek bir bölge değildir.



Şekil 4.11 : Sanatkarlar Parkı'ndan İstanbul Limanı'na doğru bir görünüş (URL-41)



Şekil 4.12 : Karaköy kıyı bölgesi ve İstanbul Limanı dolu-boş ilişkisi.

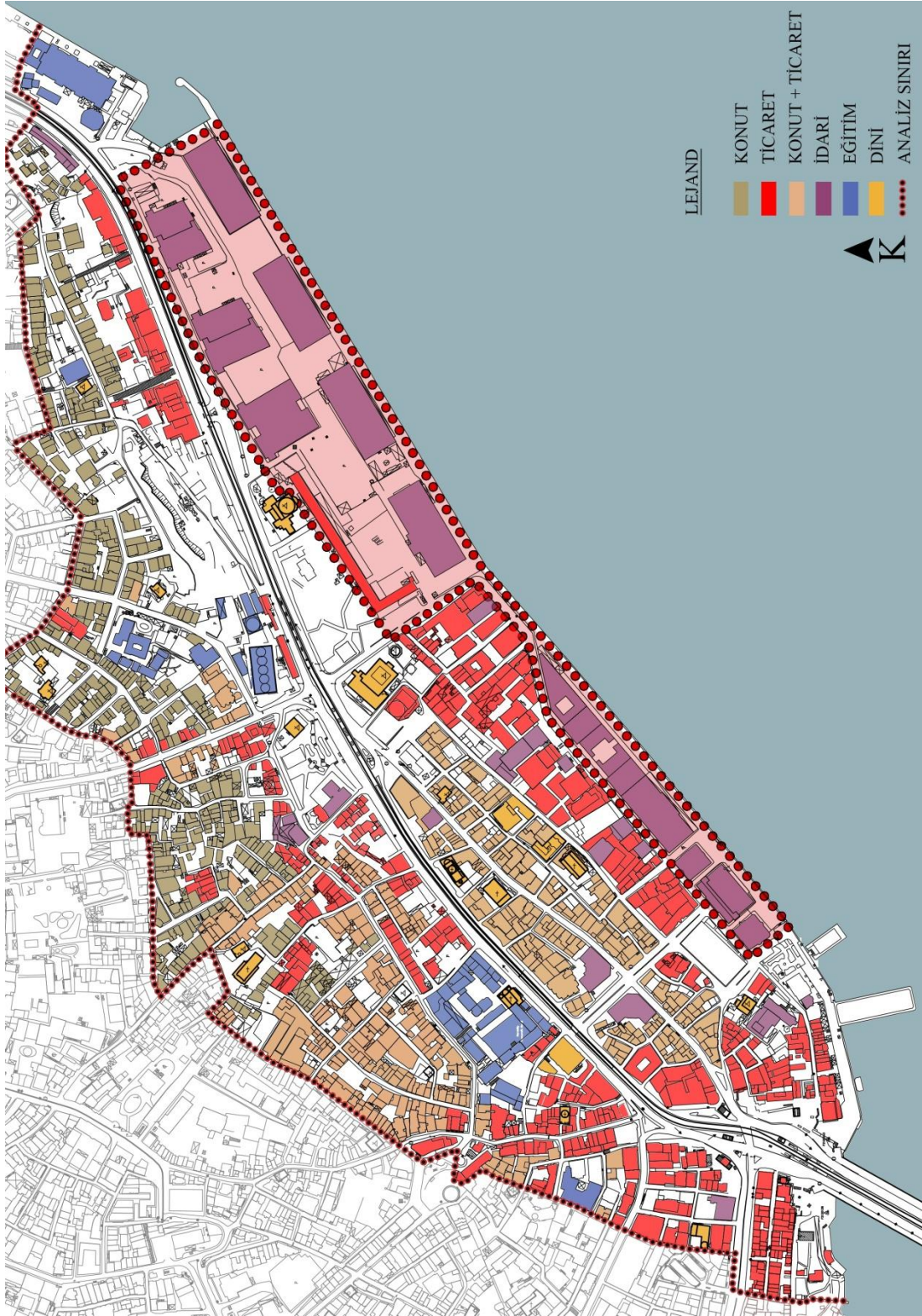
4.2.1.5 Yapı kullanımı

İstanbul Limanı'nın çevresi, konut yapıları, ticaret yapıları, konut ve ticaretin bir arada olduğu yapılar, idari yapılar, eğitim yapıları ve dini yapılardan oluşmaktadır. Galata Rıhtımı ve Salıpazarı Rıhtımı'ndan oluşan İstanbul Limanı'nın bitişiğindeki yapıların çoğu ticaret, bir kısmı da idari kullanımdaki yapılardır (Şekil 4.13). Çalışma alanının yakın çevresindeki dokunun çoğunluğu ise konut ve ticaretin bir arada olduğu yapılardan ve yalnızca konut olarak kullanılan yapılardan oluşmaktadır. Bunların yanı sıra bölgede Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Saint Benoit Fransız Lisesi, Galata Rum İlköğretim Okulu, Özel Getronagan Ermeni Lisesi, Bahçeşehir Üniversitesi İletişim Fakültesi gibi önemli eğitim yapıları ve pek çok kilise ve tarihi cami bulunmaktadır.

Böylesine çok çeşitli kullanımların olduğu, tarihi ve kültürel bir bölgedeki bir alan olan (Şekil 4.14) İstanbul Limanı'nda kamusal bir açık alan oluşturulması farklı amaçları olan kullanıcıların da bir araya gelmesini sağlayacaktır. Sosyalleşmek ve kamusal alanları kullanmak toplum ve kent üzerinde olumlu etkiler bırakacaktır.



Şekil 4.13 : a- Galata Rıhtımı (URL-42) b- Salıpazarı Rıhtımı çevresindeki konut dokusu (URL-43)



Şekil 4.14 : İstanbul Limanı ve çevresi yapı kullanım analizi
(Planlama Müdürlüğü Beyoğlu İlçesi analiz paftalarından uyarlanarak
hazırlanmıştır.)

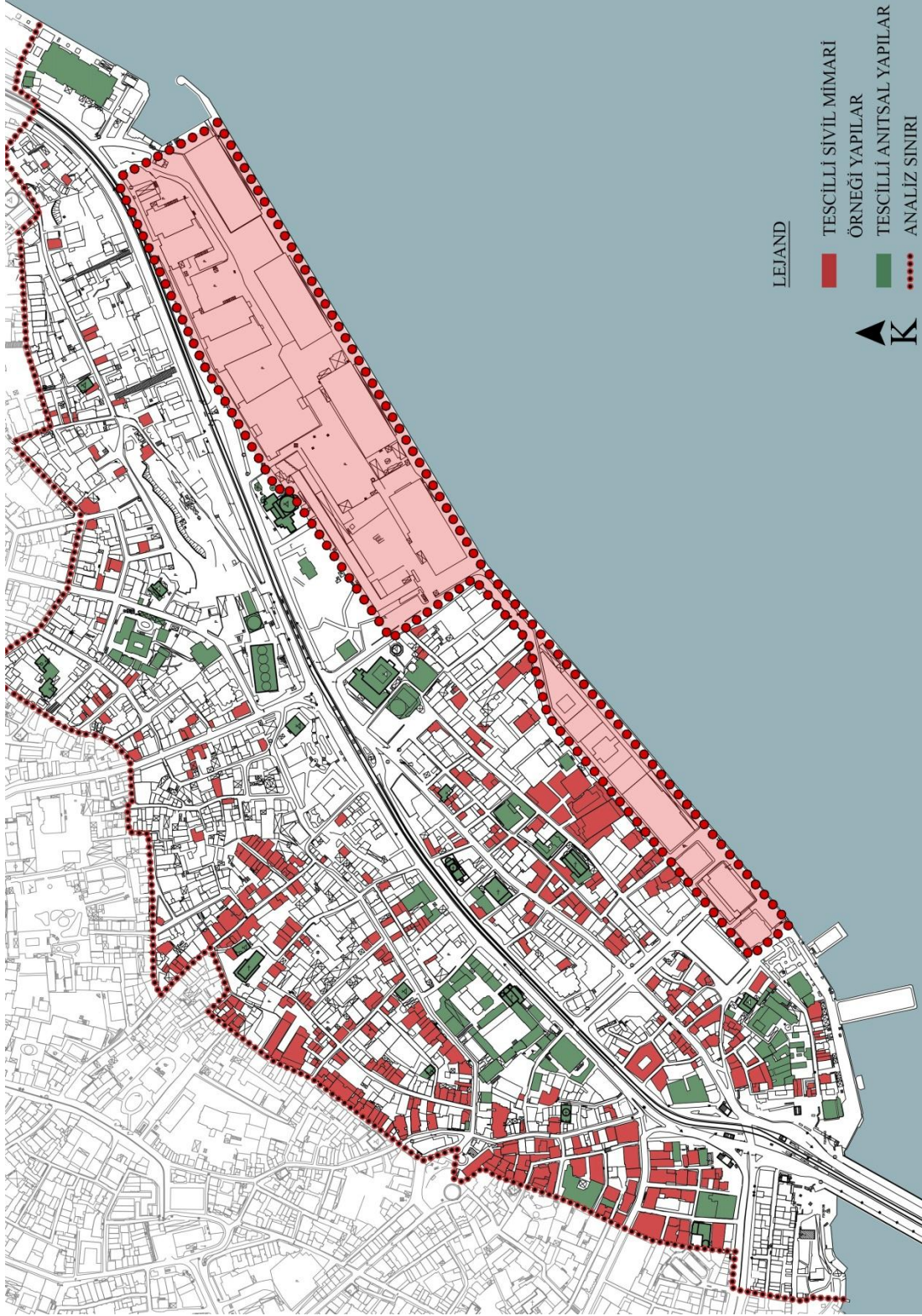
4.2.1.6 Tescilli yapılar

Çalışma alanı olan İstanbul Limanı'nın çevresinde, alanın önemli tarihi geçmişinden gelen ve bugüne kadar korunabilmiş pek çok tescilli yapı bulunmaktadır (Şekil 4.15). Alana en yakın olan yapılar daha çok tescilli anıtsal yapılardır. Kent dokusu içine girildikçe tescilli sivil mimari örneklerine rastlamak mümkündür. Bu tarihi ve kültürel tescilli yapılar çalışma alanının değerini artırmaktadır (Şekil 4.16).

İstanbul Limanı'nın mevcut kullanımı sebebiyle özellikle alanın bitişiğindeki tescilli yapılar herhangi bir kamusal alanla desteklenememekte ve buna bağlı olarak kullanımları azalmaktadır. İstanbul Limanı'nın kamusal olarak yeniden canlandırılması ile birlikte bu yapıların vurgularının ve kullanımlarının artırılabilirliği düşünülmektedir.



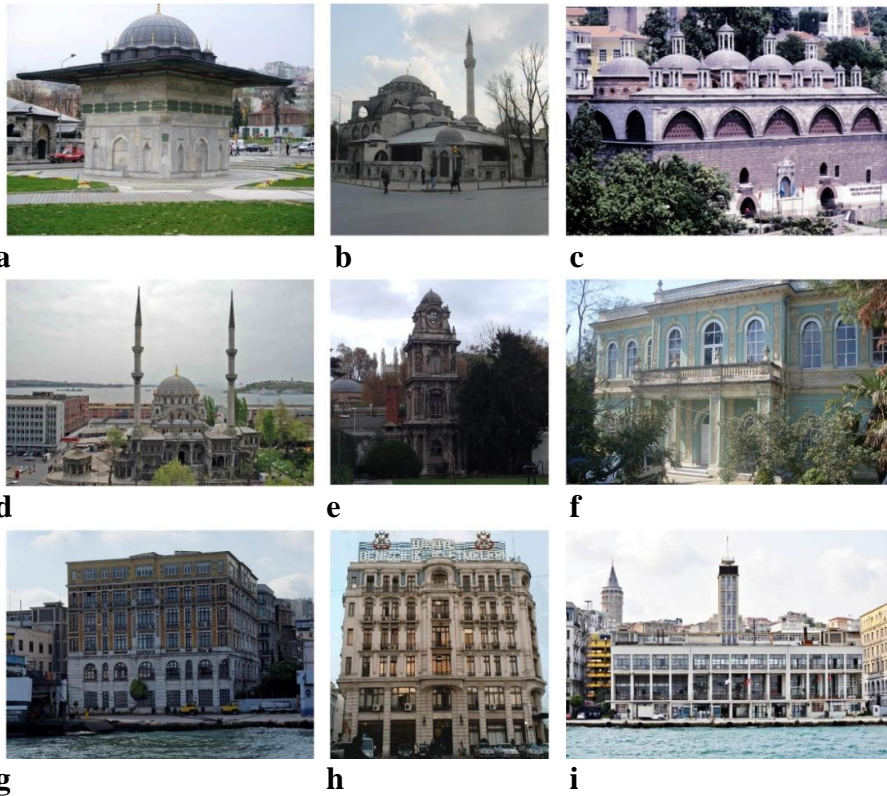
Şekil 4.15 : Karaköy'deki tescilli yapılardan bazıları (24.09.2014)



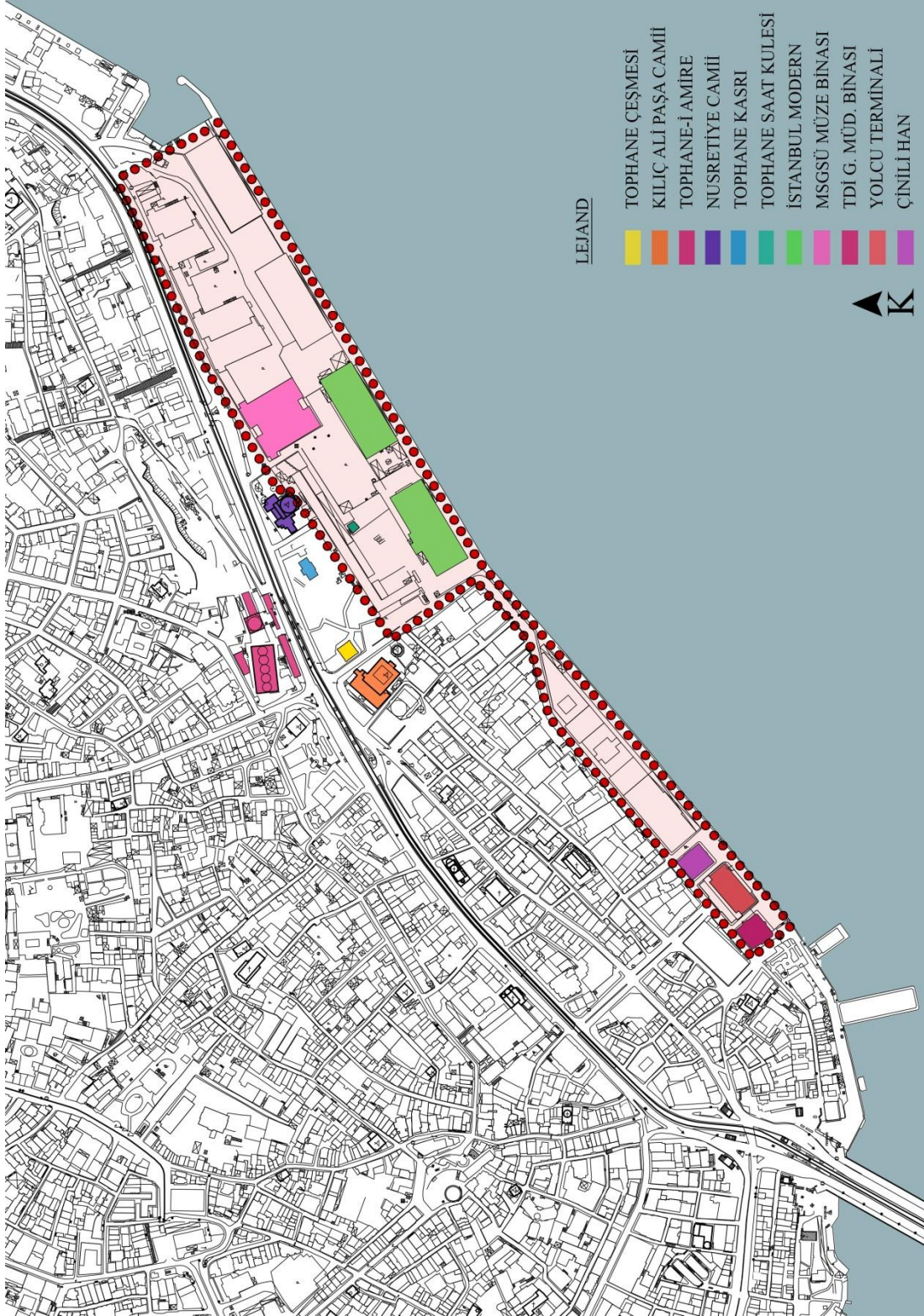
Şekil 4.16 : İstanbul Limanı ve çevresindeki tescilli yapılar
(Planlama Müdürlüğü Beyoğlu İlçesi analiz paftalarından uyarlanarak
hazırlanmıştır.)

4.2.1.7 Tarihi ve kültürel yapılar

İstanbul Limanı'nın yakın çevresinde ve liman alanı içerisinde pek çok tescilli sivil mimari örneği yapı, tescilli anıtsal yapı ve çeşitli kültürel yapılar bulunmaktadır (Şekil 4.18). Salıpazarı Rıhtımı yakınlarında 1732 yılında Sultan 1. Mahmut tarafından yaptırılmış olan Tophane Çeşmesi, bir Mimar Sinan eseri olan ve Kılıç Ali Paşa'nın 1580 yılında yaptırttığı Kılıç Ali Paşa Camii, 1743 yılında yıkılarak yeniden yapılan Tophane-i Amire bulunmaktadır. Ayrıca 1826'da tamamlanan Nusretiye Camii, 19.yy ikinci yarısında Sultan Abdülmecid tarafından yaptırılan Tophane Saat Kulesi ve Sultan Abdülmecid'in yaptırdığı ve 1852 yılında tamamlanan Tophane Kasrı da Salıpazarı Rıhtımı çevresindedir (Gürsel, 2014). Galata Rıhtımı'nın içinde kalan yapılar da tescilli tarihi ve anıtsal yapılardır. Bunlar; 2.derece kültür varlığı olan Çinili Han, TDİ Genel Müdürlük Binası, 1937 yılında inşa edilmiş olan Karaköy Yolcu Terminali ve Paket Postanesi'dir (TDİ, 2012) (Şekil 4.17). İstanbul Modern ve MSGSÜ Müze Binası da Salıpazarı Rıhtımı'nda bulunmaktadır.



Şekil 4.17 : a-Tophane Çeşmesi (URL-44), b-Kılıç Ali Paşa Camii (26.10.2014), c-Tophane-i Amire (URL-45), d-Nusretiye Camii (URL-46), e-Tophane Saat Kulesi (26.10.2014), f-Tophane Kasrı (URL-47), g-Çinili Han (URL-48), h-TDİ G. Müd.(URL-49), i-Karaköy Yolcu Terminali (URL-50)



Şekil 4.18 : İstanbul Limanı içindeki ve çevresindeki tarihi ve kültürel yapılar

4.2.1.8 Kat sayısı

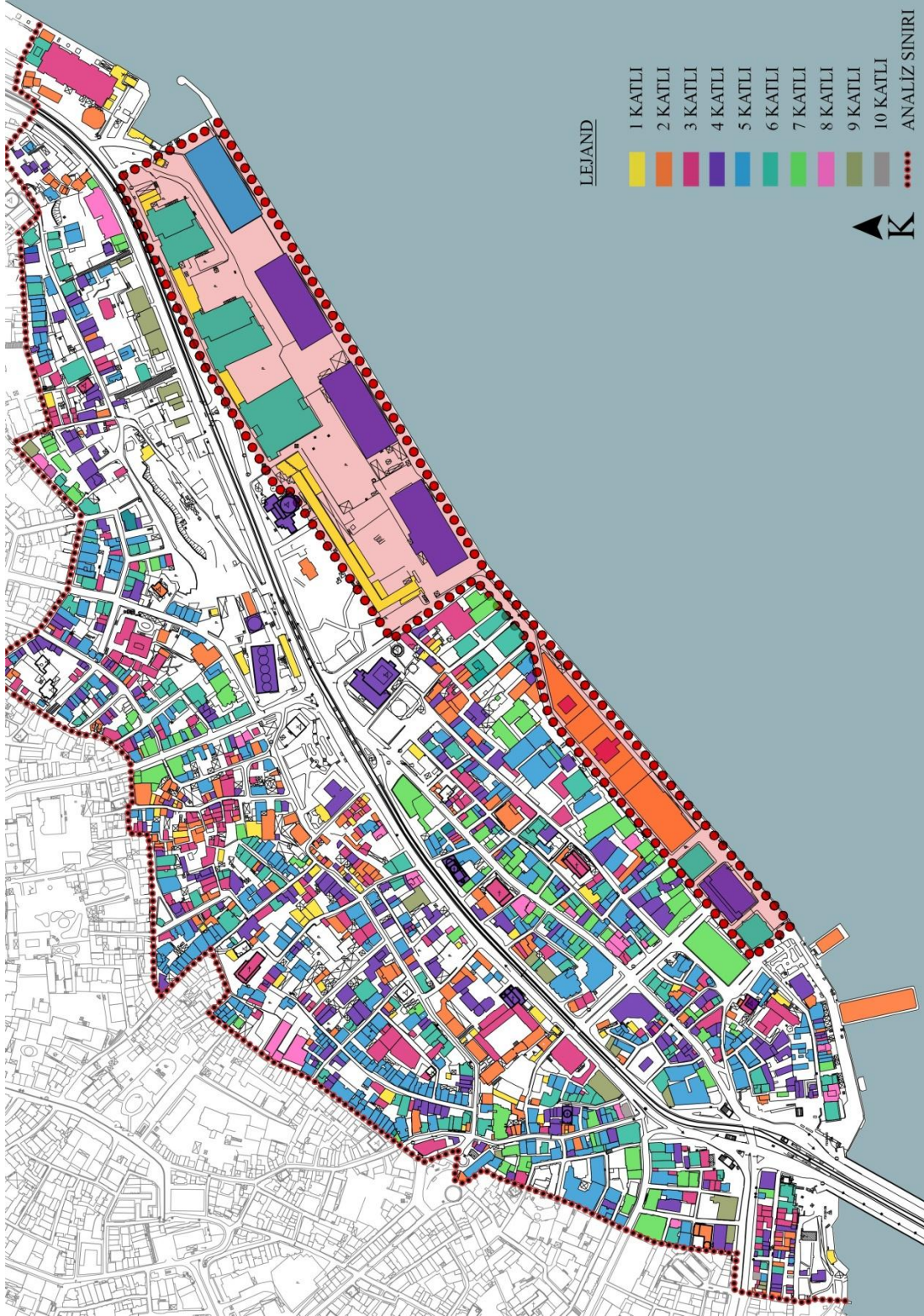
İstanbul Limanı ve çevresindeki yapıların kat sayıları 1 ile 10 arasında değişmektedir. 8, 9 ve 10 katlı yapılar Karaköy kıyı bölgesinde çok az sayıdadır. Bölgenin genelini 2,3, 4 ve 5 katlı yapılar oluşturmaktadır (Şekil 4.20). Topoğrafya kıyidan iç kesimlere doğru dik bir eğimle yükseldiği için (ortalama %12.5) silüeti ve manzarayı bozmamak amacıyla yapıların kat sayıları birbirlerine yakındır.

İstanbul Limanı Galata Rıhtımı'nda bulunan TDİ Genel Müdürlüğü ve Çinili Han 6 katlı, Karaköy Yolcu Terminali ise 4 katlıdır. Galata Rıhtımı'ndaki Türkiye Denizcilik İşletmesi Hastanesi, TDİ İstanbul Liman İşletmesi Taşıtlar Servis Şefliği ve Baş Enspektörlüğü (Paket Postanesi) ise 2 katlıdır.

Salıpazarı Rıhtımı'ndaki 1. antrepo 5 katlı, 2, 3 ve 4. antrepolar 4 katlı, 5, 6 ve 7. antrepolar ise 6 katlıdır. Tophane'deki sıralı dükkanlar ise 1 kattan oluşmaktadır. Ayrıca İstanbul Limanı boyunca devam eden ve deniz ile kent ilişkisini tamamen kopartan duvarlar ise 3 metre yüksekliğindedir (Şekil 4.19).



Şekil 4.19 : Salıpazarı Rıhtımı ve Karaköy kıyı bölgesi kat yükseklikleri (URL-51)



Şekil 4.20 : İstanbul Limanı içindeki ve çevresindeki yapıların kat sayısı analizleri (Planlama Müdürlüğü Beyoğlu İlçesi analiz paftalarından uyarlanarak hazırlanmıştır.)

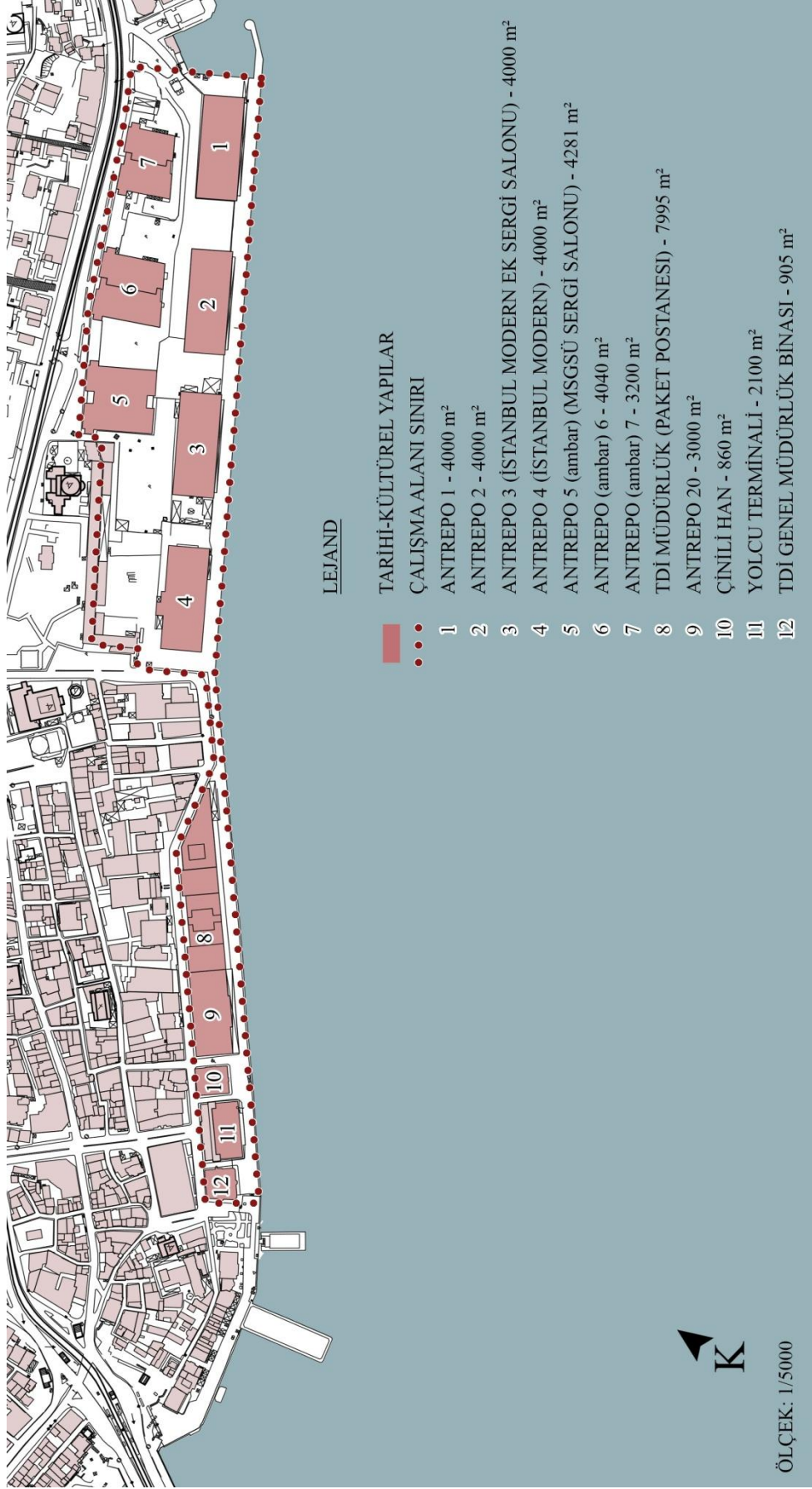
4.2.1.9 İstanbul Limanı alan kullanımı

Geçmişte çok önemli bir liman alanı olan; ancak zaman içinde eski önemini ve işlevini yitirmiş, Galata Rıhtımı ve Salıpazarı Rıhtımı bölgelerinden oluşan İstanbul Limanı'nın kullanımı ağırlıklı olarak halen liman işlevlerinden oluşmaktadır (Şekil 4.21). Tamamı gümrüklü saha olan Galata Rıhtımı'na giriş yasaktır. Salıpazarı Rıhtımı'nın bir kısmı ise yarı kamusal alan olarak işlevlendirilmiştir.

İstanbul Limanı toplam ortalama 112.500 m² büyüklüğündedir ve 11 ana yapıdan oluşmaktadır (Şekil 4.22). Bunların dördü ortalama 21.200 m² olan Galata Rıhtımı'ndaki TDİ Genel Müdürlüğü (taban alanı 905 m²), Yolcu Terminali (taban alanı 2.100 m²), Çinili Han (taban alanı 860 m²) ve Paket Postanesi (taban alanı 7.995 m²)'dir. Toplamda ortalama 91.300 m²'lik bir alana yayılmış olan Salıpazarı Rıhtımı'nda ise yedi adet antrepo bulunmaktadır. Rıhtımın yarı kamusal olan alanında bulunan 3 (İstanbul Modern Ek Sergi Salonu – taban alanı 4.000 m²), 4 (İstanbul Modern – taban alanı 4.000 m²), ve 5. (MSGÜ Müze Binası – taban alanı 4.281 m²) antrepolar kültürel işlev taşıyan müze ve sergi yapılarıdır. Salıpazarı Rıhtımı'nın bir kısmının yarı kamusal bir alan olmasına karşın kamusal bir açık alanı olmayışı kullanıcıyı kültürel alanlara çekmeyi engellemektedir.



Şekil 4.21 : İstanbul Limanı'nın denizden görünüşü (URL-52)



Şekil 4.22 : İstanbul Limanı Alan Kullanım Analizi ve Yapı m²'leri (taban alanı)

4.2.2 Karaköy kıyı bölgesi ve İstanbul Limanı'nın sosyal veri analizleri

Tez çalışmasının inceleme alanı ve öneri alanı olan İstanbul Limanı'nı için sistematik ve tutarlı bir öneri geliştirebilmek için Karaköy kıyı bölgesi kullanıcılarının yoğunluğu ve davranışları 'gizli katılımcı gözlem (katılımsız gözlem) tekniği' ile incelenmiştir. Bu teknik araştırmacının alan kullanıcıları ile iletişim halinde olmadığı, kimliğini açıklamadığı bir sosyal davranış araştırma türü olarak tanımlanmaktadır (Mulhall, 2003). Gizli katılımcı gözlem tekniği İstanbul Limanı için geliştirilen kamusal kullanım ile yeniden canlandırma önerisine bir temel hazırlamak amacıyla kullanılmıştır. Kentin en önemli parçası olan insanın (kullanıcının), çalışma bölgesini kullanma yoğunluğu ve o bölgeyi nasıl kullandığı da kullanıcı davranışları gözlenerek analiz edilmeye çalışılmıştır.

4.2.2.1 Kullanıcı yoğunluğu

1980 yıllarında Bill Hillier ve diğer akademisyenler tarafından University College London bünyesinde "Spacesyntax" adı altında bir grup kurulmuştur. Bu grup iyi işleyen, başarılı bir kamusal açık alanda olması gereken iki özellik belirlemişlerdir. Bu özelliklerden birincisi kamusal açık alandan çevredeki sokaklara dağılım kolaylığı ve ikincisi bu sokaklardaki insan yoğunluğudur (İnceoğlu, Aytuğ; 2009). Bu bağlamda çalışma alanına önerilecek kamusal açık alanın başarısını öngörebilmek için alan çevresindeki sokak ve caddelerin kullanıcı yoğunluk analizi yapılmıştır.

İstanbul Limanı ve yakın çevresi olan Karaköy kıyı bölgesi, tez çalışmasının hazırlanması süreci boyunca pek çok kez ziyaret edilerek analiz edilmeye çalışılmıştır. Yılın farklı zamanlarında ve günün farklı saatlerinde kullanıcıların alandaki yoğunluğu izlenmiştir. Alandaki kullanıcı yoğunluğu, mevsime (ılık/sıcak günler, soğuk/yağışlı günler), döneme (bienal ve önemli sergi dönemleri), günün belirli saatlerine (iş başlangıç ve bitiş saatleri) ve kıyıdaki çeşitli alanlara (kafetorolar bölge/araç trafiğinin yoğun olduğu bölgeler) göre değişiklik göstermektedir. Yıl içinde ılık ve sıcak günlerde kullanıcı yoğunluğu artmakta, soğuk ve yağışlı günlerde ise kullanım azalmaktadır. Yılın belirli dönemlerinde bu bölgede yapılan tasarım bienalleri, önemli sergiler, moda haftası ve diğer çeşitli etkinlikler kullanıcı yoğunluğunu bir hayli artırmaktadır (Şekil 4.23, Şekil 4.24). Gün içinde iş

başlama (08:00-10:00) ve bitiş (17:00-20:00) saatlerinde özellikle toplu taşıma duraklarında bölgenin kullanımı ve yoğunluğu artmaktadır.



Şekil 4.23 : Antrepoların bir etkinlik dönemindeki yoğunluğu (URL-53)



Şekil 4.24 : Antrepoların 13. İstanbul Bienali'ndeki (URL-54)

Karaköy kıyı bölgesinde ulaşılabilir olan su kıyısı ve Tophane ve özellikle son dönemde çokça açılan kafelerin bulunduğu Necatibey Caddesi ve çevresi genel olarak yılın bütün zamanlarında ve günün her saatinde yoğunluğunu korumaktadır (Şekil 4.25, Şekil 4.26). Kullanıcıların buldukları yerlerin ortak özelliği hepsinin bir çekiciliği olmasıdır. Su kıyısında bulunanlar balık tutmak, boğazı seyretmek gibi aktiviteler yapmaktadır. Kafeler bölgesinin ise dış mekan kullanımının yoğunluğu kullanıcıların oturup yeme-içme aktivitesi yapabilmelerinden kaynaklanmaktadır. Buradan yola çıkarak aktivite alanlarının bu çekim gücünü kullanıp İstanbul Limanı için çeşitli aktiviteler ile güçlendirilmiş ve desteklenmiş kamusal bir açık alan yaratılabileceği ve kullanıcıların buraya çekilebileceği düşünülmektedir.

Yapılan kullanıcı yoğunluğu analizi sonucunda Karaköy kıyı bölgesinin büyük bir potansiyel taşıdığı görülmüştür. İstanbul Limanı'nın kamusal bir açık alana dönüşmesi halinde bu potansiyelden yararlanılarak mevcut kullanıcı kitlesini bu alana yöneltmek hedeflenmektedir.



Şekil 4.25 : Karaköy kıyı bölgesinde ulaşılabilir kıyı alanı kullanım yoğunluğu (17.10.2014)



Şekil 4.26 : Necatibey Caddesi çevresinde yeni açılan kafelerin oluşturduğu yoğunluk (URL-55)

4.2.2.2 Kullanıcı davranışları

İstanbul Limanı'nı kamusal kullanım ile yeniden canlandırma önerisini sunmak için geçerli ve gerçekçi bir yaklaşım gösterebilmek amacıyla alanda sosyal veri analizleri kapsamındaki kullanıcı davranışları incelenmiştir. Yılın değişik zamanlarında birkaç kez İstanbul Limanı ve çevresindeki (Karaköy kıyı bölgesindeki) kullanıcıların davranışları gizli katılımcı gözlem tekniği kullanılarak analiz edilmiştir.

Disiplinlerarası bir alan olma özelliğini taşıyan çevresel psikoloji mimarlık, planlama, sosyoloji ve psikoloji gibi disiplinler doğrultusunda geliştirilmekte ve bu disiplinler ortaya çıkan kavram, kuram ve yöntemler ilgili disiplin kapsamında kullanılmaktadır. Kentsel mekanda kullanıcı davranışları, çevresel psikoloji ile doğrudan ilgilidir ve kentsel çevre koşullarıyla bütünleştirilerek incelenmesi gerekmektedir (Türksoy, 1986). Çevresel psikoloji ve kentsel mekanın doğrudan etkilerinden kaynaklanan kullanıcı davranışlarını kent mekanındaki problemleri anlamak ve İstanbul Limanı yeniden canlandırma önerisi kapsamında değerlendirerek alan tasarımı fikirleri için kullanmak amaçlanmaktadır.

İstanbul Limanı ve Karaköy kıyı bölgesine toplu taşıma ile ulaşan kullanıcıların büyük çoğunluğu Meclis-i Mebusan ve Kemeraltı Caddesi'nde indikleri duraklardan yürüyerek hiçbir yerde duraklamadan varmak istedikleri noktaya doğru ilerlemişlerdir. Duraklayan kullanıcıların ise genel olarak duraklama noktaları

yürüdükleri sokak veya caddede üzerindeki büfe ve marketlerdir. Bu kişilerin bir kısmı da cadde üzerinde bulunan tarihi yapıları (Nusretiye Camii, Tophane Kasrı, Tophane-i Amire, vb.) incelemiş ve/veya fotoğraflamış ve bazıları da Tophane Çeşmesi'nin meydancığında vakit geçirmişlerdir. Buna bağlı olarak, duraklamayan kullanıcıların duraklamama ya da kısa süreli duraklama davranışlarının sebebi olarak cadde üzerinde Tophane Çeşmesi çevresi dışında başka meydan, meydancık, kafe ya da kentsel mobilya bulunmaması olduğu söylenebilir.

Bölgedeki ana caddelerden (Meclis-i Mebusan Caddesi ve devamındaki Kemeraltı Caddesi) ara sokaklara girildikçe kullanıcı davranışlarında değişiklikler gözlemlenmiştir. Buradaki kişilerin bir kısmı bölgeyi dolaşmış, bunlardan bazıları çeşitli kent öğelerini incelemiş ve/veya fotoğraflamış ve büyük çoğunluğu ara sokaklarda duraksamadan bölgede suya yaklaşılabilen tek yer olan Rıhtım Caddesi'ne ulaşmışlardır. Bu alandaki diğer bir kesim de Necatibey Caddesi çevresindeki kafelere oturmuşlardır (Şekil 4.27). Sokakta bulunan kafelere ait masasandalyelerin ve su kıyısındaki kamusal açık alanın doluluğu (Şekil 4.28) kullanıcıların kentsel açık mekanlarda bulunmayı tercih ettiğini düşündürmektedir.



Şekil 4.27 : Necatibey Caddesi çevresindeki bir kafenin dış mekan kullanımı (17.10.2014)



Şekil 4.28 : Rıhtım Caddesi yanındaki kıyı alanı kullanımını (17.10.2014)

Çevresel psikoloji kapsamında Karaköy kıyı bölgesindeki kullanıcıların davranışları incelendiğinde kullanıcılarının çoğunun duraklamadığı gözlenmiştir. Duraklayan kullanıcılar takip edildiğindeyse genellikle bölgede az sayıda olan kamusal açık alanlara (Tophane Çeşmesi ve çevresi ve Rıhtım Caddesi kıyı alanı) yönelindiği ve orada vakit geçirildiği, kafelerin sokak üzerindeki alanlarının kullanıcılar için davetkar alanlar olduğu ve tarihi ve kültürel değer taşıyan yapı ve alanların ilgi çekici olduğu saptanmıştır. Bu saptamalar İstanbul Limanı için kamusal bir açık alan olarak yeniden canlandırma önerisinde faydalanılacak önemli bilgiler olarak görülmektedir. Oturma alanları, su ile ilişkili alanlar ve tarihi ve kültürel öğeler kullanıcılar tarafından ilgi çekici bulunduğu ve birer çekim noktası haline geldiğinden çalışma alanına önerilecek olan tasarım yaklaşımında yer almalarına önem verilmiştir.

4.2.2.3 Kullanıcı özellikleri ve alanın kullanımına ilişkin görüşleri

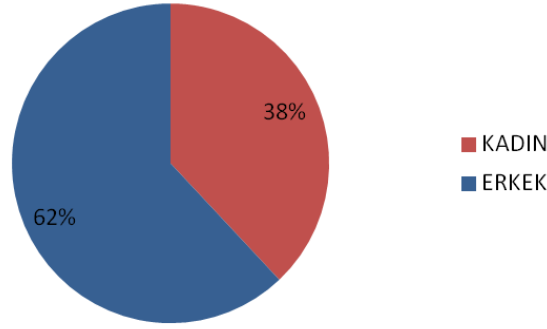
Bu tez çalışması kapsamında çalışma alanı olan İstanbul Limanı'na yönelik bir anket formu hazırlanmış ve Karaköy kıyı bölgesi kullanıcılarına anket çalışması için hazırlanan sorular yöneltilmiştir. Bu anket çalışmasının uygulanma amacı; Karaköy

kıyı bölgesi kullanıcılarının alanı nasıl algıladığını, nasıl ve ne amaçla kullandığını anlamak ve bu alan hakkındaki memnuniyet derecelerini ölçmektir. Ayrıca anket çalışmasında İstanbul Limanı için kamusal kullanım odaklı bir yeniden canlandırma projesinin hayata geçmesi halindeki fikirlerini almak için de çeşitli sorular sorulmuştur.

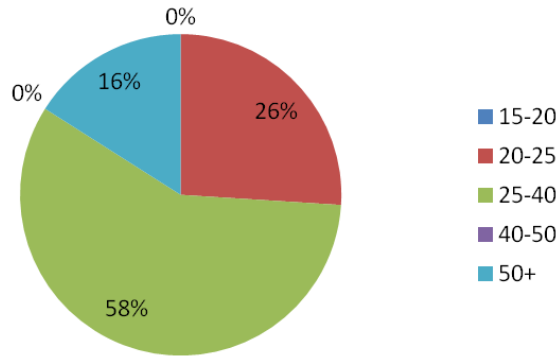
Karaköy kıyı bölgesinde (çalışma alanı ve yakın çevresi) 50 kişi ile yapılan anket çalışmasında kullanıcılara toplam 17 soru yöneltilmiştir. İlk 3 soru bölgenin kullanıcı profilini belirlemek amacıyla kullanıcı özelliklerini araştırmaktadır. Anketin *kullanıcı özellikleri* kısmında kullanıcılara cinsiyet, yaş ve eğitim durumları sorulmuştur. Daha sonra *alan kullanım özellikleri* bölümünde yöneltilen 9 adet soru ile İstanbul Limanı Bölgesi'nin kullanım biçimlerini araştırmak amaçlanmıştır. Alan kullanım özelliklerini araştırmak için alanın ne amaçla, ne sıklıkta, ne aralıkta kullanıldığını, alana nasıl ulaşıldığını, İstanbul'da başka hangi kıyı alanlarının tercih edildiğini ve İstanbul Limanı mevcut kullanımının kullanıcıyı nasıl hissettirdiği araştırılmıştır. Son olarak *alan tasarımı fikirleri* bölümünde ise 5 soru ile İstanbul Limanı Bölgesi'nin mevcut kullanımından başka bir kullanıma geçirilmesi halinde bu alanın nasıl ve ne şekilde tasarlanması gerektiği sorgulanmıştır.

Kullanıcı özellikleri

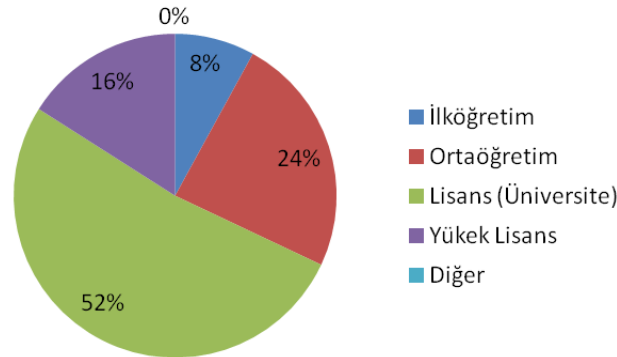
Anket çalışmasının sonuçlarına göre ilk bölüm olan *kullanıcı özellikleri* incelendiğinde ankete katılan kullanıcıların %62'si erkek, %38'i kadındır (Şekil 4.29). Çoğunluğu erkek kullanıcılardan oluşan Karaköy kıyı bölgesi çevresinde Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul Modern ve yeni açılan kafelerin de etkisiyle kullanıcıların çoğunun (% 84) yaşları 20 ile 40 arasında değişmektedir (Şekil 4.30) ve eğitim seviyesi büyük oranda (%52) lisans düzeyindedir (Şekil 4.31) ve bunu %24 oran ile ortaöğretim takip etmektedir.



Şekil 4.29 : Kullanıcıların cinsiyet dağılımı



Şekil 4.30 : Kullanıcıların yaş dağılımı

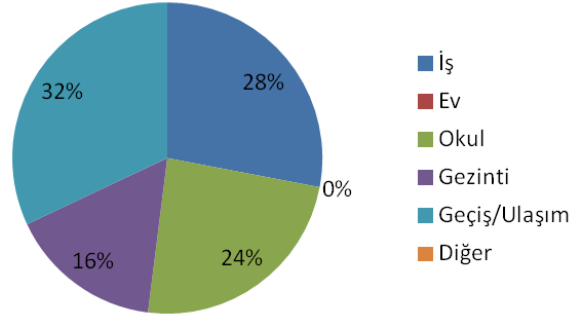


Şekil 4.31 : Kullanıcıların eğitim dağılımı

Anket sonuçlarına göre kullanıcıların özellikleri incelendiğinde İstanbul Limanı kamusal bir kullanım ile yeniden canlandırıldığında kullanıcıların çoğunluğunun 25-40 yaşları arasında, eğitim düzeyleri lisans olan erkekler olacağı öngörülmektedir. Proje alanının kullanıcılarının daha homojen bir profil (erkek ve kadınların yaklaşık olarak aynı sayıda, her türlü eğitim düzeyine ve yaş aralığına sahip kullanıcıların olması) çizimleri için proje tasarımında herkese ve her kesime hitap eden fonksiyonların olması gerektiği sonucu çıkarılmaktadır.

Alan kullanım özellikleri

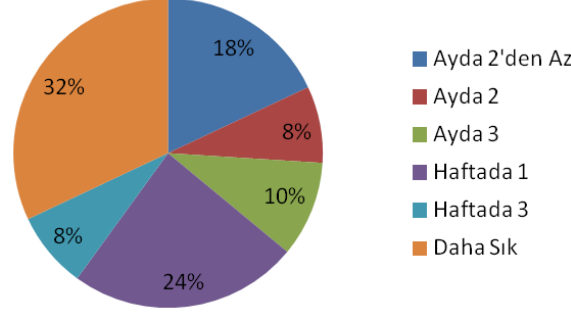
İstanbul Limanı'nın yakın çevresindeki ankete katılan kullanıcıların Karaköy kıyı bölgesinde bulunma sebepleri büyük oranda (% 32) geçiş ve ulaşım amaçlıdır. Kullanıcıların %28'i iş yerlerinin, %24'ü ise okullarının bu bölgede bulunması sebebiyle alanı kullanmaktadırlar. Bu bölgeyi gezinti amaçlı kullananlar ise yalnızca %16'dır (Şekil 4.32). İstanbul Limanı alanı kamusal bir kullanım ile yeniden canlandırıldığında bölgenin yalnızca geçiş ve ulaşım amaçlı değil, aynı zamanda gezinti amaçlı olarak da kullanılması öngörülmektedir. İstanbul Limanı'na kamusal bir kullanım yüklenirken kullanıcıların bu alanı gezinti amaçlı kullanabilmelerini sağlamak için proje tasarımına bu amaca hizmet edecek fonksiyonlar yüklenmesi gerekmektedir.



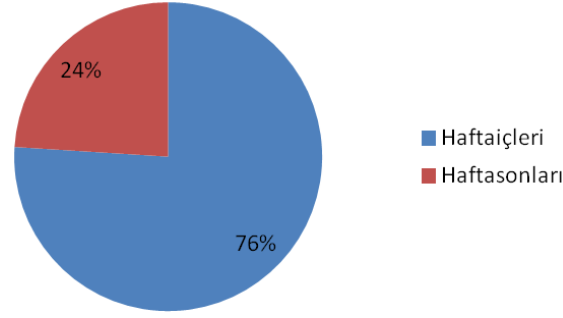
Şekil 4.32 : Kullanıcıların alanda bulunma amaçları

Karaköy Kıyısı'nın ankete katılanların %32'si tarafından kullanım sıklığı iş yerlerinin ve okullarının bu bölgede olması sebebiyle haftada 3 defadan daha siktir ve kullanım hafta içleri daha yoğundur (%76). %24'lük kesim Karaköy Kıyısı'nı haftada bir defa kullanmaktadır ve katılımcıların %18'i ayda 2 defadan az, %10'u ayda 3, %8'i ayda 2 ve geriye kalan %8'i de haftada 3 defa bu bölgede bulunmaktadırlar (Şekil 4.33). Karaköy'ün gezinti amaçlı kullanımı da düşük olduğundan bu bölge hafta sonları daha az kullanılmaktadır (Şekil 4.34).

Hafta sonu kullanımını artırmak için kıyı alanına ulaşım sağlanması gerekmektedir. İstanbul Limanı'nın öneri projesinde kentliyi kıyı ile buluşturan bir kavramsal yaklaşım izlenmesi gerekmektedir.



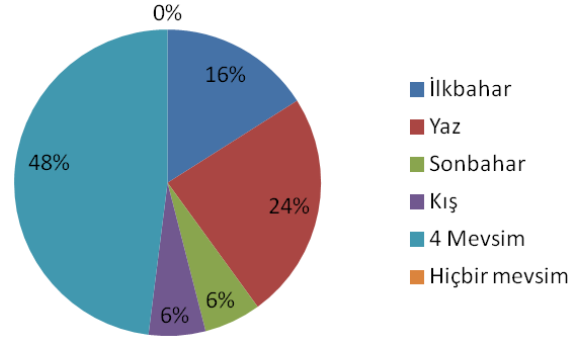
Şekil 4.33 : Alanın kullanım yoğunluğu



Şekil 4.34 : Alanın kullanım aralığı

Alanın kullanımı kullanıcıların iş yerlerinin ve okullarının bu bölgede olması sebebiyle genel olarak (%48) 4 mevsimdir. Gezinti amaçlı kullanımlar doğrultusunda en çok tercih edilen mevsim yaz (%24) ve ilkbahardır (%16) (Şekil 4.35). Kullanıcılar sonbahar ve kış mevsimlerinde bu bölgede olmayı tercih etmeme sebepleri olarak iklimsel faktörleri ileri sürmüşlerdir.

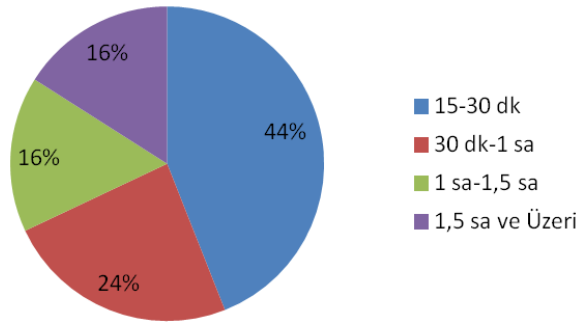
Karaköy kıyı bölgesinin genel olarak 4 mevsim kullanılması, İstanbul Limanı'nın kamusal bir kullanım ile yeniden canlandırılmasını destekleyen bir faktör olarak görülmektedir. Bu durum yeniden canlandırılan kamusal alanın yalnızca belirli mevsim ve aylarda hareketli olup diğer zamanlarda تنها kalmasını önleyeceği düşünülmektedir. Alanı yalnızca belirli iklim koşullarında kullanan kişilerin ise burayı yıl boyunca kullanmalarını sağlamak için tasarıma üst örtüler, pergolalar gibi yağış ve yoğun güneşten koruyan tasarım elemanları eklemek gerektiği öngörülmektedir.



Şekil 4.35 : Alanın mevsimsel kullanımı

Bu anket çalışması kapsamında kullanıcıların Karaköy kıyı bölgesinde açık alan kullanımının yoğun ve uzun süreli olmadığı, kullanıcıların çoğunun (%44) burada sadece 15 ile 30 dakika arasında zaman geçirdikleri ortaya çıkmıştır. Ankete katılanların %24'ü 30 dakika ile 1 saat arasında bu bölgede bulduklarını belirtmişlerdir. Daha uzun süreli kullanımlar ise (1 saat-1,5 saat arası: %16, 1,5 saat ve üzeri: %16) kullanıcıların toplam %32'si tarafından gerçekleştirilmektedir (Şekil 4.36).

Anket sonuçlarına göre Karaköy kıyı bölgesinin genel olarak kullanımının çok sınırlı (kısa süreler) olduğu görülmektedir. Bunun sebebi olarak buranın kullanılmasını sağlayacak kamusal bir açık alan olmaması olduğu düşünülmektedir. İstanbul Limanı yeniden canlandırma projesi ile bu durumun değişeceği planlanmaktadır.

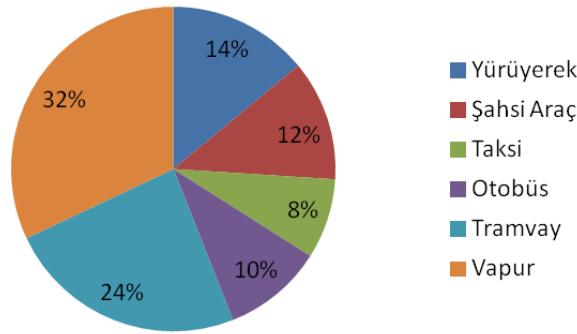


Şekil 4.36 : Alanın günlük kullanım yoğunluğu

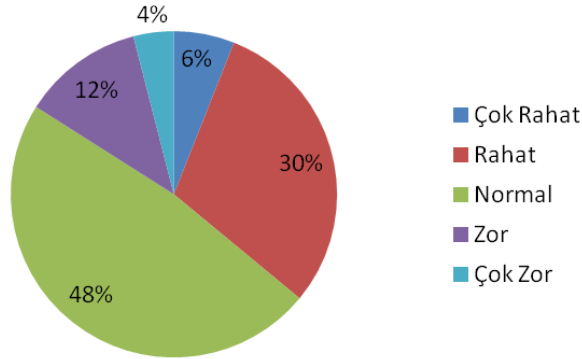
Ankete katılan kullanıcılar Karaköy kıyı bölgesine ulaşım aracı olarak yoğunlukla vapuru (%32) ve tramvayı (%24) tercih etmektedirler. Yürüyerek bu bölgeye ulaşanlar %14, şahsi aracını tercih edenler %12, otobüs kullananlar %10 ve taksi ile gelenler kullanıcıların %8'ini oluşturmaktadırlar (Şekil 4.37). Kullanıcıların bu bölgeye ulaşırlarkenki konforları sorularak %48'lik çoğunluğun normal (ne zor ne de rahat) ulaştıkları öğrenilmiştir. Katılımcıların %30'u rahat ulaştıklarını, %12'si araç

trafiği nedeniyle (vapur ya da tramvay kullanmayanlar) zor ulaştıklarını, %6'sı çok rahat ulaştıklarını (yürüyerek gelenlerin bir kısmı) ve %4'ü çok zor ulaştıklarını belirtmişlerdir (Şekil 4.38).

Karaköy kıyı bölgesine genel olarak rahat ulaşılması ve tramvay, otobüs, vapur gibi toplu taşıma aracı seçeneklerinin çok çeşitli olması İstanbul Limanı yeniden canlandırma projesi için olumlu bir yön olarak görülmektedir. Bu durum, İstanbul Limanı'nın konumunun kamusal bir kullanım için elverişli olduğunu ortaya çıkarmaktadır.



Şekil 4.37 : Karaköy kıyı bölgesine ulaşım araçları

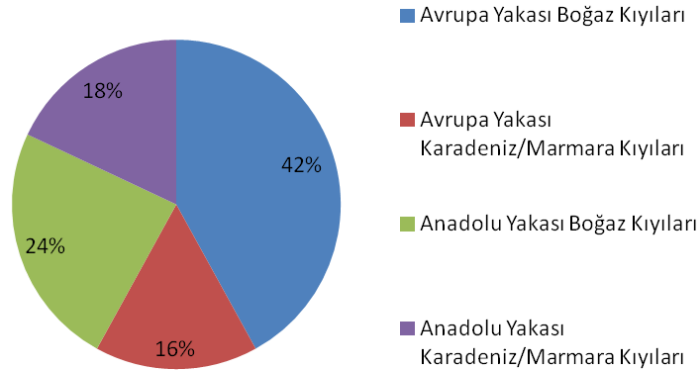


Şekil 4.38 : Karaköy kıyı bölgesi ulaşım konforu

Anket çalışmasında kullanıcılara Karaköy kıyı bölgesi dışında tercih edilen kamusal açık alanların ortak özelliklerini öğrenmek amacıyla genel olarak hangi kıyı bölgelerini seçtikleri sorulmuştur. Kullanıcıların verdikleri cevaplar doğrultusunda en çok (%42) kesintisiz kıyı bandı olan, su ile arasında kot farkı olan, kafe ve restoranların tanımladığı kıyı alanları olan Avrupa Yakası boğaz kıyılarının (Beşiktaş, Ortaköy, Bebek, Emirgan gibi) tercih edildiği görülmüştür. Avrupa Yakası boğaz kıyılarını, tercih sırasında Anadolu Yakası boğaz kıyıları (Kadıköy, Moda,

Bostancı gibi) takip etmektedir (%24). Anadolu Yakası Karadeniz ve Marmara kıyıları (%18) ve Avrupa Yakası Karadeniz ve Marmara Kıyıları (%16) boğaz kıyılarından daha az tercih edilmiştir (Şekil 4.39).

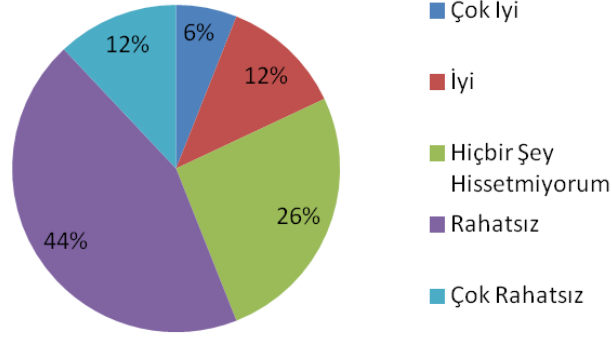
Avrupa Yakası boğaz kıyılarının ortak özellikleri Boğaz kenarındaki geniş yürüyüş bantları ve arkasında kafe ve restoranlar ve ticari alanlar olmasıdır. Anadolu Yakası boğaz kıyılarının ortak özellikleri ise kıyı alanlarının alçak olması (su ile kot farkı olmaması) sayesinde su ile görsel ve fiziksel etkileşim içinde olunabilmesi, ticaret ve özellikle yeşil alanlar ile desteklenmiş olmasıdır. Bu doğrultuda kullanıcıların Boğaz ile aralarında hiçbir kısıtlamanın olmamasını ve kıyının bir takım farklı fonksiyonlar ile desteklenmesini tercih ettikleri anlaşılmaktadır.



Şekil 4.39 : Kullanıcıların diğer İstanbul kıyıları tercihleri

Bu bölümde son olarak Karaköy kıyısı kullanıcılarına İstanbul Limanı'nın mevcut kullanımı olan kruvaziyer liman hakkında nasıl hissettikleri sorusu yöneltilmiştir. Anketi yanıtlayan kullanıcıların %44'ü mevcuttaki limana kruvaziyer gemilerin yanaştığı zamanlarda kendilerini rahatsız hissettiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %26'sı denizin yakınına yaklaşama fırsatları olmadığı için hiçbir şey hissetmediklerini, %12'si yaşanan büyük ölçekli gemilerin çok rahatsız edici olduğunu, %12'si iyi hissettiklerini ve %6'sı çok iyi hissettiklerini söylemişlerdir (Şekil 4.40).

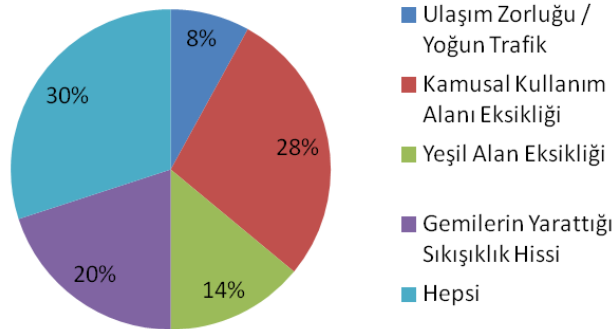
Anket çalışması doğrultusunda büyük çoğunluğun kruvaziyer gemi ve limandan rahatsız oluşu ve bunların yarattığı diğer sosyal, görsel, tarihi, ekolojik, vb. olumsuzluklar nedeniyle İstanbul Limanı kamusal bir açık alan olarak yeniden canlandırılırken kruvaziyer limanın buradan kaldırılarak, çok iyi analiz edilerek seçilmiş bir başka alana taşınması önerilmektedir.



Şekil 4.40 : Kruvaziyer Liman'ın kullanıcıya hissettirdikleri

Alan tasarımı fikirleri

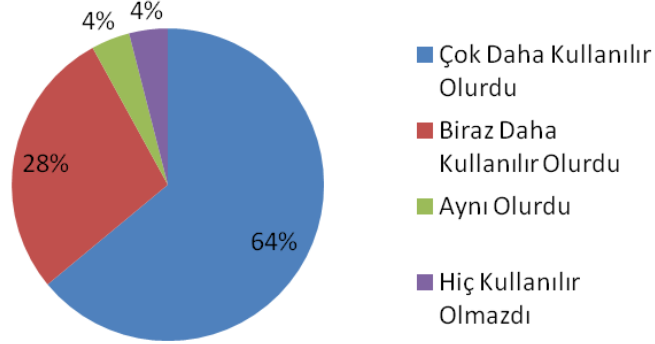
Anket çalışmasının son bölümünde, İstanbul Limanı ve yakın çevresinin ele alındığı Karaköy kıyı bölgesi hakkında tasarım fikirlerine yön vermesi amaçlanan sorular sorulmuştur. Bu sorulardan ilki kullanıcıların bu bölgede ne gibi sorunlarla karşılaştıklarını araştırmaktadır. Anket verilerine göre kullanıcılar bu bölgede en çok (%30) yoğun araç trafiği, kamusal ve yeşil alan eksikliği ve gemilerin yarattığı sıkışıklık hissinden (seçeneklerin hepsinden) rahatsızlık duyduklarını belirtmişlerdir. Kullanıcılar daha sonra sırasıyla kamusal açık alan olmamasından (%28), gemilerin yarattığı sıkışıklık hissinden (%20), yeşil alan eksikliğinden (%14), ve yoğun trafikten (%8) şikayetçi olmuşlardır (Şekil 4.41).



Şekil 4.41 : Karaköy kıyısı sorunları

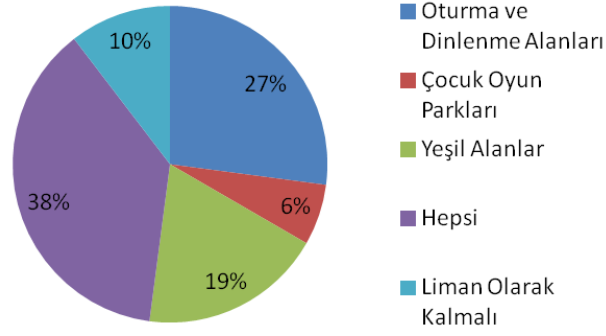
Karaköy kıyı bölgesinde anket çalışmasına dahil olan kullanıcıların rahatsızlık duydukları sıkıntılar limanın mevcutta kruvaziyer amaçlı kullanmasından kaynaklanmaktadır. Bu sebeple kullanıcılara Karaköy kıyısındaki İstanbul Limanı'nın yerinde kamusal kullanım içeren bir düzenleme olması halindeki düşünceleri sorulmuştur. Katılımcılar bu soruyu diğer yanıtlara kıyasla büyük farkla (%64) çok daha kullanılır olacağı yönünde cevaplandırmışlardır. Biraz daha

kullanılır olacağı yönündeki fikirler %28, %4'lük kısım kullanımın aynı kalacağı ve kalan diğer %4'lük kısım ise alanın hiç kullanılır olmayacağını düşünmektedirler (Şekil 4.42).

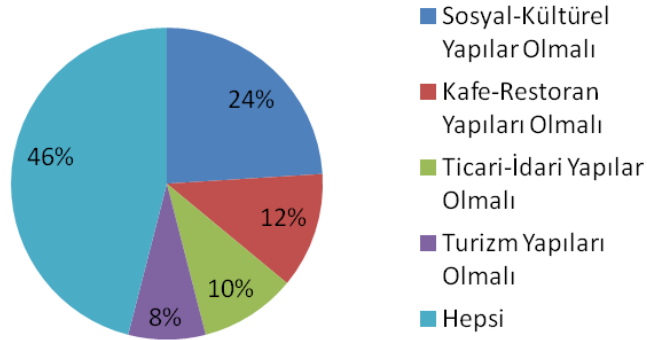


Şekil 4.42 : Kruvaziyer Liman işlev değişikliği halindeki kullanılrlık

Anket katılımcılarının büyük çoğunluğun liman alanının kamusal bir açık alan olarak tasarlanması halinde çok daha kullanılır olacağını düşünmektedir. Alana yeni bir işlev yüklenmesi halinde tasarımın ne gibi parçaları olması ve neye ağırlık verilmesi gerektiği konusunda da kullanıcıların fikirlerine başvurulmuştur. %38'lik kısım oturma ve dinlenme alanları, yeşil alanlar ve çocuk oyun alanlarının birlikte tasarlanmış olduğu bir projeyi benimserken yalnızca oturma ve dinlenme alanları olan bir alanı tercih eden %27'lik bir kitle bulunmaktadır. Katılımcı kullanıcıların %19'u alanın yalnızca yeşil alanlarla, %6'sı ise çocuk oyun parkları ile tasarlanması gerektiğini düşünmektedir. Alanın kruvaziyer liman olarak kalması gerektiğini düşünen %10'luk bir kesim de mevcuttur (Şekil 4.43). Ayrıca kullanıcılara İstanbul Limanı'nın kamusal bir kullanım ile yeniden canlandırılması durumunda alanda bulunan yapıların da ne olarak dönüşmesini bekledikleri sorulmuştur. Anket katılımcılarının %46'sı bu alandaki yapıların tamamının tek bir fonksiyonla değil değişik fonksiyonların bir araya getirilmesiyle (sosyal-kültürel yapılar, kafe-restoran yapıları, ticari-idari yapılar, turizm yapıları) dönüşmesi gerektiğini savunmuştur. %24 tüm yapıların İstanbul Modern ve MSGSÜ Sergi Salonu gibi sosyal-kültürel yapılar, %12 kafe-restoran yapıları, %10 ticari-idari yapılar ve %8 ise turizm yapıları olması gerektiğini söylemişlerdir (Şekil 4.44).

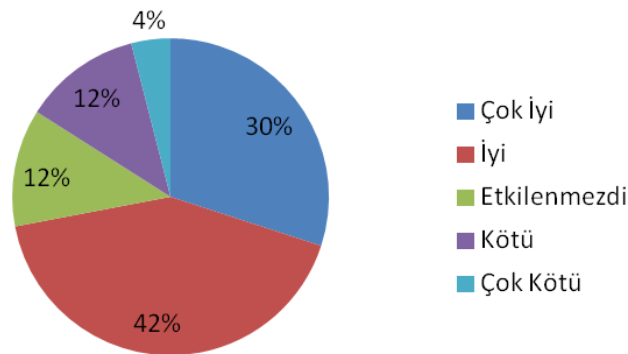


Şekil 4.43 : İstanbul Limanı bölgesine alternatif yaklaşımlar



Şekil 4.44 : İstanbul Limanı'ndaki yapılara kullanım önerileri

Limán alanının bu bölgeden kaldırılarak İstanbul'da derin ve detaylı inceleme ve analizler sonucunda kararlaştırılan başka bir bölgeye alınması kullanıcılar tarafından Karaköy kıyı bölgesini iyi etkileyeceği (%42) tahmin edilmektedir. Bölgenin çok iyi etkileneceği de katılımcıların %30'unun, hiç etkilenmeyeceği %12'sinin, kötü etkileneceği %12'sinin ve çok kötü etkileneceği de kalan %4'ünün tahmini yaklaşımlarıdır (Şekil 4.45).



Şekil 4.45 : İstanbul Limanı'nın kamusal açık alan kullanımı ile yeniden canlandırılmasının tahmini etkileri

İstanbul Limanı ve yakın çevresinde (Karaköy kıyı bölgesinde) yapılan bu anket çalışması sonucunda kullanıcıların beklentileri ortaya çıkmıştır. Kullanıcılar, Karaköy kıyısını ve İstanbul Limanı'nı civarda hiçbir kamusal açık alan olmaması nedeniyle sıkça kullanmalarına karşın yalnızca geçiş amaçlı ya da okul ve iş yerleri burada olduğu için kullanmaktadırlar. Bu alandan kruvaziyer limanın kaldırılarak toplanma ve dinlenme alanları, yeşil alanlar, çocuk oyun alanları gibi fonksiyonların olduğu ve sosyal-kültürel, kafe-restoran, ticari-idari ve bazı turizm yapıları ile desteklenen kamusal bir açık alan haline getirilmesinin buranın çok daha kullanılabilir bir alan haline geleceğini söylemişlerdir. Anket sonuçlarına göre bu yeniden canlandırma fikrinin Karaköy'ü iyi yönde etkileyeceği ve bölgenin sorunlarının ve eksikliklerinin bu sayede giderilmiş olacağı sonucu çıkmaktadır.

4.3 İstanbul Limanı-Salıpazarı Rıhtımı İçin Yapılan Tasarım Projeleri

Günümüzde Galata Rıhtımı ve Salıpazarı Rıhtımı'ndan oluşan İstanbul Limanı 16. yüzyıldan yakın tarihte işlevini yitirene kadar önemli bir liman alanı olmuştur. Bu liman alanı tarih boyunca artan ve değişen ihtiyaçlar için sürekli yenilenmiştir. Liman alanının şimdiki durumuna gelme süreci 1892-1895 yılları arasında limana daha iyi imkanlar sağlamak için inşa edilen rıhtım tesislerine dayanmaktadır. Rıhtım tesislerinin yapımı ile liman yenilenmeye başlamıştır ve günümüzde de Galata Rıhtımı'nda mevcut olan gümrük depoları, 1910-1914 yılları arasında Merkez Rıhtım Han ile Çinili Han idare binaları olarak inşa edilmiştir (Müller-Weiner, 1994).

1958 yılında deniz doldurularak bugünkü Salıpazarı Rıhtımı yapılmıştır ve buradaki depolama tesisleri ve Karaköy'deki yolcu limanı ile Karaköy kıyı bölgesinin ticari önemi artmıştır. 1988 yılında Salıpazarı yük gemilerine kapatılmıştır. Bunun sonucunda bölgedeki depolar boşaltılmış ve İstanbul Limanı ve özellikle Salıpazarı Rıhtımı işlevini kaybetmiştir (Gürsel, 2013).

Bu süreç boyunca İstanbul Limanı bölgesi için pek çok karar alınmış ve proje geliştirilmiştir. Bu bölümde bu projelerin en önemlilerinden olan üç proje incelenmiştir. İlki, Mimar Sedat Hakkı Eldem tarafından hazırlanan Salıpazarı Ofis ve Depo Tesisleri ve Tophane Meydan Düzenlemesi Projesi, ikincisi, MSGSÜ

akademisyenlerinden oluşan bir grubun hazırladığı proje ve son dönemlerde sıkça tartışılan Murat Tabanlıoğlu tarafından hazırlanan Galataport Projesi'dir.

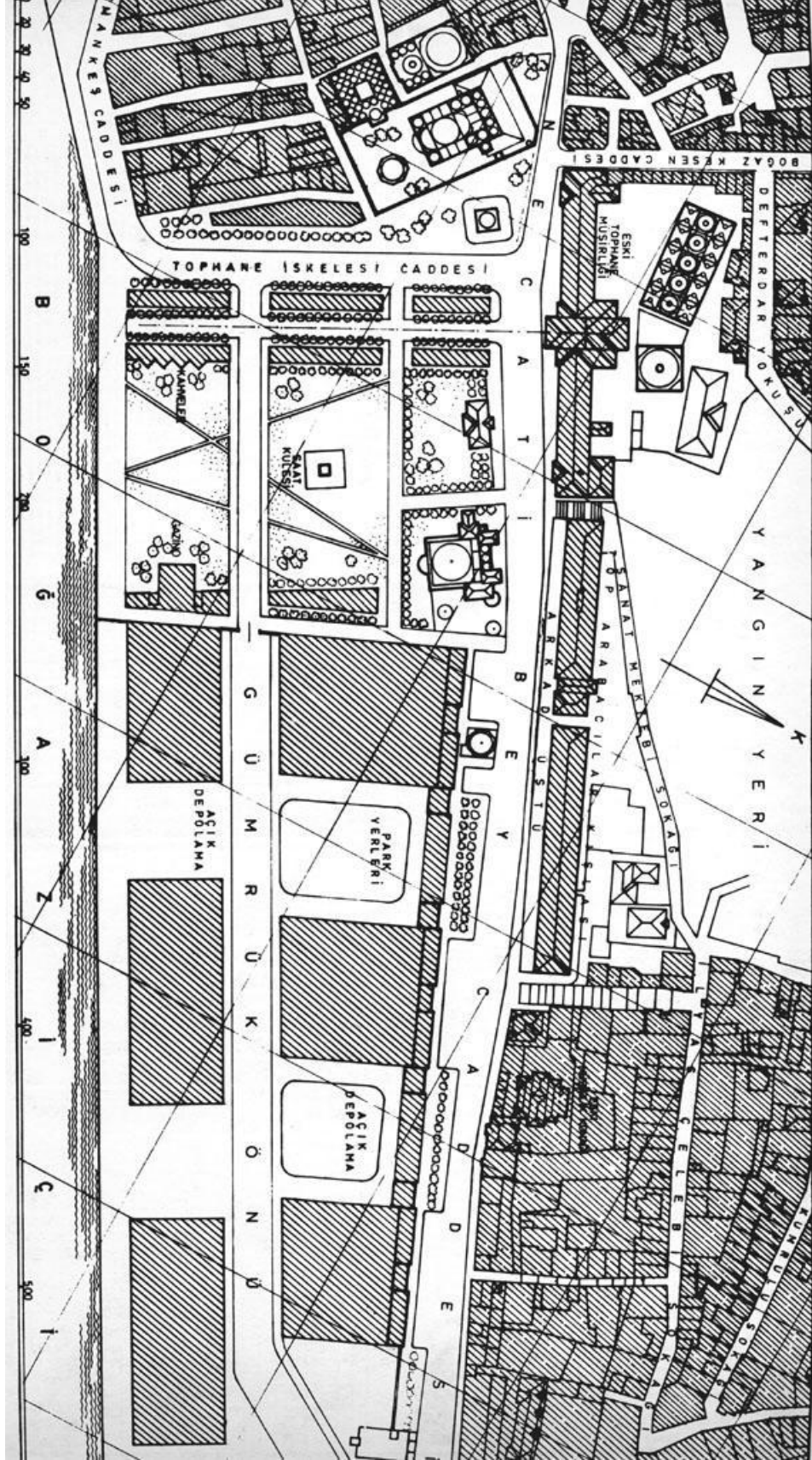
4.3.1 Sedat Hakkı Eldem tarafından hazırlanan proje

19. yüzyıl sonunda Galata ve Salıpaazarı rıhtımlarından oluşan İstanbul Limanı'na yapılacak eklemeler kapsamında Galata Rıhtımı 1956 yılında, Salıpaazarı Rıhtımı ise 1952 yılında ihale edilmiştir (Tekeli, 2013). Galata kısmındaki Denizcilik Bankası tarafından işletilen rıhtım ve iki ambarın yapımı 1958 yılında tamamlanmıştır. Salıpaazarı kısmındaki rıhtım ve iki ambarın yapımı ise 1957 yılında tamamlanmıştır.

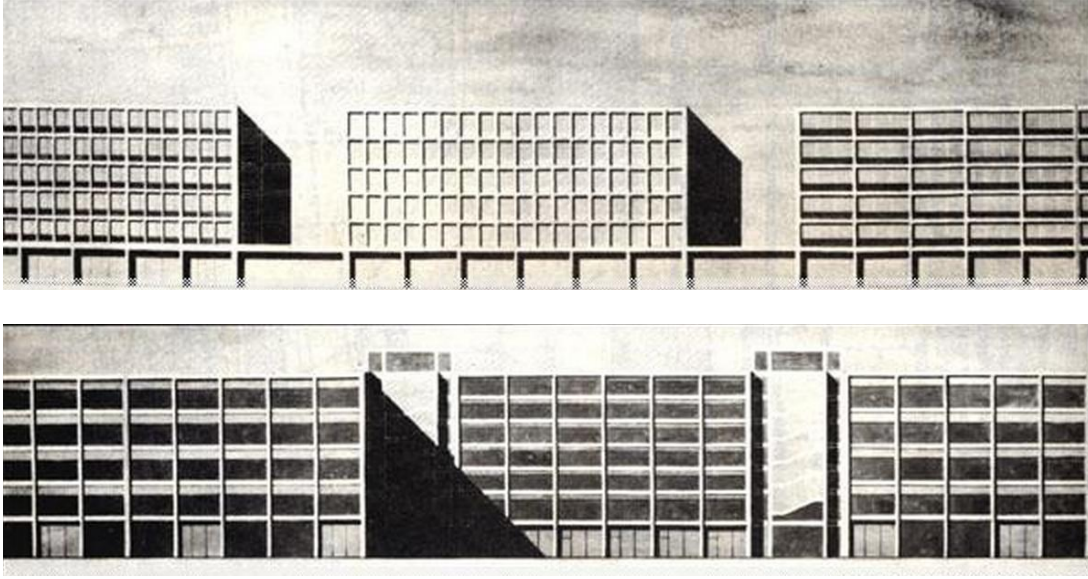
Türkiye'deki 20. yüzyıl mimarlığının önemli temsilcilerinden olan Sedat Hakkı Eldem Salıpaazarı Rıhtımı'na 1958-1960 yılları arasında üç adet antrepo ve üç adet de ambarın içinde bulunduğu bir liman alanı tasarlamıştır (Şekil 4.46). "Salıpaazarı Ofis ve Depo Tesisleri ve Tophane Meydan Düzenlemesi Projesi" başlıklı projesinde toplam altı adet mimari kütle ve eski Tophane Meydanı'nı yeniden oluşturan bir açık alan tasarımı yer almaktadır (Şekil 4.47).

Uygulama aşamasında, Sedat Hakkı Eldem'in Türkiye Denizcilik Bankası için tasarlamış olduğu vaziyet planının birebir uygulanmamıştır. Eldem, tarihi Tophane Meydanı'nı yeniden oluşturma amacı ile ortalarında Tophane Saat Kulesi'nin de bulunduğu Nusretiye ve Kılıç Ali Paşa camilerinin arasındaki alanı boş bırakmıştır. Uygulamada ise bu meydan alanına, şimdi İstanbul Modern olarak kullanılan, bir ambar daha eklenmiş ve ayrıca Eldem'in Müşirlik Binası ile İmalat-ı Harbiye Usta Mektebi'nin korunması önerisi de kabul edilmemiş ve bu yapılar yıkılmıştır (Odman, 2011).

Sedat Hakkı Eldem'in Salıpaazarı Ofis ve Depo Tesisleri ve Tophane Meydan Düzenlemesi Projesi projesine bakıldığında uygulanmayan meydan önerisinin ortasından rıhtıma doğru güçlü bir aks ile bir bağlantı kurulduğu ve bu aksın rıhtımın ortasından geçerek Necatibey Caddesi'ne (şimdiki Meclis-i Mebusan Caddesi) bağlandığı görülmektedir (Şekil 4.48).



Şekil 4.46 : Sedad Hakkı Eldem, Salıpazarı Ofis ve Depo Tesisleri ve Tophane (URL-56)



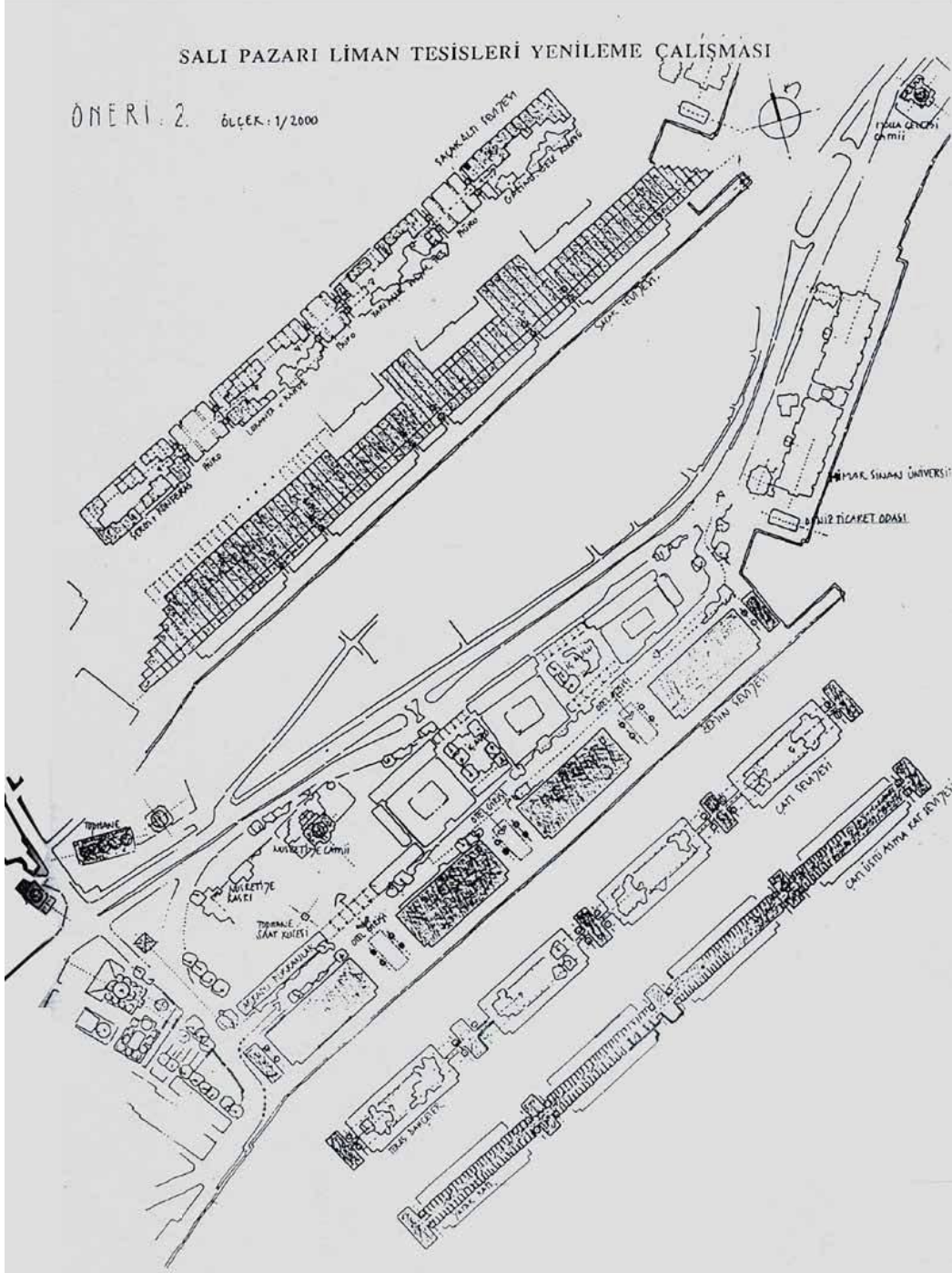
Şekil 4.47 : Sedad Hakkı Eldem, Salıpazarı Ofis ve Depo Tesisleri ve Tophane Meydan Düzenlemesi Projesi kesiti (URL-56)



Şekil 4.48 : Sedad Hakkı Eldem'in el çizimi olan proje alanı perspektifi (URL-56)

4.3.2 MSÜ Proje Grubu tarafından hazırlanan proje

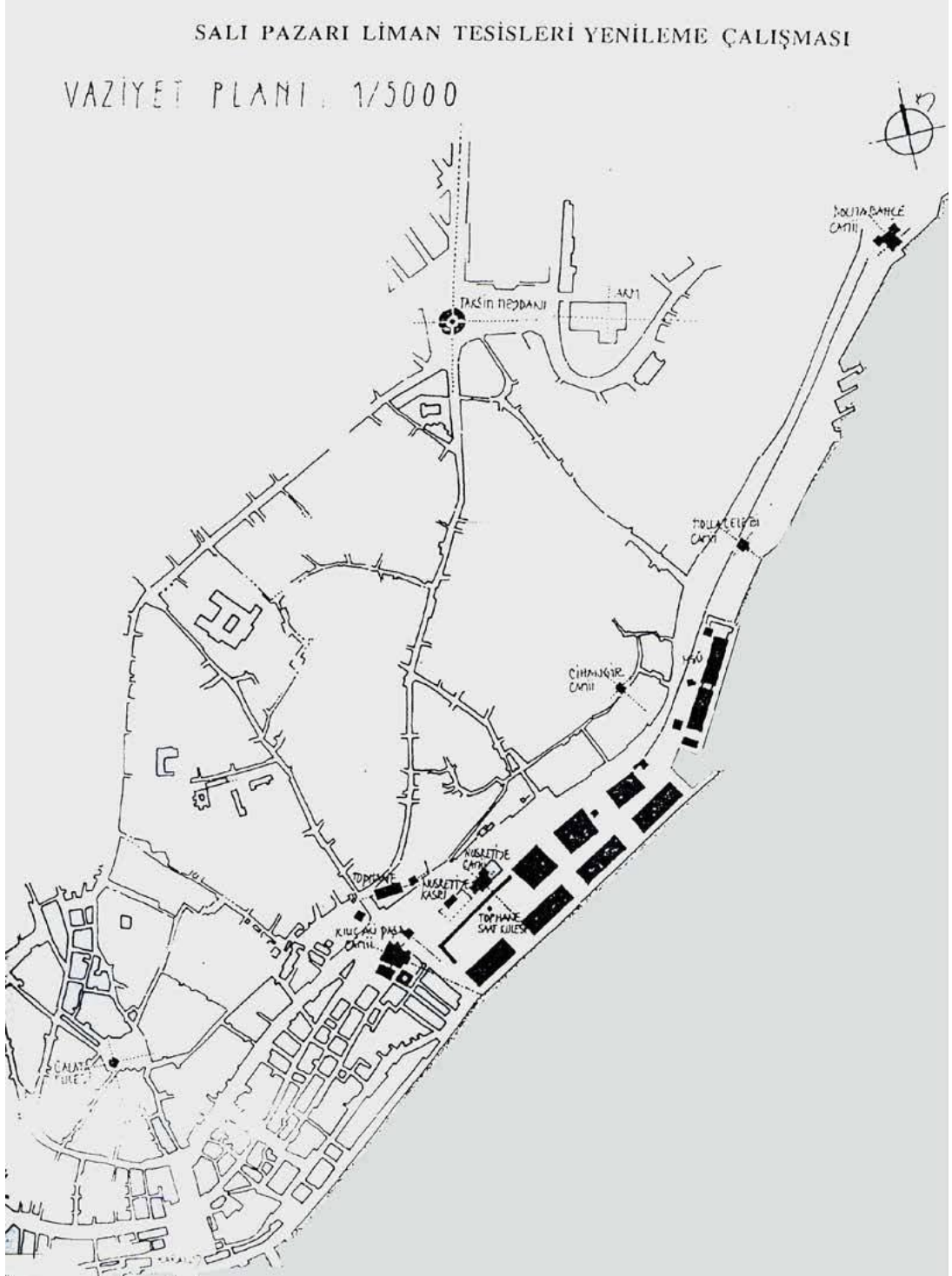
1994 yılında Mimar Sinan Üniversitesi (şimdi Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi) öğretim görevlilerinden (Onat, M. Yanar, H., Gülmez, G., Özer, O., Türkantoz, K., Balkan, Y., Okay, D., Özcan, O.) oluşan bir tasarım projesi grubu tarafından “Salıpazarı Liman Tesisleri Yenileme Çalışması” adı altında bir proje hazırlanmıştır. Proje grubunun temel amacı kenti ve kentliyi birinci planda tutan, ticari açıdan Karaköy bölgesi ile bağdaşan, turizmi de canlandırması hedeflenen ve



Şekil 4.50 :MSÜ Proje Grubu tarafından hazırlanmış proje 2 (Proje Grubu, 1994)

Proje ekibinin yaptığı çalışmalar incelendiğinde Beyoğlu ilçe ölçeğinde çeşitli analizler yapılmış olduğu görülmektedir. Bunlardan en çok göze çarpanları, proje alanına doğrudan bağlantı sağlayan aksların ulaşım analizi, Karaköy kent dokusu analizi ve tarihi ve anıtsal mimari yapılar analizidir (Şekil 4.51). Bu analizler doğrultusunda oluşturulmuş olan iki projede de Salıpazarı Rıhtımı'na Meclis-i Mebusan Caddesi üzerinden alanı dik kesen üç giriş, Galata Rıhtımı ve Mimar Sinan

Güzel Sanatlar Üniversitesi yönünden iki paralel giriş verilmiştir (Proje Grubu, 1994).

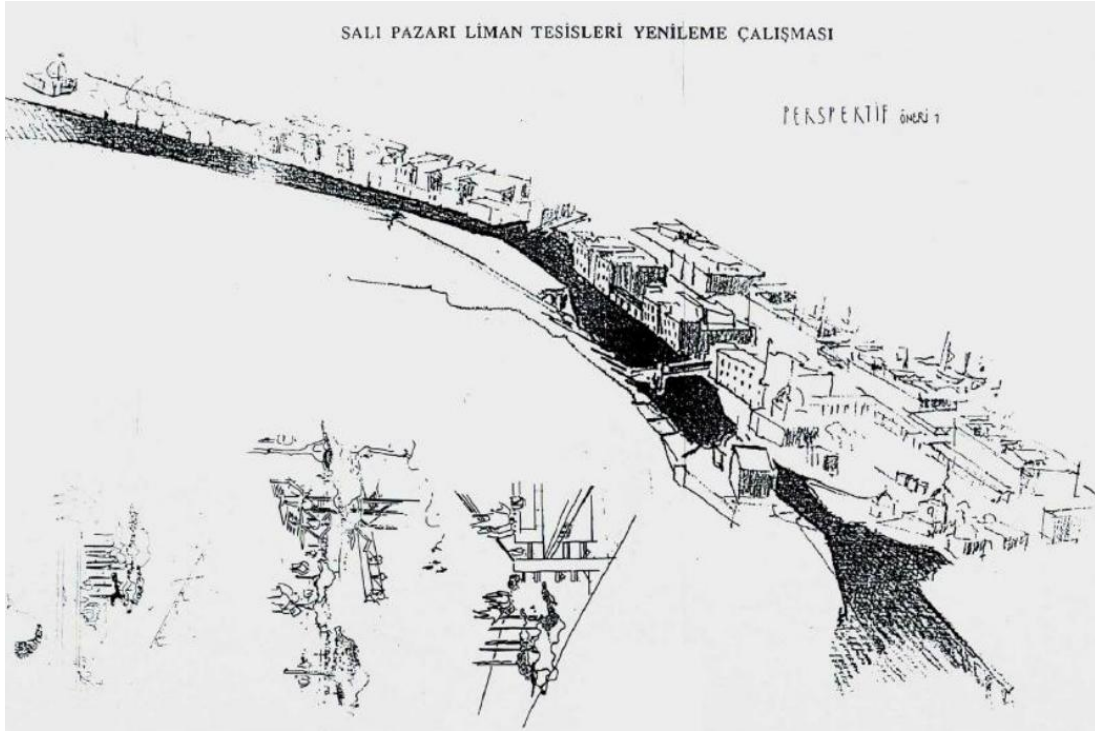


Şekil 4.51 : MSÜ Proje Grubu tarafından hazırlanmış analizler (Proje Grubu, 1994)

Her iki projede de önerilmiş olan fonksiyonlar rekreasyon alanları, yeme-içme, alışveriş ve eğlence kullanımları olan ticari yapılar, ofis yapıları, ve otel yapısıdır.

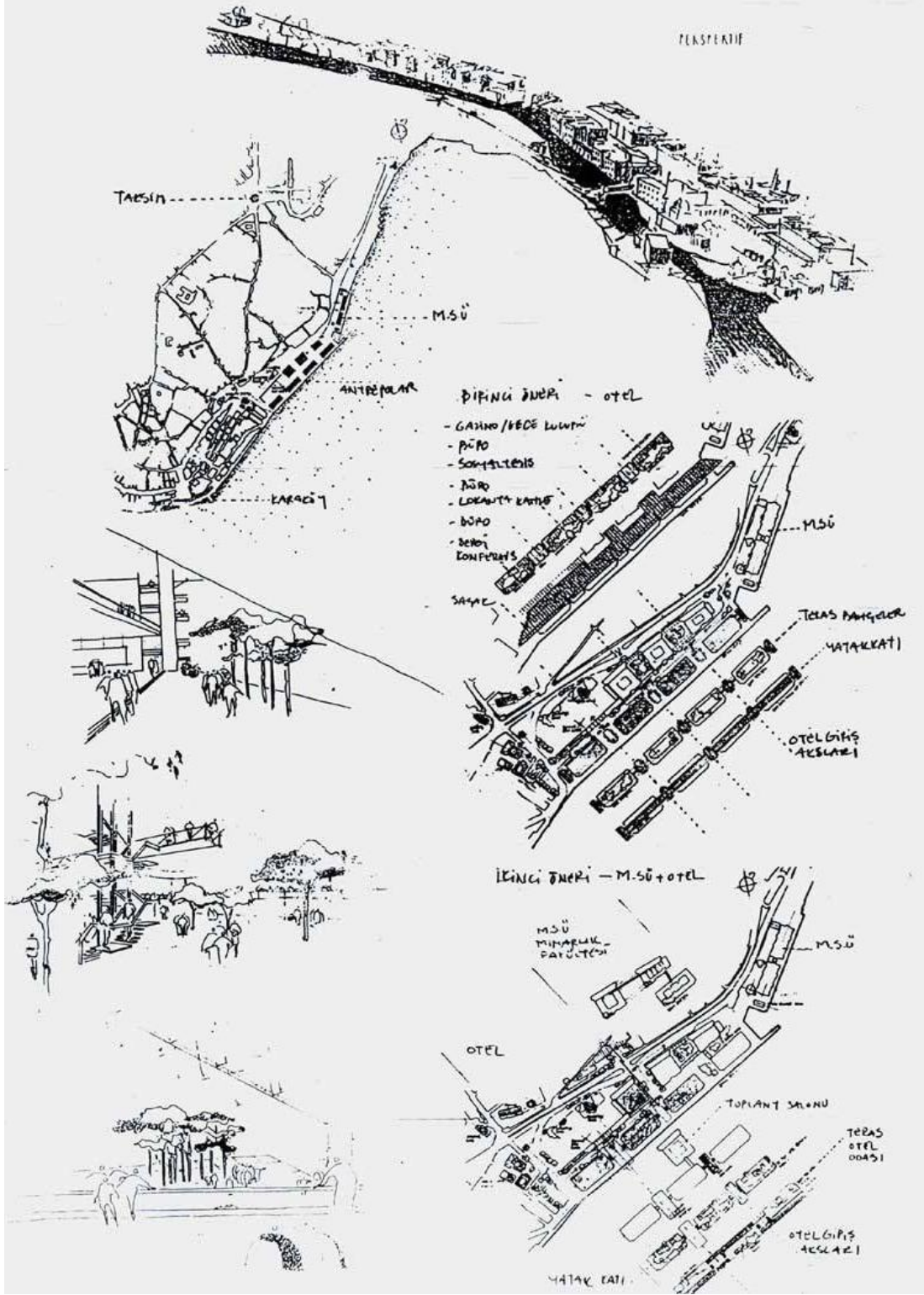
Otel yapısının Eldem'in mevcut yapılarını bozmadan çatıya eklememesi önerilmiştir ve bu yapının hem denize, hem yeni tasarlanmış olan yeşil alana, hem de Tophane tarafındaki tarihi dokuya manzara vermesi sayesinde turistler için çekici bir seçenek olacağı düşünülmüştür. Ticari yapılar dönemin mevcut kullanımında da olduğu gibi yapıların zemin katlarında yer almaktadır; ancak bu sisteme ek olarak arkadlı bir kullanım oluşturulmuştur. Bu ticari fonksiyonun kullanıcıların bu alana gelerek kamusal açık alanlardan (meydan ve avlular) faydalanmalarını sağlayacağı düşünülmüştür. Yapılar içinde tasarlanmış olan avluların yeme-içme aktiviteleriyle güçlendirilerek yaşayan mekanlar haline gelmesi tasarlanmıştır.. Eski Tophane Meydanı'nın da yeniden oluşturulduğu görülen projede Sedat Hakkı Eldem'in tasarlamış olduğu mevcut yapıların kamusal ve yarı kamusal yapılar olarak hizmet vermesi kararlaştırılarak bölgenin kamusal kullanımının artırılması hedeflenmiştir. Denizden bakılan kent silüetine olumlu bir etki yaratmak açısından mevcut yapıların çatıları çatı bahçesi olarak yeniden tasarlanmıştır (Proje Grubu, 1994).

MSÜ Proje Grubu tarafından hazırlanmış olan bu proje uygulanmamış olup fikir projesi niteliğindedir. Bu proje için analizler ve planların yanı sıra çeşitli eskizler ve perspektifler de çizilmiştir (Şekil 4.52 ve Şekil 4.53).



Şekil 4.52 : MSÜ Proje Grubu tarafından hazırlanmış eskizler 1 (Proje Grubu, 1994)

SALI PAZARI LIMAN TESİSLERİ YENİLEME ÇALIŞMASI / 1994



Şekil 4.53 : MSÜ Proje Grubu tarafından hazırlanmış eskizler 2 (Proje Grubu, 1994)

4.3.3 Galataport Projesi

Devletin İstanbul Limanı'nın Salıpazarı Rıhtımı (Salıpazarı Limanı) için bir turizm merkezi projesi uygulanması isteminin temelleri alanın 15.12.1994 tarih 94/6345 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile "Turizm Bölgesi" ilan edilmesine dayanmaktadır. Daha önce Salıpazarı Rıhtımı'nın 07.07.1993 tarih 4720 sayılı İstanbul 1 nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kararı sonucunda "Beyoğlu Kentsel Sit Alanı" olarak ilan edilen bölge içinde yer alması sebebiyle meslek adamları arasında çokça tartışılmıştır.

İlk ihalesi 24.08.2005 tarihinde Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü tarafından "İstanbul Salıpazarı, Karaköy Kruvaziyer Liman turizm ticaret kompleksinin "yap-işlet-devret modeliyle" yapım işletim devri" adı ile yapılmıştır; ancak 17.08.2005 tarihinde TMMOB Şehir Plancıları Odası'nın açtığı dava sonucunda ihale iptal edilmiştir (Özden ve Ağar, 2008). İhalenin iptalinin ardından 2008 yılının Mart ayında 1/100.000 ölçekli İstanbul il Çevre Düzeni Planı hakkında İstanbul 2. İdare Mahkemesi tarafından yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir. Bu karar ile Salıpazarı, Haydarpaşa ve Haliç limanlarına bir turizm projesi yapılamayacağı ortaya konmuştur; ancak bir yıl sonra (Mart 2009) yeni bir çevre düzeni planı hazırlanmış ve yürürlüğe girmiştir. Aralık 2010'da yeni çevre düzeni planını da destekleyen 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 10. maddesi "Kıyılarda, doldurma ve kurutma suretiyle elde edilen arazilerde kanun kapsamında öngörülen kullanımlara ilişkin imar planı Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nca 60 gün içinde re'sen onaylanır. Bu alanlarda 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun koruma amaçlı imar planına ilişkin hükümleri uygulanmaz." şeklinde değiştirilmiştir.

Projenin ikinci kez ihale edilebilmesi için 1/5.000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1.000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 2012/160 sayılı kararı ile onaylanmıştır. Yeni kanun ve 2009 yılı çevre düzeni planı ile birlikte 16 Mayıs 2013'te Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından Salıpazarı Liman alanının ikinci ihalesi yapılmıştır. İkinci ihale kapsamında yeni Salıpazarı Limanı'nın toplam inşaat alanı 129.365,91 m² olan bir proje olması kararlaştırılmıştır (ÖİB, 2013). Salıpazarı Kruvaziyer Limanı proje çalışmaları devam ederken 14.10.2014 tarihinde ilgili ihaleye Danıştay 6. Dairesi

tarafından yeniden yürütmeyi durdurma kararı çıkmış ve “Galataport olarak adlandırılan tüm planlama süreçleriyle birlikte ÇED sürecine ilişkin olarak da yapılan tüm işlem ve eylemler derhal durdurularak kamunun zarara uğratılmasının önüne geçilmelidir” açıklaması yapılmıştır.

Salıpazarı Liman Sahası'nın özelleştirilerek kruvaziyer liman ve turizm merkezi olması ile ilgili olarak halen TMMOB İstanbul Şehir Plancıları Odası ve TMMOB İstanbul Mimarlar Odası hukuki hak arayışlarına devam etmektedirler. Odaların projeye ve sürece itiraz ederek dava açmalarının sebebi olarak kıyıların, Anayasa'nın 43. Maddesinde de (“Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelik kamu yararının”) yer aldığı üzere, kamusal açık alanlar olması gerektiği gösterilmektedir. Ayrıca bölgenin insan ve yaşam odaklı değil, sermayeye yönelik olduğu odalar tarafından tartışılmakta ve projenin uygulanması halinde sahil şeridinin kamuya kapalı, soyut bir yer haline geleceği ve küçük esnafın artacak rant karşısında bölgeyi terk etmek zorunda kalacağı da ortaya konmaktadır (Özden ve Ağar, 2008).

Galataport Projesi hakkında çokça tartışılması, bölgenin tarihi değerini ve önemini yitireceği, proje sınırlarının yalnızca liman alanını kapsamından dolayı Kemeraltı ve Galata bölgelerinin tasarımıyla bütünleşemeyeceği ve ihaleyi kazanan kişinin tekeline geçmesi halinde kamuya açılmayacağı endişelerinden kaynaklanmaktadır. Bunlara ek olarak Karaköy kıyısının, limana demirleyen büyük kruvaziyer gemiler nedeniyle deniz perspektifine açılmayacağından kente ve kentiyile yeniden kazandırılmayacağı da endişe oluşturmaktadır. Ayrıca bir kruvaziyer gemisinin kullandığı 60 adet otobüs nedeniyle mevcutta da yoğun olan araç trafiğinin daha da büyük bir problem haline geleceği projeye karşı çıkılmasının nedenlerindedir (Erbaş, 2007).

İstanbul Salıpazarı Kruvaziyer Limanı ihalesi için Murat Tabanlıoğlu ve ekibinin hazırlamış olduğu söz konusu proje Galataport Projesi olarak adlandırılmaktadır. Çalışmaları Tabanlıoğlu Mimarlık'ın 2001 yılında Denizcilik İşletmesinden kruvaziyer liman projesi tasarım ihalesini almasıyla başlayan projenin kapsamı avan projenin çizilmesi ve ilgili kurumlardan proje onaylarının alınması aşamalarıdır (Özden ve Ağar, 2008).

Tabanlıoğlu Mimarlık'ın avan projesini hazırladığı Galataport Projesi'nin tasarım süreci ilgili çalışma gruplarının (mühendislik, denizcilik, turizm-alışveriş, yatırım grupları) oluşturularak çeşitli araştırma ve analiz çalışmalarıyla başlamıştır. Bu araştırma, analiz ve yürürlükteki kanunlar doğrultusunda kültür, turizm ve ticaret kullanımları olan bir kısmı kamuya açık bir alan yaratılmıştır (Şekil 4.54) (Özden ve Açar, 2008).



Şekil 4.54 : Galataport projesi yerleşim plan perspektifi (URL-57)

Proje tamamlandığında Galata'nın Beyoğlu ile bütünleşeceği, mahalle kavramının göz önünde bulundurularak yeniden ortaya konulacağı ve İstanbul Boğazı'na yeni bir estetik değer katılacağı söylenmektedir. Ayrıca tarihi yapıların renove edilerek farklı fonksiyonlarla tasarıma katılması önerilmekte, Türkiye'nin uluslar arası izleniminin bu yeni fonksiyonlar ile güçleneceği düşünülmektedir. Proje bağlamında gelişen bir başka öngörü de liman alanının ve limandaki fonksiyonların öneriler doğrultusunda (sosyal, kültürel, ticari) geliştirilmesiyle demirleyecek olan kruvaziyer gemi ve turist sayısının artacağıdır. İstanbul'un çağdaş gelişiminin bir örneği olacak olan bu liman alanının, gümrüksüz bölgesindeki ve hemen gerisindeki kent dokusu içinde yer alan ticaret yerlerine (alışveriş birimleri, kafe-restoranlar) gelir artışı sağlayacağı

vurgulanmaktadır. Sanat müzeleri, oteller, restoranlar, barlar, hediyelik eşya birimleri, alış-veriş merkezler, ofis yapıları, sergi ve konferans merkezleri projede yer alan yapısal elemanları oluşturmaktadır (Şekil 4.55) (Tabanlıoğlu, 2001).



Şekil 4.55 : Galataport Projesi - Salıpazarı Rıhtımı'ndan bir perspektif (URL-57)

Salıpazarı Kruvaziyer Limanı ÇED Raporu'nda, Galataport Projesi'nin toplam inşaat alanının 112.147 m² olduğu ve alanın 11.867 m²'sinin denizin üzerinde kazıklı bir rıhtım alanı olarak değerlendirileceği açıklanmaktadır (Şekil 4.56). İkinci derece kültür varlığı sıfatı ile tescillenmiş olan TDİ Müdürlük Binası (Paket Postanesi), Çinili Han, Yolcu Terminali ve TDİ Genel Müdürlük Binası'nın renöve edilip yeniden işlevlendirileceği açıklanmaktadır. 1960 yılında Sedad Hakkı Eldem tarafından tasarlanan antrepo ve ambarlar (İstanbul Modern ve MSGSÜ Sergi Salonu) ise yıkılarak aslına uygun şekilde yeniden farklı işlevler sağlayacak şekilde yapılacaktır.



Şekil 4.56 : Galataport rıhtım alanı (URL-57)

Projenin genel kurgusuna bakıldığında TDİ Genel Müdürlük Binası, Çinili Han, Yolcu Terminali ve 20 numaralı ve 1 numaralı antrepo binası otel olarak yeniden işlevlendirilmektedir ve projenin genelindeki otellerin toplam oda sayısının 440 olması kararlaştırılmıştır. Paket Postanesi'nin ve 2 numaralı antreponun ise mağaza ve restoran, 3 ve 7 numaralı antrepoların ticaret ve ofis ve 6 numaralı antreponun ise kruvaziyer terminali olarak hizmet vermesi önerilmektedir. ÇED raporuna göre proje alanının yarısının kamuya açık olduğu belirtilmektedir. Bu kamusal açık alanı ise meydan, sahil promenade, yürüyüş yolları ve yeşil alanlar oluşturmaktadır (Şekil 4.57) (Demirkan, 2014).



Şekil 4.57 : Galataport Projesi kamusal açık alanları (URL-57)

4.4 İstanbul Limanı'nın Yeniden Canlandırılması Gereğinin Nedenleri

İstanbul, çağlar boyunca Türkiye ve diğer dünya ülkeleri için jeopolitik konumundan dolayı büyük önem taşıyan bir kent olmuştur. İstanbul'un bu önemini güçlendiren durumlardan biri de hem bir endüstri alanı (yük-yolcu taşımacılığı, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi, spor dalları, vb.), hem de bir hizmet kolu olan denizcilik sektörüdür.

1900 yılında Galata Rıhtımı, 1957 yılındaysa Salıpazarı Rıhtımı'nın yapımının tamamlanmasıyla birlikte işlevselliğini iyice artıran İstanbul Limanı yıllar içinde diğer kıyı kentlerinde de çeşitli limanların işlev kazanması, sanayinin kent merkezlerinden çepherlere taşınması, limanların özelleştirilmesi ve sayıca artması ile birlikte işlevini yitirmiştir (Öğüt Erbil ve Erbil, 2001).

Tarihte uzun zaman boyunca Türkiye ve Dünya için aktif ve önemli bir rolü olan İstanbul Limanı'nın, hızla gelişen ve değişen İstanbul içinde işlevini yitirdiği gibi önemini de yitirmemesi, tarihteki kullanımı ile olmasa da kente yeniden, yeni bir işlevle kazandırılması için yeniden canlandırılması gerekmektedir. İstanbul Limanı bölgesinin kent ve kentli için hareketli, canlı ve yaşayan bir alan olarak kullanılabilirliği sağlanmalıdır. Yeniden canlandırma olgusunun bu ölçütler doğrultusunda gerçekleştirilebilmesi için bölgenin kamusal kullanıma açılması ve bu doğrultuda projelendirilmesi öngörülmektedir (Çizelge 4.1).

Çizelge 4.1 : Karaköy kıyı bölgesi ve İstanbul Limanı için yapılmış SWOT analizi

GÜÇLÜ YÖNLER	FIRSATLAR
<ul style="list-style-type: none"> · Karaköy bölgesinin tüm Boğaz'a hakim bir kıyı alanına sahip olması · İstanbul Limanı'nın tarihi Beyoğlu semtine yakın olması · Karaköy kıyı bölgesinde ve İstanbul Limanı'nın yakın çevresinde tarihi ve kültürel yapıların olması · Karaköy kıyı bölgesine çok çeşitli toplu taşıma olanağının olması 	<ul style="list-style-type: none"> · Karaköy kıyı bölgesi ile kıyı ilişkisinin kurulabilir olması · Karaköy kıyı bölgesinde iş yerleri, okullar ve konut yapılarının olmasının kamusal alan kullanma potansiyelini artırması · Son dönemde Karaköy kıyı bölgesinin kullanımının artması · İstanbul Limanı'nın konumunun kamusal kullanım için uygun olması · İstanbul Limanı'nın büyük ölçekli bir kullanım alanına sahip olması · İstanbul Limanı'nın kamusal kullanımın sosyal, kültürel, rekreasyonel, estetik ve ekonomik potansiyeller olması
ZAYIF YÖNLER	TEHDİTLER
<ul style="list-style-type: none"> · Kent-Kıyı kopukluğu · Karaköy kıyı bölgesinde kamusal açık alan eksikliği · Karaköy kıyı bölgesinde yeşil alan eksikliği · İstanbul Limanı'nın gümrüklü saha olması · Karaköy kıyı bölgesindeki ve İstanbul Limanı alanı içindeki tarihi yapıların strüktürel açıdan güçsüz olmaları · Eski Tophane Meydanı'nın kaybolmuş olması 	<ul style="list-style-type: none"> · Karaköy kıyısının kentliye kapalı olması nedeniyle kentli haklarının korunamaması · İstanbul Limanı'na girişin yasak olması · İstanbul Limanı'nın kruvaziyer liman olarak kullanılması · Kruvaziyer limanın ekolojik dengeye zarar vermesi · Kruvaziyer gemilerin demirlediği günlerde tur otobüslerinin trafiği olumsuz etkilemesi · Kruvaziyer limanın manzara ve silüeti bozması

Kent kültürü, kentlilerin doğal bir şekilde, kendiliğinden ortak bir paydada buluşarak bir süreç içinde kent ya da kentin bir parçası hakkında ürettikleri değerlerle

oluşmaktadır. Aynı zamanda bu süreç içinde kent ve kent kültürü ile ilgili bir bellek de oluşmaktadır. “Kentsel bellek” olarak literatüre geçmiş olan bu kavram, kent kültürünün kentliler tarafından anlamlandırılmasıyla gelişmektedir (Simmel, 1996). İstanbul Limanı’nın geçmişteki öneminin de vurgulandığı bir tasarım anlayışı ile bölgede yaratılacak bir kamusal alan ile kentsel belleğin de yeniden canlandırılmasının ve güçlendirilmesinin sağlanacağı düşünülmektedir.

Bu tez çalışması kapsamında çalışma alanı olan İstanbul Limanı’nda, gözleme dayalı kullanıcı davranışları ve anket çalışmasını da kapsayan, sosyal veri analizleri yapılmıştır. Bu analizler doğrultusunda ulaşılan sonuçlara göre, İstanbul Limanı ve çevresinde bulunan insanların bölgeyi kullanma amacı yalnızca hedeflerindeki yere ulaşmaktır. Kullanıcıların çoğu Karaköy kıyı bölgesi kapsamındaki bu alanı (İstanbul Limanı ve çevresi) geçiş amaçlı kullanmaktadırlar. Çalışma alanı ve yakın çevresinde hiç kamusal açık duraklama ve dinlenme alanı bulunmayışı bu bölgenin kullanılabilirliğini azaltmakta ve İstanbul Kıyıları arasında bu bölgenin tercih edilememesine neden olmaktadır; oysaki Fındıklı ve Karaköy sahillerinin tam arasında yer alan İstanbul Limanı’nın kamusal kullanım potansiyeli çok yüksektir. İstanbul Limanı kamusal bir kullanım ile yeniden canlandırılması ile Fındıklı ve Karaköy sahilleri birbirlerine bağlanıp sahil şeridinde süreklilik sağlanarak (MSGSÜ alanı dışında) kullanım potansiyeli çok yüksek olan bu alandan kamusal anlamda yararlanılabilecektir. Buna ek olarak bu alanın sadece bir geçiş bölgesi olmasının bir diğer olumsuz yönü de, fiziksel veri analizlerinde de incelenmiş olan, çevredeki tarihi değer taşıyan yapılar (Tophane Saat Kulesi, Nusretiye Camii, Tophane-i Amiriye, vb.) geri planda kalmalarıdır (Şekil 4.58). Kullanıcının, bölgedeki kamusal alan eksikliğinden kaynaklanan, geçip gitme, duraklayamama durumu önemli yapılar ile ilgili farkındalığı azaltmaktadır. Bu durum da kentlinin yaşadığı kentteki tarihi ve kültürel değerlerin bilincinde olmamasına ve dolayısıyla kent merkezli yaşam kalitesinin yükseltilememesine neden olmaktadır. İstanbul Limanı’nın oluşturacağı kamusal kullanım olanağının çevredeki tarihi ve kültürel önemi ön plana çıkarması da öngörülmektedir.



Şekil 4.58 : Tarihi değer taşıyan yapıların geri planda kalmaları (17.10.2014)

Tarihi ve turistik açıdan İstanbul'un en önemli semtlerinden olan Beyoğlu'nun, İstanbul Limanı'nın mevcuttaki kamusal kullanıma kapalılığı nedeniyle, kıyıya açılan eteklerinde deniz ile ilişki kurulamamaktadır. Taksim'in en yoğun kullanılan kısmı olan İstiklal Caddesi üzerindeki, çoğu kişinin buluşma noktası olarak seçtiği, Galatasaray Meydanı'ndan Boğazkesen Caddesi ile İstanbul Limanı'na direkt bağlantı sağlanabilme olanağı da varken Beyoğlu'nun merkezindeki semtlerden kıyıya ulaşmak mümkün değildir. Ayrıca, Fındıklı'dan Karaköy'e doğru, sahilden kullanılacak tek yol olan, Kemankeş Caddesi üzerinden yürünürken Boğaz ile yol arasında 50 metre ile 200 metre arasında değişen bir uzaklık mevcuttur. Boğaza bu kadar yaklaşmışken İstanbul Limanı Bölgesi boyunca (yaklaşık 1.100 metre) su ile hiçbir iletişim kurulamamaktadır. İşlevini yitirmiş bir liman alanı boyunca su ile bu denli kopuk kalmak ve kıyıyı kullanamamak tüm Beyoğlu ilçesinin sosyal ve fiziksel karakterini etkilemektedir. Beyoğlu'nun, daha bütüncül bir şekilde kullanılabilmesinin ve tarihindeki etkisinin yeniden sağlanabilmesi için İstanbul Limanı'nın mevcuttaki duvar etkisi kırılarak kamu kullanımına açılmalı ve yeniden canlandırılmalıdır (Şekil 4.59).



Şekil 4.59 : İstanbul Limanı'nın mevcuttaki duvar etkisi (17.10.2014)

İstanbul Limanı'nı oluşturan Salıpazarı ve Galata rıhtımlarından, Salıpazarı Rıhtımı özelinde İstanbul 1 No'lu kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 07.07.1993 gün ve 4720 sayılı karar ile "Kentsel Sit Alanı" olarak ilan edilmiş ve 29.09.1993 ve 4054 sayılı Kurul Kararı ile de koruma amaçlı imar planı yapılıncaya dek geçici yapılaşma koşulları belirtilmiştir. Bu özel koşullara rağmen bölge, Bakanlar Kurulu'nun 15.12.1994 tarihli ve 94 / 6345 sayılı kararı ile "Turizmi Teşvik Kanunu"na göre "Turizm Merkezi" olarak belirlenmiştir. Bu karardan sonra konu hakkındaki yasal düzenleme netlik kazanmamıştır ve çeşitli torba yasalar çıkarılmaya devam etmektedir. Bu alan hakkında süregelen çok sayıda dava da bulunmaktadır. Tüm bu çelişkilere rağmen, bölgenin turizm merkezi olarak belirlenmesinin ardından işlevini yitirmiş bu liman 30.03.2004'te Kıyı Kanunu Yönetmeliği'ne *krvaziyer liman* tanımının girmesiyle bu işlevde kullanılmaya başlanmıştır (ÖİB, 2013). Tarihi ve kültürel değerler barındıran İstanbul Limanı'nın kruvaziyer liman olarak kullanılmaya başlanması mimarlar, şehir plancıları, peyzaj mimarları, tarihçiler gibi pek çok meslek adamının tartışmalarına neden olmuştur. Salıpazarı Rıhtımı'nda oluşturulmuş olan kruvaziyer liman, tarihi ve kentsel açıdan

büyük değer taşıyan Tophane Meydanı'nın kaybolması, kıyıların kullanıma kapanması, Beyoğlu tarihi merkezinin kıyılarından koparılması, kruvaziyer gemiler nedeniyle ekolojik dengenin sarsılması (su kirliliği, hava kirliliği, vb.), trafiğin olumsuz etkilenmesi ve kent silüetinin ve deniz manzarasının bozulması (Şekil 4.60) gibi daha da artırılacak sorunlara sebep olmuştur.



Şekil 4.60 : Kruvaziyer gemiler sebebiyle kent silüetinin ve deniz manzarasının bozulması (URL-58)

Tüm bu sebepler nedeniyle Galata ve Salıpazarı rıhtımlarından oluşan, yüzyıllar boyunca İstanbul için büyük önem taşımış olan İstanbul Limanı kamusal kullanıma açılarak yeniden canlandırılmalı ve kente ve kentliye tekrar hatırlatılmalıdır (Şekil 4.61). Bu sayede, sadece İstanbul Limanı değil, çevresindeki tarihi ve kültürel mekan ve yapılar da (Tophane Meydanı, Nusretiye Camii, Tophane Kasrı, Kılıç Ali Paşa Külliyesi Camii, Tophane-i Amire, vb.) yeniden vurgulanmış olacaktır.



Şekil 4.61 : İstanbul Limanı mevcut problemler

4.5 İstanbul Limanı'nın Yeniden Canlandırılması Önerisi

Türkiye genelinde ve özellikle İstanbul'da kentsel kıyı alanları ticari ve iktisadi kaygılar ve çıkarlar nedeniyle kamusal kullanımı, kente ve kentliye katkıları gözetmeksizin, çeşitli amaçlar doğrultusunda kullanılmaktadır. Oysaki kentsel kıyıları, kentin en değerli alanlarını oluşturması nedeniyle, ayrı bir önem ve titizlikle ele alınarak, özellikle kent ve kamu yararına olacak şekilde, en etkili biçimde kullanılmalıdır. Bu doğrultuda, İstanbul için tarih boyunca çok önemli bir liman olmuş olan İstanbul Limanı'nın, günümüzde işlevini yitirmiş olması nedeniyle kamusal bir açık alan olarak yeniden ele alınması gerektiği düşünülmektedir.

Yıllar içinde, Türkiye'de diğer kıyı kentlerindeki limanların işlev kazanması, sanayinin kent merkezlerinden çepherlere taşınması, limanların özelleştirilmesi ve sayıca artması (Öğüt Erbil ve Erbil, 2001) ve 1986 yılında liman alanının yük gemilerine, 1988 yılında TIR trafiğine kapatılması ile Galata ve Salıpaazarı rıhtımlarından oluşan İstanbul Limanı işlevini kaybetmiştir (Odman, 2011). Bu liman alanı işlevsizliğine rağmen yıllardır gümrüklü saha olarak dışarıdan (çalışanlar ve yolcular dışındaki kullanıcılar) kullanıcılara kapalı, geçilmez bir alan olarak işlev görmektedir. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın, Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik'te yaptığı değişiklikle "Kruvaziyer Liman"ı tanımladığı 30 Mart 2004 tarihinden beri de kruvaziyer liman olarak TDİ'nin hizmet alanı kapsamında bulunmaktadır. Bu kullanım nedeniyle kent-su ve kentli-su ilişkisini kesmekte ve alanda kamusal kullanımın sağlanamamaktadır. Kentten Boğaz ve Boğaz'dan kent görünüşü (silüet) bozulmakta, tarihi doku hissedilememekte ve Beyoğlu Boğaz ile bütünleşememektedir. Bunların yanı sıra rıhtımlara yanaşan kruvaziyer gemilerin taşıdığı yoğun nüfusun yakın çevre ve kent trafiğini olumsuz yönde etkilemesi de kruvaziyer limanın kent üzerinde yarattığı etkilerden bazılarıdır (Karabey, 2012).

Bu alanı turizm amaçlı kullanma politikası kenti ve kentliyi ikinci plana atmakta ve önceliği turizm ve turistlere vermektedir. Oysaki İstanbul Limanı'nın bir bütün olarak tasarlanıp, bu çalışmada araştırılmış diğer tüm dünya örneklerindeki gibi, öncelikle kent ve kentli yararına kamusal kullanıma açılması aynı zamanda turistik çekim de sağlayacaktır. Bir devlet stratejisi olan Galataport Projesi'nde yer alan liman, otel, iş merkezi ve ticari fonksiyonlar ile alan kendiliğinden yarı-kamusal

ve/veya kamusal olmayan (özel) bir alan haline gelecektir. Oysa kamusal alanlar gündelik yaşam içinde hiçbir sosyal ya da fiziksel bir engelle karşılaşılmeden, tüm kentlilere ve ziyaretçilere eşit şartlarda hizmet vermesi gereken alanlardır. Kamusal alanların sağlıklı ve verimli çalışabilmesi için yalnızca hedef bir kitle değil kentte bulunan herkesin gözetilmesi gerekmektedir (İnceoğlu, Aytuğ; 2009). Bu alanının kamusal bir kullanım ile yeniden canlandırılabilmesi için kruvaziyer liman işlevinin kaldırılıp İstanbul'da çok iyi analiz edilerek seçilmiş, Salıpazarı'nda neden olduğu dezavantajları tekrarlamayacak, kentin ve kentlinin haklarını ihlal etmeyecek bir alana taşınmalıdır. Kruvaziyer Liman'ın taşındığı alandan tarihi kent merkezine çok yakın olan İstanbul Limanı'na motorlar ile ulaşım sağlanması önerilmektedir. HafenCity Bölgesi'nin en sonunda yer alan kruvaziyer liman alanı bu duruma iyi bir örnek oluşturmaktadır. HafenCity kruvaziyer limanı kent dokusunu perdelemeyen, çevre kirliliği ve trafik problemi ve yaratmayan; ancak ulaşımın kolaylıkla sağlanabildiği bir noktada yer almaktadır.

Kamusal bir açık alan tasarımının başarılı olması için Whyte'in (1980) belirttiği dört özellik bulunmaktadır. Bunlar:

- Kamusal alan olarak değerlendirilecek alanın ulaşılabilir olması
- Kullanıcılar için çeşitli aktiviteler sağlanması
- Konforlu ve kaliteli bir mekan üretilmiş olması
- Kullanıcılar arasında sosyal bir etkileşim sağlanmasıdır.

Bu tez çalışması kapsamında dünya örnekleri incelendiğinde de Whyte'in ortaya koymuş olduğu bu dört özelliğin sağlanmış olduğu görülmektedir. İstanbul Limanı alanı da bu doğrultuda tasarlanmalı ve kent ve kentliye kazandırılmalıdır.

İstanbul Limanı'nında kamusal bir açık alan yaratılırken Toronto Kent Kıyısı örneğinde olduğu gibi toplanma mekanları yaratılarak sosyal bir etkileşimin oluşması sağlanmalıdır. Alanın etkin bir biçimde kullanılabilmesi ve kullanıcıların alanda daha uzun vakit geçirmelerini sağlamak amacıyla Toronto incelenmiş olan tüm örneklerde olduğu gibi masa-sandalyeler, banklar, oturma basamakları gibi çeşitli oturma alanları yaratılmalıdır.

Bu çalışmada yer alan örneklerde ve diğer dünya örneklerinde de su ile daha yakın etkileşim kurulmasını sağlayan platform ve iskelelerin sıkça kullanıldığı

görülmektedir. İstanbul Limanı'nın kamusal bir alan olarak yeniden değerlendirilmesi ve bu sağlanırken de yoğun bir kullanım elde edilebilmesi için, alanın yıllardır kamuya ve Beyoğlu'na kapalı olan, erişilemeyen kıyılarının kullanımının etkin bir biçimde sağlanması amacıyla su yüzeyine yaklaşan, zaman zaman suya doğru uzanan platformlar ve iskeleler yapılması önerilmektedir. Bu tasarım elemanlarının balık tutmak, gezinti yapmak ve seyir gibi çeşitli amaçlarla kullanılabilmesi öngörülmekte ve kent ve kentlinin Boğaz ile olan etkileşimini artıracığı düşünülmektedir.

Dünya örneklerine bakıldığında kamusal açık alanların, ölçeği ne olursa olsun, yalnızca sert zemin üzerine oturtulmuş elemanlardan ya da yalnızca yeşil alanlardan oluşmadığı, tüm kamusal alanın hem sert zemin, hem yeşil alanlardan oluşan bir sentez halinde, bütüncül olarak tasarlandığı görülmektedir. İstanbul Limanı özelinde geliştirilen bir tasarımda da bu karma yapıyı oluşturmak gerekmektedir. Özellikle Hunter's Point South ve Pirrama Parkı projelerinde görülen bu özellik İstanbul Limanı alanında da yeşil parsellerin toplanma mekanları ve meydanlar gibi sert karakterdeki öğeleri desteklemesi gerekmektedir.

Tarih boyunca, ev sahipliği yaptığı her millet için her zaman çok önemli bir liman bölgesi olmuş olan İstanbul Limanı alanına bu tarihi ve kültürel önemini yansıtacak bir yeniden canlandırma projesi önerilmesi gerekmektedir. Bu nedenle, çalışma alanı içindeki TDİ Müdürlük ve Genel Müdürlük binaları, Çinili Han, Yolcu Terminali ve Sedat Hakkı Eldem tarafından tasarlanan antrepo ve depolar aslına uygun şekilde renove edilerek korunmalı ve öncelikli olarak sosyal, kültürel ve ticari fonksiyonlar sağlayan yapılara dönüştürülmelidir. İstanbul Limanı'nı bu doğrultuda bir yaklaşım ile biçimlendirmek hem kentli, hem de turistler (ziyaretçiler) için bir çekim merkezi haline gelmesini sağlayacaktır. Özellikle Toronto Kenti Kıyı Projesi ve HafenCity Bölgesi Projesi'nde olduğu gibi, kamusal alanları çevreleyen yapıların sosyal ve kültürel tesisler, alışveriş birimleri, kafe ve restoranlar, turist bilgilendirme birimleri, çocuk kulübü gibi fonksiyonlarda olması, yapılan kullanıcı yoğunluğu ve kullanıcı davranışları analizlerinden de anlaşıldığı üzere, çekim noktaları olarak kullanıcıları alana yönlendirecektir. Bunların yanı sıra bölgenin tarihi ve kültürel önemini vurgulamak için, HafenCity Bölgesi Projesi'nde de bir örneği olduğu, tarihi bir liman alanı olan İstanbul Limanı alanında geçmişte kullanılmış olan gemilerin

replikalarının yer aldığı bir limancık olabileceği düşünülmektedir. Bu uygulamanın aynı zamanda turistik bir çekim yaratarak ziyaretçi sayısını da artıracak ve çalışma alanı ve çevresini canlandıracağı tahmin edilmektedir.

Galata Rıhtımı ve Salıpazarı Rıhtımı'nın oluşturduğu İstanbul Limanı ile ilgili olarak geliştirilen bir kamusal kullanım ile yeniden canlandırma önerisinin Türkiye'nin en önemli kıyı kentlerinden biri olan İstanbul için büyük önem taşıyacağı ileri sürülmektedir. Bu bölge için geliştirilmiş olan bu tasarım önerisi bölgenin sosyal, kültürel, tarihi ve ekonomik değerlerini yükseltmeyi amaçlamaktadır. Bölgede sağlanması hedeflenen hareketli ve çeşitli işlevselliğin toplum yapısında ve özellikle bölge ölçeğinde olmak üzere kent genelinde önemli olumlu gelişmeler yaratacağı düşünülmektedir.

2004'ten beri İstanbul Limanı, Salıpazarı Rıhtımı'nda yer alan kruvaziyer limanın kentte olumsuz etki yaratmayacak başka bir yere taşınması ile hem kentten Boğaz'a, hem de Boğaz'dan kente bakıldığında silüeti ve manzarayı bozan ve kapatan büyük kruvaziyer gemilerin olumsuz etkilediği estetik değerlerin artması hedeflenmektedir. İstanbul Limanı'nda kruvaziyer gemiler yerine tarihi gemilerin yer aldığı küçük bir liman alanı ile limanın tarihteki öneminin vurgulanması ve kullanıcılarda farkındalık yaratması beklenmektedir. İlhan Tekeli'nin de (2010) belirttiği üzere kentte yaşayan kişinin yer duygusu ve mekanın kimlikliliği; okunabilir olması, toplumsal anılara sahip olması ve tarihsel sürekliliği olması ile ortaya çıkmaktadır.

İstanbul Limanı'nın gümrüklü saha haline gelmesiyle sürekliliğini kaybetmiş olan kıyı bandı, kamusal bir kullanım ile yeniden canlandırıldığında devamlılığını tekrar kazanmış olacağı ve kıyı kullanımının artacağı ön görülmektedir. Aynı zamanda bu bölgenin kamusal kullanıma açılması ile Beyoğlu semtinin kıyıları ile tekrar bütünleşmesi sağlanmış olacaktır, bu da limana komşu olan mahallelerin tüm sokaklarının yeniden boğaza kadar ulaşacağını ve kent, kentli ve su arasındaki etkileşimin, dolayısıyla da yaşam kalitesinin artacağını göstermektedir. Yaşam kalitesi doğal (İstanbul Boğazı) ve insan yapımı çevrenin (İstanbul Limanı kamusal alanı) karşılıklı etkileşimiyle belirlenmektedir (Perloff, 1968). İstanbul Limanı'nın kentli için kentteki bir kayıp alan olma durumundan çıkarak kamusal bir alan haline gelmesiyle, kent merkezli yaşam kalitesinin de elde edilmiş olacağı hedeflenmektedir; çünkü bu kavram yaşanan mekanların yer duygusu oluşturması,

kimlikliliği, okunabilirliği ve toplumsal bellekte bir yeri olması gibi etmenlere bağlı olarak gelişmektedir (Tekeli, 2010).

İstanbul Limanı'nın mevcuttaki kapalı liman karakterinden kurtularak kamusal bir alan halini almasıyla İlhan Tekeli'nin (2011) belirlemiş olduğu kentli hakları doğrultusunda kent ve kentli etkileşiminin artacağı düşünülmektedir. Kentli haklarının oluşturulmasındaki temel amaç kentlilere insan haklarının bütüncüllüğü içerisinde, yaşanılabilir, kaliteli bir kentin oluşturulmasını sağlamaktır. Kentlerdeki yaşamsal ihtiyaçlar ve demokratik ve eşitlikçi bir anlayışla kentlerin geliştirilmesi için kentlilerin haklarının sağlanması ve korunması gerekmektedir. Bu kentli haklarının İstanbul Limanı ile olan ilişkileri şu şekilde değerlendirilebilir:

Kruvaziyer Liman'ın yer değiştirmesiyle birlikte hava, su, gürültü gibi çevre kirlilikleri ortadan kalkacak ve ekolojik dengelere daha duyarlı bir kentsel çevre elde edilecektir. Ayrıca trafikte bir hafifleme meydana geleceğinden kentlinin konforlu bir şekilde seyahat ederek ulaşımını sağlamasına olanak veren yol ve ulaşım sistemine sahip olma hakkı da korunmuş olacaktır.

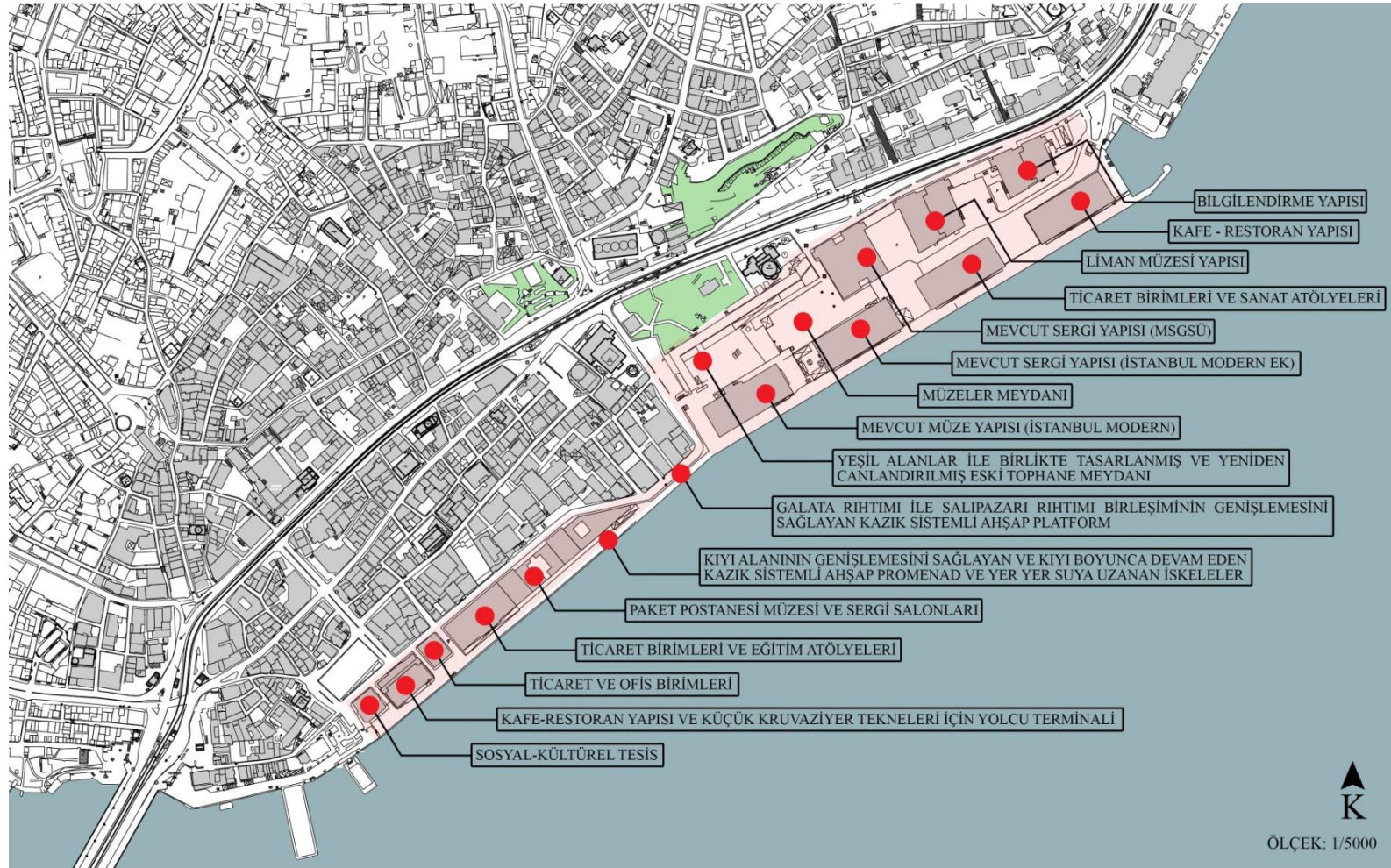
İstanbul Limanı'nda bulunan tarihi değeri olan mevcut yapıların aslına uygun bir biçimde renöve edilerek yeniden işlevlendirilmesiyle kentlinin geçmişle sembolik bağlar kurabilme hakkı sağlanacaktır.

İstanbul Limanı'nın kamulaştırılmasıyla, kentte yaşayanların yaş, yetenek ya da gelir ayrımı olmaksızın boş zamanlarını değerlendirme olanaklarından yararlanabilme hakları da korunmuş olacaktır.

İstanbul Limanı alanının kamusal bir kullanım doğrultusunda yeniden canlandırılması için geliştirilmiş tüm bu öneriler ile bölgede ve kentte kentli haklarını korumak; kamusal kullanımı sağlamak; kent-kentli-su ilişkisini bölgede oluşturmak, kentte kuvvetlendirmek ve sosyal, kültürel, estetik ve ekonomik değerleri artırmak hedeflenmektedir (Şekil 4.62 ve Şekil 4.63).



Şekil 4.62 : İstanbul Limanı yeniden canlandırma projesi için öneilen tasarım kararları



Şekil 4.63 : İstanbul Limanı'nın yeniden canlandırma projesi için önerilen fonksiyonlar

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Su, tarih boyunca her zaman ticaret ve sanayi için önemli bir yer tutmuştur; bu nedenle Sanayi Devri sırasında çokça kullanılarak tahrip edilmiş olan su kıyıları Sanayi Devri sonrasında terk edilerek işlevini kaybetmiş ve bozulmuş, çürümüş alanlar haline gelmişlerdir. Kent ve kentli için sosyal, kültürel, rekreasyonel, estetik ve ekonomik olarak çok değerli olan bu alanlar 1960'lı yıllarda ilk olarak Amerika'da yeniden canlandırılmaya başlanmıştır. Kentsel kıyı alanları yeniden canlandırma kavramı kapsamında ele alınırken genel olarak kamusal bir kullanım yaklaşımı gözetilmektedir.

Türkiye üç yanı denizlerle çevrili oluşunun getirdiği avantajlar doğrultusunda tarih boyunca hep önemli liman kentlerine ev sahipliği yapmıştır. Bu kentlerin en önemlilerinden biri her dönemde İstanbul olmuştur. Bizans İmparatorluğu döneminde Tarihi Yarımada ve Haliç Kıyıları limanlarla çevrelenmiş ve İstanbul çok önemli bir liman kenti haline gelmiştir. İstanbul'un fethedilmesiyle Osmanlı'nın başkenti olmuş ve önemli liman faaliyetleri bu dönemde de devam etmiştir. Cumhuriyet'in ilanı ile pek çok kanun ve yönetmeliğin değişmesi ve yeni demiryollarının kurulmasıyla İstanbul'daki limanlarda çeşitli işlev değişiklikleri olmuştur.

İstanbul Limanı'nın 1986 yılında yük gemilerine, 1988 yılındaysa TIR trafiğine kapatılmasıyla bu alan işlevsizleşmiş ve terk edilmiştir. Beyoğlu'nun denize açılan eteklerinin kamuya tamamıyla kapalı oluşu, işlevini yitirmiş olsa da önemini yitirmemiş ve güncelliğini koruyan bir alan olması nedeniyle bu tez çalışmasının amacı doğrultusunda odak alanı olan İstanbul Limanı'na yönelik bir yeniden canlandırma önerisi getirilmesi hedeflenmiştir.

Bu amaç doğrultusunda tez çalışmasının kapsamını öncelikle kıyının ve kentsel kıyı kavramlarının ne olduğu, kıyının kentsel kıyıya dönüşme sürecinin nasıl geliştiği gibi araştırma soruları oluşturmaktadır. Kentsel kıyıları tarih boyunca nasıl bir süreç geliştirmiştir, sanayi sonrası kıyı alanları dünyanın öncü kentlerinde nasıl yeniden ele alınmıştır, bu yeniden ele alınış sürecinde hangi konulara önem verilmiştir

sorularının da yanıtları aranmıştır. Bunların yanı sıra yeniden canlandırılan alanlar kente ne gibi katkılarda bulunmuştur sorusunun da yanıtları tezin gelişmesini sağlamış ve tezin amacına bağlı olarak ulaşılmak istenen sonuçta önemli rol oynamışlardır. İstanbul Limanı'nın tarihsel süreci nasıl gelişmiştir, dünya örneklerinden edinilen bilgiler ışığında İstanbul Limanı özelinde nasıl bir yeniden canlandırma süreci izlenmelidir sorularına da çalışma alanının irdelendiği ve bu alana öneri geliştirildiği bölümde yanıt aranmıştır.

İstanbul Limanı alanına yeniden canlandırma önerisi geliştirilirken kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılması konusu araştırma soruları kapsamında geniş çapta ele alınmış ve kıyı ve kentsel kıyı kavramı, kıyıların kullanımı, kıyı kentlerinin ve kentsel kıyıların tarihsel gelişimi araştırılmış ve incelenmiştir. Çeşitli nedenler sonucunda terk edilmiş ve işlevini kaybetmiş alanların yeniden canlandırılması ile ilgili incelemeler yapılmış ve İstanbul Limanı için geliştirilen önerinin çağdaş, güncel ve dünyada geçerliliği olabilmesi için dünya çapında çeşitli nedenlerden dolayı işlevini yitirmiş kıyı alanlarına yapılmış örnekler araştırılmıştır.

1960'lı yıllarda dünyada, 1980'li yıllarda Türkiye'de literatüre konu olarak araştırılmaya başlanmış bir konu tüm dünyada halen güncelliğini korumaktadır. Günümüzde hala sanayi sonrası çöküntü alanı halindeki kıyı alanları yeniden canlandırılırken öncelikli olarak kentli ve kullanıcı odaklı kamusal kullanım kaygısı ile çalışmalar yapılmaktadır. Dünya örneklerinin incelenmesi sonucunda bu kaygı ile kentsel kıyıların çoğunlukla karma kullanım ile yeniden canlandırma yönteminin kullanıldığı ortaya çıkmıştır; ancak yine de sadece tek bir kamusal amaca (rekreasyon, dinlenme, oturma, seyir, vb.) hizmet eden proje örneklerinin de bulunduğu gözlemlenmiştir. Değişmeyen tek olgunun ise tüm dünya örneklerinde kent merkezindeki işlevini yitirmiş bir kıyı alanının kamusal çıkarlar doğrultusunda yeniden canlandırıldığıdır.

İstanbul Limanı özelinde bakıldığında bu alan kruvaziyer liman ya da kamusal alan olması gerektiği konusunda çok karışık bir hukuki süreç geçirmiştir ve uzun yıllardır tartışılmıştır. Bu çok tartışmalı bir süreç geçirmiş olan İstanbul Limanı alanını sentezleyebilmek için tez kapsamında Karaköy kıyı bölgesinde çeşitli sosyal ve fiziksel analizler yapılmıştır. Bu analizler İstanbul Limanı'nın kamusal alan olarak değerlendirilebileceği sonucunu ortaya koymuştur. Sosyal veri analizleri başlığı altında çalışma alanında yapılmış olan kullanıcı yoğunluğu ve davranışları

gözlemleri ve anket çalışması sonucunda kullanıcılardan edinilmiş alan ile ilgili görüşler de İstanbul Limanı'nın kamusal bir kullanım ile yeniden canlandırılmasındaki önerilerin gelişmesinde belirleyici olmuştur. Ayrıca, İstanbul Limanı'ndaki kullanıcı yoğunluğunun ve davranışlarının gözlemlenmesi sonucunda burada duraklamak, dinlenmek ve rekreatif olarak zaman geçirmek üzere uygun bir alan olmayışından kaynaklanan kullanım eksikliği olduğu anlaşılmıştır ve alan kullanıcılarının bölgede bu tip eksikliklerin giderildiği bir alana ihtiyaç olduğunu savunduklarını ortaya koymuştur. Aksi halde bu bölgenin şimdi olduğu gibi ileride de yalnızca geçiş amaçlı kullanılan, kıyı kullanımına ve Boğaz etkileşimine tamamiyle kapalı, trafiğe, ve çevresel değerlere zararlı, estetik değerlerden yoksun, tarihi ve kültürel değerlerinin geri planda kaldığı ve kentlinin hiçbir sosyal etkileşimde bulunmadığı bir kayıp alan olarak kalacağı sonucu ortaya çıkmıştır. Kullanıcı görüşleri doğrultusunda bu alandan kruvaziyer limanın kaldırılarak toplanma ve dinlenme alanları, yeşil alanlar, çocuk oyun alanları gibi fonksiyonların olduğu ve sosyal-kültürel, kafe-restoran, ticari-idari ve bazı turizm yapıları ile desteklenen kamusal bir açık alan haline getirilmesi ile buranın çok daha kullanılabilir bir alana dönüşeceği de düşünülmektedir.

Çalışma alanı için yapılmış olan fiziksel veri analizleri de göstermektedir ki İstanbul Limanı bulunduğu bölge olarak Beyoğlu kıyılarını kapladığından, topografik açıdan düz bir alanda yer aldığından, ulaşım olanaklarının çok çeşitli ve rahat olması, bölgenin iç kısımlarına göre kıyıda yerleşimin seyrelerek açık alan imkanı sunmasından dolayı daha rahat olduğundan kamusal bir alan yaratılması için elverişli olduğu ortaya çıkmıştır. Bunlara ek olarak bir kamusal alanın canlılığını koruyabilmesi için gerekli altyapının da bu bölgede bulunduğu görülmektedir. Örneğin, bölgede kullanımın çok çeşitli olması (konut, ticaret, eğitim, vb.) ve turistik açıdan ilgi çekici tarihi, kültürel ve dini mimari örneklerin yer alması da kamusal canlılığı sağlayacak etmenler olarak yorumlanmaktadır.

Ayrıca bu çalışmada Galata Rıhtımı ve Salıpazarı Rıhtımı'nın tarihsel gelişimleri araştırılarak geçirdiği tarihsel süreç sonucunda daha önce de değinilmiş olan limanın işlevini yitirmiş olup belirtilen sosyal ve fiziksel potansiyellerin de varlığına karşın kamusal bir yarar sağlamayı, su – kıyı – kent – kentli iletişimini kesmesi gibi nedenlerle yeniden canlandırılması gerektiği irdelenmiştir.

Sonuç olarak, bu nedenler doğrultusunda İstanbul Limanı'nın yeniden canlandırılması gerektiği sonucuna varılmıştır. İstanbul Limanı özelinde bir kentsel kıyı yeniden canlandırma proje önerisi hazırlanırken dünya örneklerinde olduğu gibi kamu ve kent yararı düşünülmüş, kentli hakları ve çalışma alanının kültürel ve tarihi değerleri ortaya çıkarılarak vurgulanmasını sağlayan aşağıdaki öneriler geliştirilmiştir:

- İstanbul Limanı alanı da, incelenmiş olan tüm dünya örneklerinde olduğu gibi bir kamusal alan olarak değerlendirilerek yeniden canlandırılmalı ve kent – kentli – kıyı yararına kullanılmalıdır.
- İstanbul Limanı sınırı içerisinde yer alan yapılar kamusal kullanımı artıracak ve alanı ilgi çekici ve kullanılabilir kılacak sergi alanları, müzeler, kafe-restoranlar, turizm bilgilendirme, çocuk kulüpleri gibi kamusal ve yarı kamusal yapılara dönüştürülmeli
- Kruvaziyer liman Salıpazarı Rıhtımı'ndan detaylı incelemeler ve analizler yapılarak İstanbul için en uygun olacak olan alana taşınmalı ve taşındığı limandan İstanbul'un en önemli tarihi merkezlerinden biri olan Beyoğlu'ndaki İstanbul Limanı'na motor seferleri yapılmalıdır. Bunun İstanbul Limanı'nda oluşturulacak olan kamusal alanın canlılığını, her kesimden kullanıcının gelmesiyle çeşitliliğini ve kullanılabilirliğini de artıracak savunulmaktadır.
- İstanbul Limanı kamusal alanında kullanıcılar arasındaki sosyal etkileşimi artıracak toplanma, oturma ve dinlenme mekanları yaratılmalıdır. Bu yaratılırken tasarımda çeşitliliğe giderek farklı beklentilerin de karşılanması sağlanmalıdır (balık tutma, kısa ve uzun süreli oturma ve dinlenme, vb.).
- Uzun yıllardır ulaşılamayan Boğaz ile yakın bir ilişki kurulabilmesi ve kıyı alanının daha çok kullanıcıya hizmet verebilmesi için ekolojik dengeye ve tarihi değerlere zarar vermeyen sistemlerle uygulanmış ahşap platformlar ve yer yer Boğaz'a doğru uzanan ahşap iskeleler oluşturulmalıdır.
- İstanbul Limanı alanında oluşturulacak olan yeni kamusal alanın, yalnızca yapısal bir tasarım yaklaşımında olmaması, ekolojik bir yaklaşım güdülmesi ve kullanımın da çeşitlendirilebilmesi bakımından bu alan yeşil parseller ile bütüncül ve dengeli bir şekilde tasarlanmalıdır.

- Limanın tarihteki öneminin vurgulanarak kentli ve ziyaretçilerde farkındalık yaratacak ve alan kullanımını mevsimsel faktörlere, dönemsel faaliyetlere ve günün belirli saatlerine bağlı kalmadan artıracak ve ekonomik gelir grubu, yaş grubu, cinsiyet dağılımı, vb. gözetmeden kullanıcı çeşitliliğini sağlayacak bir tasarım yaklaşımı önerilmelidir.

Sonuç olarak tüm dünyada olduğu gibi İstanbul Limanı ve diğer işlevini yitirmiş kentsel kıyı alanlarının, kent ve kentli yararı başta olmak üzere, ekolojik, estetik ve ekonomik çıkarlar da gözetilerek kamusal bir alan olarak yeniden canlandırılması gerekmektedir. Çalışma alanında yapılan sosyal ve fiziksel veri analizleri doğrultusunda edinilen bilgilerden yeniden canlandırma projelerinin karar aşamalarında yararlanılması gerekmekte olduğu düşünülmektedir. Ayrıca alan kullanıcılarının yeniden canlandırma sürecinde yer almaları ve görüşleri dikkate alınarak farklı tasarımlar üretilmesi ve birden çok öneriyle kamunun seçimi de dikkate alınarak bir proje uygulanması gerektiği sonucuna varılmaktadır. Ayrıca, bu yeniden canlandırma sürecinde bu alan ile ilgili olarak üretilmiş projelerin gizliliğinin aksine ilgili meslek grupları ve meslek odalarıyla, üniversitelerle ve kamuoyuyla paylaşılması, projelendirme sürecinin şeffaf olarak, meslek insanlarının ve kamunun yorum, fikir ve önerilerine açık bir şekilde ilerlemesi de önerilmektedir. Bu sayede söz konusu kamusal alanın kullanıcısı olacak kesimin de tasarım sürecinde yer alması ve buna bağlı olarak kullanıcı gruplarının çeşitlenerek ve kullanımının artması sonucunun doğacağı savunulmaktadır.

KAYNAKLAR

- ASPECT Sydney P/L; Hill Thalix; CAB; Patterson Britton; Traffix; Lighting Art + Science** (2006). Former Water Police Site Master Plan Report. Pymont.
- AKRF Inc.; Eng-Wong, Taub Assoc.** (2012). Hunter's Point South Rezoning And Related Actions-Final Environmental Impact Statement. New York.
- Akkar, Z. M.** (2006). Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı'daki Kavramlar, Tanımlar, Süreçler Ve Türkiye. *Planlama* Sayı: 2006/2, s. 29-38. İstanbul.
- Akköse, A. C.** (2007). Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Değerlendirilmesi Kapsamında İstinye Tersane Alanı'nın İncelenmesi. İstanbul Teknik Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Anniken, K.** (1987). Public Access To Urban Waterfront Developments. Massachusetts Institute of Technology, Cambridge.
- Arslan, M.** (1982). Alanya-Side Kıyı Bandının Peyzaj Mimarisi Yönünden Çevre Sorunları ve Çözüm Yolları. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Balchen, B.; Linville, J.** (1971). The City Waterfront: Ending An Era Of Neglect. *Nation's Cities* Cilt: 10, Pennsylvania State University Press, Pennsylvania.
- Bird, E.** (2008). Coastal Geomorphology: An Introduction. John Wiley and Sons Ltd. Chicester.
- Breen, A.; Rigby D.**(1996). The New Waterfront: A Worldwide Urban Success
- Bruns-Berentelg, J.** (2006). HafenCity and IBA: Hamburg's Urban Future. HafenCity Hamburg GmbH ve Ministry of Urban Development and Environment of the Free and Hanseatic City of Hamburg, Hamburg.
- Bruns-Berentelg, J.** (2014). HafenCity Hamburg – Identity, Sustainability and Urbanity. HafenCity Hamburg GmbH, Hamburg.
- Bruttomesso, R.** (2001). Complexity On The Urban Waterfront, *Waterfronts In Post-Industrial Cities*, s. 39-49, Spon Press. London & New York.
- Carlson, J.F.** (1983). Public Trust and Urban Waterfront Development in Massachusetts: What is a Public Purpose. *Harvard Environmental Law Review* Sayı: 71, s. 71-106, Cambridge.
- Chang, T.C.; Huang, S., Savage, V.R.** (2004),. On The Waterfront: Globalization and Urbanization In Singapore. *Urban Geography* Sayı 25, s.413-436, Bellwether Publishing Ltd., Birmingham.
- Co, A. V.; Roderick, M.** (2010). HafenCity, Hamburg. Washington University, Washington.

- Craig, S.J.; Fagence, M.** (1995). *Recreation and Tourism As a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment: An International Survey*. Greenwood Publishing Group, Connecticut.
- Çöl, N.** (2009). XVI. Yüzyıla Kadar Galata'da Kentsel Dokuyu Etkileyen Faktörler. *Turkish Studies Dergisi*, Sayı: 4, s. 681-695, Alko Dijital Baskı Merkezi, İzmir.
- Dal, N.; Baysan S.** (2007). Kuşadası'nda Kıyı Kullanımı ve Turizmin Mekansal Etkileri Konusunda Yerel Halkın Tutumları. *Ege Coğrafya Dergisi*, Sayı: 16, s. 69-85, İzmir.
- Davidson-Arnott, R.** (2010). *Introduction to Coastal Processes and Geomorphology*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Demirkan, Ö.** (2014, Temmuz, 27). Galataport Gün Yüzüne Çıktı. *Vatan Gazetesi*. <http://www.gazetevatan.com/galataport-gun-yuzune-cikti-662480-ekonomi/>
- Doğan, E.; Erginöz M.A.** (1997). Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması, Arion Yayınevi, İstanbul.
- Duru, B.** (2003). Kıyı Politikası. Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, Ankara.
- Dyson, K.; Ryu J.; Leschine, T.** (2011). Government And Private Sector Roles In Urban Waterfront Restoration. Araştırma Raporu, School Of Marine Affairs, University Of Washington, Washington.
- Erbaş, A. E.** (2007). Port Regeneration and Sustainable Urban Development: The Case Of Galata Port and Haydarpaşa Port Projects in Istanbul After 2000. *43rd ISoCaRP Congress 2007*. Antwerp.
- Erkök, F.** (2002). Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kenti Bağlamında İstanbul'un Öznel ve Nesnel Değerlendirmesi. İstanbul Teknik Üniversitesi Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- FAO** (Food and Agriculture Organization of the United Nations) (2005). *Coastal GTOS Strategic Design and Phase 1 Implementation Plan*, Rome.
- Ferudun, A.** (2009). Kıyı Alanlarının Hukuki Statüsü. *Journal of Naval Science and Engineering* Sayı: 5, s. 76-93.
- Flemming, B.W.; Hansom, J.D.** (2011). Estuarine and Coastal Geology and Geomorphology – A Synthesis. *Treatise on Estuarine and Coastal Science*, s. 1-5, Elsevier Ltd.
- Fung, R. A.** (2000). Our Toronto Waterfront Report. Toronto.
- Gezici, F.** (2006). Kıyı Alanları Turizm Planlamasında Sürdürülebilir Turizm Kriterlerinin Alternatif Gelişme Modelleri ile Sınanması: Bodrum Yarımadası Örneği. İTÜ Araştırma Fonu Projesi, İstanbul.
- Gillotti, T.** (2005). Reclaiming the Waterfront. *Let's Talk Business* Sayı: 109. Center For Community Economic Development, Madison.
- Grubbauer, M.** (2011). Architecture and The Creation Of Place Specificity In Urban Development Projects: The case of Hamburg's Hafencity. *International RC21 Conference 2011*, Amsterdam.

- Gülez, S.** (1979). Doğu Karadeniz Kıyı Şeridinde Rekreasyon Potansiyelinin Saptanması ve Değerlendirilmesi. Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Yüksek Ziraat Enstitüsü, İstanbul.
- Gürsel, E.** (2013, Kasım, 06). Karaköy. *İstanbul SMD*, <http://ismd.org.tr/2013/page/5/?action=zuylezvao&month=5>
- Gürsel, E.** (2014, Kasım, 12). Tophane Meydanı'nı Nasıl Kaybettik? *Taraf Gazetesi*, <http://www.taraf.com.tr/haber-topthane-meydanini-nasil-kaybettik-167867/>
- HafenCity Hamburg GmbH** (2006 a). HafenCity Hamburg – The Masterplan. HafenCity Hamburg GmbH ve Ministry of Urban Development and Environment of the Free and Hanseatic City of Hamburg, Hamburg.
- HafenCity Hamburg GmbH** (2006 b). The Foundation of HafenCity: The Masterplan. HafenCity Hamburg GmbH ve Ministry of Urban Development and Environment of the Free and Hanseatic City of Hamburg, Hamburg.
- HafenCity Hamburg GmbH** (2013). Essentials-Quarters-Projects. HafenCity Hamburg GmbH ve Ministry of Urban Development and Environment of the Free and Hanseatic City of Hamburg, Hamburg.
- Hans, H.** (2007). Changes on the Waterfront – Transforming Harbor Areas. Institute of Urban and Regional Development of Berkeley University, California.
- Harney, A.L.** (1980). Reviving the Urban Waterfront. Institute for Environmental Action.
- Hoyle, B.** (2002). Urban waterfront revitalization in developing countries: the example of Zanzibar's Stone Town. *The Geographical Journal* Sayı 168, s. 141-162, Wiley and The Royal Geographical Society, Chichester.
- Hoyle, B.** (2010). Global And Local Change On The Port City Waterfront. *Geographical Review* Sayı: 90, s. 395-417, American Geographical Society, New York.
- Hudspeth, T.R.** (1980). Urban Waterfront Revitalization Employing Visual Preference as a Strategy for Managing Visual Resources and Facilitating Public Participation. *Coastal Zone '80*, Amer Society of Civil Engineers, Virjinya.
- Hudspeth, T.R.** (1982). Visual Preference As A Tool For Citizen Participation: A Case Study Of Urban Waterfront Revitalization In Burlington, Vermont. Title I of the Higher Education Act for Community Service and Continuing Education.
- İnceoğlu, M.; Aytuğ, A.** (2009). Kentsel Mekânda Kalite Kavramı. *Megaron Dergisi* Sayı: 4 no: 3, s: 131-146. Kare Yayıncılık, İstanbul.
- Jansen-Verbeke, M.; Van de Wiel, E.; Ashworth, G.J.** (1995). Tourism Planning In Urban Revitalization Projects: Lessons from the Amsterdam Waterfront Development. *Tourism And Spatial Transformations:*

Implications for Policy and Planning, s. 129-145, CAB International, Wallingford.

- Karabey, H.** (1978). Kıyı Mekanının Tanımı Ülkesel Kıyı Mekanın Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi, *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi* Sayı: 1, s. 91-116, Ankara.
- Karabey, H.** (2012). Beyoğlu'nun Kıyıları: Karaköy - Tophane - Galata – Fındıklı – Dolmabahçe, *Mimarist Dergisi* Sayı: 46, s. 46-50, A3 Basım Ticaret Ltd. Şti., İstanbul.
- Karadağ, A.** (2009). Kentsel Ekoloji: Kentsel Çevre Analizlerinde Coğrafi Yaklaşım. *Ege Coğrafya Dergisi* Sayı: 18, s. 31-47, İzmir.
- Keleş, R.** (1996). Trabzon İli Kıyı Yönetimi. Trabzon Vakfı, Sanat Kitabevi, Ankara.
- Korça, P.** (1986). Planlamada Kıyı Kullanımı ve Düzenlemeleri, Yeni İmar Mevzuatı Planlama ve Uygulama Semineri, *Bildiriler Kitabı*, İstanbul.
- Kostopoulou, S.** (2013). On the Revitalized Waterfront: Creative Milieu for Creative Tourism, *Sustainability* 2013-5. MDPI, Basel.
- Kreutz, S.** (2010). Case study report: HafenCity, Hamburg, *MP4 WP1.3 Transnational Assessment of Practice*, Hamburg.
- Kuban, D.** (1970). İstanbul'un Tarihi Yapısı: Tarihi Gelişme, Şehrin Tarihi Yapısının Özellikleri Ve Koruma Yöntemleri. *Mimarlık Dergisi* Sayı: 79, s. 26-48, Kağıt ve Basım İşleri A. Ş., İstanbul.
- Larman, R.** (1997). Revitalization of Neighborhood and Downtown Commercial Districts: Funding and Incentive Options. Washington State Community, Trade, and Economic Development, Olympia WA.
- Lehmann, R. A.** (1966). The Principles of Waterfront Renewal: A Summary Of Experiences In Fifty American Cities. American Society of Landscape Architects, Washington D.C.
- Lynch, K.** (1960). The Image of The City, MIT Press, Cambridge MA.
- Marshall, R.** (2001). Contemporary Urban Space-Making At The Water's Edge. *Waterfronts In Post-Industrial Cities*, s. 39-49, Spon Press. London & New York.
- Moss, M.** (1975). The Redevelopment Of The Urban Waterfront. *American Institute of Planners Conference*, San Francisco.
- Mulhall, A.** (2003). In The Field: Notes on Observation in Qualitative Research, *Journal of Advanced Nursing* Sayı:41(3), s. 306-313, John Wiley & Sons Ltd.
- Müller-Weiner, W.** (1994). Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı. Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Odman, A.** (2011). Serbest Mıntıka'dan Amerikan Pazarı'na Tophane Rıhtımı: Ford Motor Company Exports Inc.İstanbul otomotiv montaj fabrikası 1925-1944. *Tarih ve Toplum Yeni Yaklaşımlar* Sayı:12, s. 71-93, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Öğüt Erbil, A.; Erbil, T.** (2001). Redevelopment of Karaköy Harbor, İstanbul. *Cities* Sayı 18, No. 3, s. 185–192, Elsevier Ltd.

- ÖİB (T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı)** (2013). İstanbul Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Özelleştirmesi - Kısa Tanıtım Dokümanı. Ankara.
- Önal, İ.; Nuray, A.** (1997). Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Sorunları. Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları 1.Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları ‘97 Konferansı Bildiriler Kitabı, s.15-20, 24-27 Haziran 1997, Ankara.
- Özbaydar, N.** (2000). İşlevini Yitiren Liman Kentlerinde Yeniden Canlandırma Ve Karaköy-Salıpazarı Örneği. İstanbul Teknik Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Fakültesi, İstanbul.
- Özden, P.; Açar D.** (2008). TMMOB Şehir Plancıları Odası Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport Paneli 15 Kasım 2006. Kurumsal Baskı Hizmetleri, İstanbul.
- Özkan, B.** (1983). Kıyı Rekreasyonu Değerlendirme Ölçütleri ve Bunlara İlişkin Yöntemin Kuzey Ege Kıyılarında Uygulanması Üzerinde Araştırmalar. *TÜBİTAK Doğa Tarım ve Ormanlık Dergisi* Sayı 1. Ankara.
- Pacione, M.** (2001). *Urban Geography: A Global Perspective*, Taylor & Francis, New York.
- Perloff, H. S.** (1968). A Framework For Dealing With The Urban Environment: Introductory Statement. *The Quality of the Urban Environment* s. 3-25. Johns Hopkins Press, Baltimore.
- Pirenne, H.** (2006). Ortaçağ Kentleri: Kökenleri ve Ticaretin Canlanması. İletişim Yayınları. İstanbul.
- PLAI (Port Lands Acceleration Initiative)** (2012). Summary of Findings, Toronto. Port of Hamburg (2014). The History of Hamburg Port. *Port of Hamburg Magazine*. Hamburg.
- Proje Grubu (Onat, M.; Yanar, H.; Gülmez, G.; Özer, O.; Türkantoz, K.; Balkan, Y.; Okay, D.; Özcan, O.)** (1994). Salıpaarı Liman tesisleri Yenileme Çalışması. MSGSÜ Mimarlık Fakültesi Bina Bilgisi ABD Arşivi, İstanbul.
- Rick, W.B.; Clark, H.S.** (1964). *Planning And Developing Waterfront Property*, Urban Land Institute, Washington, D.C.
- Sairinen, R.; Kumpulainen, S.** (2006). Assessing Social Impacts In Urban Waterfront Regeneration. *Environmental Impact Assessment Review* Sayı: 26, s. 120-135, Elsevier Ltd.
- Saito, A.** (2003). Global City Formation in a Capitalist Developmental State: Tokyo and the Waterfront Sub-centre Project. *Urban Studies* Sayı: 40, s. 283-308, Sage Publications. Story, Thames & Hudson, London.
- Sertkaya, Ş.** (2001). Bartın İli Kıyı Bölgesinin Turizm ve Rekreasyon Potansiyelinin Saptanması ve Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- SHFA (Sydney Harbour Foreshore Authority)** (2004). *Ultimo+Pyrmont: Decade of Renewal*, Sydney.

- Simmel, G.** (1996). Metropol ve Zihinsel Yaşam Kent ve Kültürü. *Cogito Dergisi* Sayı: 8, s. 88-89. YPK, İstanbul.
- TCSA (Toronto City Summit Alliance)** (2007). Backgrounder For Toronto Summit 2007. Toronto.
- TDİ** (2012). TDİ 2012 Yılı Raporu. T.C. Sayıştay Bakanlığı. Ankara.
- Tekeli, İ.** (2010). Gündelik Yaşam, Yaşam Kalitesi ve Yerellik Yazıları: İlhan Tekeli Toplu Eserler. Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Tekeli, İ.** (2011). Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm: İlhan Tekeli Toplu Eserler. Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Tekeli, İ.** (2013). İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü: İlhan Tekeli Toplu Eserler. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Thomas Balsley Associates** (2012). Transforming New York's Waterfront. *Topos Dergisi* Sayı: 81, s. 88-93.
- TWRC (Toronto Waterfront Revitalization Corporation)** (2006). Toronto Central Waterfront Competition Brief. Toronto.
- Trouillet, B.** (2010). Planning The Sea: The French Experience. *Stepping into the Water. A New Domain for Spatial Planning Conference*, Sheffield.
- Türker, O.** (2000). Galata'dan Karaköy'e: Bir Liman Hikayesi. Sel Yayıncılık, İstanbul.
- Türksoy, Ö.** (1986). Çevresel Psikoloji, Planlama ve Kentsel Bütünleşme. *Planlama Dergisi* Sayı: 86/1. s. 13-17. Şehir Plancıları Odası, İstanbul.
- ULI - The Urban Land Institute** (2004). Remaking the Urban Waterfront. ULI-The Urban Land Institute, Washington D.C.
- ULI - The Urban Land Institute** (2005). Waterfront Revitalization: A Global Perspective. ULI-The Urban Land Institute, Washington D.C.
- UNESCO - United Nations Educational, Scientific And Cultural Organization** (2012). Decisions Adopted By The World Heritage Committee-36th Session, Saint-Petersburg.
- Ünal, Y.** (2008). Haydarpaşa Limanı Ve Çevresi Örnek Alanı. İstanbul Teknik Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Fakültesi, İstanbul.
- Vallega, A.** (2001). Urban Waterfront Facing Integrated Coastal Management. *Ocean&Coastal Management* Sayı: 44, s. 379-410, Elsevier Ltd.
- Von Eckardt, W.** (1981). Reclaiming Our Waterfront. *Urban Open Spaces*, s.48-49. Academy Editions, London.
- Whyte, W. H.** (1980). The Social Life of Small Urban Spaces. Project For Public Spaces, New York.
- Wood, D. F.** (1965). Renewing Urban Waterfronts. *Land Economics* Sayı: 41, s.141. University of Wisconsin Press, Madison.
- Yassin, A. B.; Eves C.; McDonagh J.** (2009). An Evolution Of Waterfront Development In Malaysia: From History To Modernization. Pacific Rim Real Estate Society, New Zealand.

- Zeren Gülersoy, N.; Gürler, E.** (2011). Conceptual Challenges On Urban Transformation. *ITU A/Z* Sayı: 2011-8, s. 10-24. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- ASPECT Studios.** (2009). Pirrama Park. Alındığı tarih: 28.12.2013: <http://www.aspect.net.au>
- Gullart Architects.** (2003). Keelung Port, Taiwan. Alındığı tarih: 01.02.2014: <http://www.gullart.com/projects/keelung-port>
- HafenCity HAMBURG.** (t.y.). Alındığı tarih: 08.10.2014: <http://www.hafencity.com/en/home.html>
- İETT.** (t.y.). Alındığı tarih: 15.04.2014: <http://www.iETT.gov.tr/tr>
- İstanbul Ulaşım.** (t.y.) Alındığı tarih: 14.04. 2014: <http://www.istanbul-ulasim.com.tr>
- KLCG.** (t.y.). Keelung City Government. 01.02.2014: <http://www.klcg.gov.tw/en/index.jsp>
- Şehir Hatları.** (t.y.). Alındığı tarih: 15.04.2014: <http://www.sehirhatlari.com.tr/tr>
- Tabanlıoğlu.** (2001). Galataport. Alındığı tarih: 28.10.2014: <http://www.tabanlıoğlu.com.tr/GALATAPORT.html>
- Türk Dil Kurumu (TDK).** (t.y.). Alındığı tarih: 17.08.2014: <http://www.tdk.gov.tr/>
- URL-1** <<http://v3.arkitera.com/h63219-antalyaya-cin-yatirimi.html>>
Alındığı tarih: 08.07.2013
- URL-2** <<http://1nsaat.biz/2014/03/04/buyukcekmeceye-18-kilometrelik-sahil-duzenlemesi-yapilacak/>> Alındığı tarih: 08.07.2013
- URL-3** < <http://arsiv.ntvmsnbc.com/news/308973.asp> > Alındığı tarih: 08.07.2013
- URL-4** <<http://urbanwaterfront.blogspot.com.tr/2011/02/image-of-city.html>>
- URL-5** <<https://prezi.com/18erlptph1vk/babil-uygarligi/>> Alındığı tarih: 08.07.2013
- URL-6** <<http://sr.waterfrontoronto.ca/en/highlights/whoweare.asp>> Alındığı tarih: 08.07.2013
- URL-7** <<http://marchinthepark.blogspot.com.tr/2013/03/tommy-thompson-park.html>> Alındığı tarih: 08.07.2013
- URL-8** <<http://s194.photobucket.com/user/markus919/media/2009/4a007fa25f1c1.jpg.html>> Alındığı tarih: 08.07.2013
- URL-9** <<http://news.nationalpost.com/2010/06/16/and-the-winner-of-the-sherbourne-park-naming-contest-is-sherbourne-commons/>> Alındığı tarih: 15.07.2013
- URL-10** <<http://www.archdaily.com/111635/toronto-central-waterfront-west-8-and-dtsh/rees-wavedeck-01-west8/>> Alındığı tarih: 15.07.2013
- URL-11** <<http://www.livewithculture.ca/architecture/architectural-digest-lauds-wave-deck/>> Alındığı tarih: 15.07.2013
- URL-12** <http://www.raic.org/resources_archives/newsletters_

- bulletins/2012/february/news_e.htm*> Alındığı tarih: 15.07.2013
- URL-13** <<http://forum.skyscraperpage.com/showthread.php?t=214340>>
Alındığı tarih: 17.07.2013
- URL-14** <<http://www.kcap.eu/en/projects/v/hafencity/163>> Alındığı tarih:
17.07.2013
- URL-15** <<http://urbanland.uli.org/planning-design/hafen-city-hamburg-germany/>> Alındığı tarih: 17.07.2013
- URL-16** <<http://www.architecturenewsplus.com/projectimages/34249>>
- URL-17** <<http://www.hafencity.com/en/concepts/the-city-of-plazas-parks-and-promenades.html>> Alındığı tarih: 20.07.2013
- URL-18** <<http://www.worldchanging.com/archives/011536.html>> Alındığı
tarih: 20.07.2013
- URL-19** <<http://www.hafencity.com/en/concepts/waterside-urban-landscape-in-brookorkai-and-ericusspitze.html>> Alındığı tarih: 20.07.2013
- URL-20** <http://www.hpp.com/en/projekte/wettbewerb/mention/2009_hafencity_hamburg_magdeburger_hafen.html> Alındığı tarih:
20.07.2013
- URL-21** <<http://www.hafencity.com/en/concepts/lohsepark-hafencity-444-s-green-555-cental-park-555-.html>> Alındığı tarih: 20.07.2013
- URL-22** <<http://www.hafencity.com/en/overview/hafencity-the-genesis-of-an-idea.html>> Alındığı tarih: 20.07.2013
- URL-23** <<http://www.hunterspointsouth.com/Home/tabid/908/post/hunters-point-south-development-a-pictorial/Default.aspx>> Alındığı tarih:
08.08.2013
- URL-24** <<http://therealdeal.com/miami/blog/2010/06/07/city-now-soliciting-hunters-point-south-development-bids/>> Alındığı tarih: 08.08.2013
- URL-25** <<http://www.hcn.org/issues/43.9/greening-a-city-and-pushing-other-colors-out>> Alındığı tarih: 08.08.2013
- URL-26** <<http://www.landezine.com/index.php/2014/01/hunters-point-south-waterfront-park-by-thomas-balsley-associates-weissmanfredi/>>
Alındığı tarih: 08.08.2013
- URL-27** <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1150103>>
Alındığı tarih: 08.08.2013
- URL-28** <<http://www.landezine.com/index.php/2010/10/keelung-port/>>
Alındığı tarih: 14.08.2013
- URL-29** <<http://www.sitc.co.jp/china?city=keelung&lightbox%5Biframe%5D=true&lightbox%5Bwidth%5D=840&lightbox%5Bheight%5D=600>> Alındığı tarih: 14.08.2013
- URL-30** <https://www.klccg.gov.tw/jp/01/01_2_1.jsp> Alındığı tarih:
14.08.2013
- URL-31** <<http://worldccp.com/page/keelung/taiwan/default.html>> Alındığı
tarih: 29.12.2013

- URL-32** <<http://taipei133.rssing.com/chan-16643307/latest.php>> Alındığı tarih: 29.12.2013
- URL-33** <<http://www.landezine.com/index.php/2011/03/pirrama-park-by-aspect-studios/>> Alındığı tarih: 29.12.2013
- URL-34** <<http://www.treesimpact.com.au/galleries/projects>> Alındığı tarih: 29.12.2013
- URL-35** <<http://www.archdaily.com/121164/pirrama-park-hill-thalis-architecture/site-plan-392/>> Alındığı tarih: 29.12.2013
- URL-36** <<http://aspect.net.au/?p=379>> Alındığı tarih: 29.12.2013
- URL-37** <<http://worldlandscapearchitect.com/image/2012/as>> Alındığı tarih: 29.12.2013
- URL-38** <<http://www.6dtr.com/TARIH/haritalar>> Alındığı tarih: 10.01.2014
- URL-39** <http://www.davidrumsey.com/luna/servlet/view/search?QuickSearchA=QuickSearchA&q=constantinople&sort=Pub_List_No_InitialSort%2CPub_Date%2CPub_List_No%2CSeries_No&search=Search> Alındığı tarih: 10.01.2014
- URL-40** <http://www.yapi.com.tr/haberler/salipazari-limani-devredildi_117684.html> Alındığı tarih: 10.01.2014
- URL-41** <<http://aragec.com/cihangir%20park%C4%B1.html>> Alındığı tarih: 10.01.2014
- URL-42** <http://www.arkitera.com/haber/14204/galataport-ihalesi-8-yil-oncesine-gore-daha-ucuza-mi-verildi_> Alındığı tarih: 13.01.2014
- URL-43** <<http://www.insaatyatirim.com/haber/9705/halicportla-butik-otel-sayisi-artacak.html>> Alındığı tarih: 13.01.2014
- URL-44** <http://www.panoramio.com/user/1086146?with_photo_id=21054283> Alındığı tarih: 13.01.2014
- URL-45** <<http://194.27.33.3/Tophane/content.aspx?rid=1>> Alındığı tarih: 9.02.2014
- URL-46** <<http://kutsallar.net/nusretiye-camii/>> Alındığı tarih: 9.02.2014
- URL-47** <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tophane_Kasr%C4%B1_-_Nisan_2013_-_p3.JPG> Alındığı tarih: 9.02.2014
- URL-48** <<http://www.panoramio.com/photo/50892310>> Alındığı tarih: 20.04.2014
- URL-49** <<http://www.denizhaber.com/HABER/27398/1/tdi-krvaziyer.html>> Alındığı tarih: 20.04.2014
- URL-50** <http://baronvonplastik.blogspot.com.tr/2012_08_01_archive.html> Alındığı tarih: 20.04.2014
- URL-51** <<http://www.milliyet.com.tr/salipazari-limani-nda-devir-tamam-ekonomi/detay/1775017/default.htm>> Alındığı tarih: 24.04.2014

- URL-52** <<http://www.aksam.com.tr/ekonomi/galataport-istanbulun-denize-acilan-kapisi-olacak/haber-332760>> Alındığı tarih: 24.04.2014
- URL-53** <<http://www.mimdap.org/?p=73433>> Alındığı tarih: 05.07.2014
- URL-54** <http://www.istanbulmodern.org/tr/uyelere-ozel/etkinlikler/genc-modern-etkinlikleri_1264.html> Alındığı tarih: 23.07.2014
- URL-55** <<http://www.haber5.com/guncel/burasi-yeni-karakoy>> Alındığı tarih: 19.08.2014
- URL-56** <<http://v2.arkiv.com.tr/p3272-salipazari-ofis-ve-depo-tesisleri-ve-tophane-meydan-duzenlemesi.html>> Alındığı tarih: 16.09.2014
- URL-57** <<http://www.tabanlıoglu.com/GALATAPORT.html>> Alındığı tarih: 28.10.2014
- URL-58** <<http://www.f5haber.com/ekonomi-ekibi/galataport-yeni-sahibini-ariyor-haberi-3912738/>> Alındığı tarih: 28.10.2014
- WATERFRONToronto.** (t.y.). Alındığı tarih: 18.10.2013:
<http://www.waterfrontoronto.ca>

EKLER

EK A: Anket Formu

EK A

"KENTSEL KIYI ALANLARININ YENİDEN CANLANDIRILMASI-İSTANBUL LİMANI ÖNERİSİ" ANKET FORMU

Bu anket İTÜ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ DİSİPLİNLERARASI KENTSEL TASARIM YÜKSEK LİSANS PROGRAMI kapsamında hazırlanan "KENTSEL KIYI ALANLARININ YENİDEN CANLANDIRILMASI-İSTANBUL LİMANI ÖNERİSİ" başlık ve konulu yüksek lisans tez çalışmasında İstanbul Limanı Bölgesi ile ilgili kıyı kullanımını araştırmak amacı ile hazırlanmıştır.

DANIŞMAN: NURAN ZEREN GÜLERSOY
ÖĞRENCİ: BURÇAK ERKMEN

Kullanıcı Özellikleri

Bu bölümde İstanbul Limanı Bölgesi'nin kullanıcı profilini araştırmak amaçlanmıştır.

1. Cinsiyet

- Kadın
- Erkek

2. Yaş

- 15-20
- 20-25
- 25-40
- 40-50
- 50+

3. Eğitim

- İlköğretim
- Ortaöğretim (Lise)

- Lisans (Üniversite)
- Yüksek Lisans
- Diğer

Alan Kullanım Özellikleri

Bu bölümde İstanbul Limanı Bölgesi'nin kullanım biçimlerini araştırmak amaçlanmıştır. Anketi cevaplarırken Karaköy Kıyısı tanımını Mimar Sinan Üniversitesi - Galata Köprüsü arası olarak değerlendiriniz.

4. Karaköy Kıyısı'nı ne amaçla kullanıyorsunuz?

- İş
- Ev
- Okul
- Gezinti
- Geçiş / Ulaşım
- Diğer

5. Karaköy Kıyısı'nda açık alanları hangi sıklıkta kullanıyorsunuz?

- Ayda 2'den az
- Ayda 2
- Ayda 3
- Haftada 1
- Haftada 3
- Daha sık

6. Karaköy Kıyısı'nı ne zaman kullanıyorsunuz?

- Haftaiçleri
- Haftasonları

7. Karaköy Kıyısı'ndaki açık alanları en çok hangi mevsimde kullanıyorsunuz?

- İlkbahar
- Yaz
- Sonbahar
- Kış
- 4 Mevsim
- Hiçbir Mevsimde

8. Karaköy Kıyısı'nda ne kadar vakit geçiriyorsunuz?

- 15 - 30 dakika
- 30 dakika - 1 saat
- 1 saat - 1,5 saat
- 1,5 saat ve üzeri

9. Karaköy Kıyısı'na hangi ulaşım aracı ile geliyorsunuz?

- Yürüyerek
- Şahsi Araç
- Taksi
- Otobüs
- Tramvay
- Vapur

10. Karaköy Kıyısı'na ulaşımınızı rahat sağlayabiliyor musunuz?

- Çok rahat
- Rahat
- Normal
- Zor
- Çok zor

11. İstanbul'da başka hangi kıyı alanını tercih ediyorsunuz?

- Avrupa Yakası Boğaz Kıyıları (Beşiktaş, Ortaköy, Bebek, Emirgan, vb.)
- Avrupa Yakası Karadeniz Kıyıları (Rumeli Feneri, Kilyos, vb.)
- Anadolu Yakası Boğaz Kıyıları (Kadıköy, Moda, vb.)
- Anadolu Yakası Karadeniz Kıyıları (Anadolu Feneri, Riva, vb.)

12. Karaköy Kıyısı'ndaki bu kruvaziyer liman sizi nasıl hissettiriyor?

- Çok iyi
- İyi
- Hiçbir şey hissetmiyorum
- Rahatsız
- Çok rahatsız

Alan Tasarımı Fikirleri

Bu bölümde kullanıcının İstanbul Limanı Bölgesi hakkındaki tasarım fikirlerini araştırmak amaçlanmıştır.

13. Karaköy Kıyısı'nda karşılaştığınız en önemli sorun nedir?

- Ulaşım zorluğu / Yoğun trafik
- Kamusal kullanım alanı olmaması
- Yeşil alan eksikliği
- Gemilerin yarattığı sıkışıklık hissi
- Hepsi

14. Kruvaziyer Liman'ın yerinde kamusal kullanım sağlayan bir alan olsaydı sizce burası daha kullanılır olur muydu?

- Çok daha kullanılır olurdu
- Biraz daha kullanılır olurdu
- Aynı olurdu
- Hiç kullanılır olmazdı

15. Kruvaziyer Liman'ın yerinde ne olsun isterdiniz?

- Oturma ve Dinlenme Alanları
- Çocuk Oyun Parkları
- Yeşil Alanlar
- Hepsi
- Liman olarak kalmalı

16. İstanbul Limanı'ndaki yapıların ne olarak dönüştürülmesini isterdiniz?

- Sosyal-Kültürel Yapılar
- Kafe-Restoran Yapıları
- Ticari-İdari Yapılar

Turizm Yapıları

Hepsi

17. Kruvaziyer Liman Alanı'na kamusal kullanım olanağı sunan bir işlev yüklenseydi bu bölge ne yönde etkilenirdi?

Çok iyi

İyi

Etkilenmezdi

Kötü

Çok kötü

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad : Burçak ERKMEN
Doğum Yeri ve Tarihi : Altındağ, 03.02.1988
E-Posta : burcakerkmen@hotmail.com

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 2009; Bilkent Üniversitesi; Güzel Sanatlar, Tasarım ve Mimarlık Fakültesi; Kentsel Tasarım ve Peyzaj Mimarlığı Bölümü
- **Yükseklisans** : 2014; İstanbul Teknik Üniversitesi, Disiplinlerarası Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı

MESLEKİ DENEYİM VE ÖDÜLLER:

2009-2010 : ON TASARIM
2011-2012 : DS MİMARLIK
2013-devam ediyor : ON TASARIM
2009 : Bilkent Üniversitesi Barış Eyikan Bitirme Projesi Eşdeğer Ödülü
2013 : Çanakkale Belediyesi Kent Meydanı ve Çevresi "Yeşil" Kentsel Tasarım Yarışması 2.lık Ödülü – ON TASARIM proje grubu ile
2014 : Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Odak Alanları Fikir Projesi Yarışması 3.lük Ödülü – ON TASARIM proje grubu ile