

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

**KRUVAZİYER TURİZMİNİN KENT İLE İLİŞKİSİ BAĞLAMINDA
“KARAKÖY - SALIPAZARI BÖLGESİ”**

GÜVEN ÇİMENÖĞLU

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARİ TASARIM PROGRAMI**

**DANIŞMAN
YRD. DOÇ. DR. YASEMEN SAY ÖZER**

İSTANBUL, 2011

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KRUVAZİYER TURİZMİNİN KENT İLE İLİŞKİSİ BAĞLAMINDA
“KARAKÖY - SALIPAZARI BÖLGESİ”

Güven ÇİMENÖĞLU tarafından hazırlanan tez çalışması 14.04.2011 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı’nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Yrd. Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER
Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Yrd. Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER
Yıldız Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Ömür BARKUL
Yıldız Teknik Üniversitesi

Yrd. Doç. Dr. Nezih AYSEL
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi

ÖNSÖZ

İstanbul'un çok sevdiğim köşelerinden "Karaköy'ü" incelemek ve onun, yine çok sevdiğim "gemiler" ile ilişkisi hakkında kafa yormak, düşünmek bana keyifli bir deneyim yaşattı. Bu deneyimde kıymetli fikirleriyle destek olan herkese teşekkürler...

Ekim, 2010

Güven Çimenoglu

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ	Vİİ
ŞEKİL LİSTESİ.....	Vİİİ
ÇİZELGE LİSTESİ	X
ÖZET	Xİ
ABSTRACT.....	Xİİİ
BÖLÜM 1	
GİRİŞ	1
1.1Literatür Özeti	2
1.2Tezin Amacı	3
1.3Bulgular	3
BÖLÜM 2	
KRUVAZİYER TURİZMİ VE KRUVAZİYERLER.....	4
2.1Turizm Kavramı	4
2.2Kruvaziyer Turizmi	5
2.2.1Kruvaziyer Turizminin Tarihi.....	9
2.2.2 Günümüz Kruvaziyer Turizmi.....	11
2.2.3 Kruvaziyer Endüstrisindeki Diğer Gelişmeler	16
2.3Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi	17
BÖLÜM 3	
KARAKÖY LİMANI VE LİMAN ÖZELLİKLERİNİN İNCELENMESİ	19
3.1 Karaköy Bölgesi.....	22

3.1.1 Karaköy'ün Konumu	22
3.1.2 Karaköy'ün Tarihi	22
3.2 Karaköy Limanı	31
3.2.1 Mevcut Liman Tesislerinin Gelişim Süreci	31
3.2.2 Günümüzde Karaköy Limanı	47
3.2.3 Karaköy - Salıpaazarı Liman Özellikleri.....	50
BÖLÜM 4	
KRUVAZİYER TURİZMİ AÇISINDAN KARAKÖY ve SALİPAZARI'NIN DEĞERLENDİRİLMESİ	55
4.1 Karaköy – Salıpaazarı Limanına Yanaşan Kruvaziyerler ve Kruvaziyer Turizmi Açısından Bölgenin Durumu	55
4.2 Karaköy Bölgesinin Sosyal Yaşamı ve Kruvaziyer Turizmi ile İlişkisi	71
BÖLÜM 5	
KARAKÖY – SALİPAZARI İÇİN HAZIRLANAN AKADEMİK ve PROFESYONEL PROJELER	81
5.1 Mimar Sedat Hakkı Eldem'in Bölge İçin Oluşturduğu Antrepo ve Liman Tesisleri Projesi.....	83
5.2 Mimar Sinan Üniversitesinde Prof. Muammer Onat Yönetiminde Hazırlanmış Olan Proje	86
5.3 Galataport Projesi.....	92
5.4 Mimar Ersen Gürsel'in Eskiz ve Karikatür Çalışmaları	100
5.5 Serbest Mimarlar Derneğinin Düzenlediği Öğrenci Yarışması (SOS İstanbul 2006)	102
5.6 Bölge İçin Tasarlanan Projelerin Kamusal Kullanım ve Fonksiyon Açısından Değerlendirilmesi.....	103
BÖLÜM 6	
SONUÇLAR	105
KAYNAKLAR	109
EK-A.....	114
ANKARA GEMİSİ'NİN TEKNİK ÖZELLİKLERİ ve KAMARALARI.....	114
EK-B.....	117
KONUyla İLGİLİ GAZETELERDEN DERLENEN KÖŞE YAZILARI	117
ÖZGEÇMİŞ	128

KISALTMA LİSTESİ

CCIA	Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği
CCTV	Kapalı Devre Televizyon Sistemi
DTO	Dünya Ticaret Örgütü
GRT	Gross ton
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
ICC	International Council of Cruise
İSMD	İstanbul Serbest Mimarlar Derneği
TAO	Ticaret Anonim Ortaklığı
TAŞ	Ticaret Anonim Şirketi
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TÜRSAB	Türkiye Seyahat Acentaları Birliği
TÜYED	Turizm Yazarları ve Gazetecileri derneği
WTO	World Tourism Organization (Dünya Turizm Örgütü)

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1 Carnival Cruise Lines gemileri.....	8
Şekil 2.2 Royal Caribbean's Freedom of the Seas kruvaziyer.....	8
Şekil 2.3 Titanic Transatlantiği.....	10
Şekil 2.4 Otel kesit şemasıyla, kruvaziyer kesit şeması	14
Şekil 2.5 Caronia Gemisinin güverte planları	15
Şekil 3.1 Boğaziçi su yolu.....	21
Şekil 3.2 1480'lerde Bizans ve Ceneviz Surları, Andrea Vavassore Gravürü.....	24
Şekil 3.3 Galata Bölgesi Ceneviz sur haritası.....	24
Şekil 3.4 Rıhtım Şirketinin Hisse senedi, 1911.....	26
Şekil 3.5 18.yy Karaköy Kıyı Kesimi.....	26
Şekil 3.6 Karaköy Limanının etki alanını besleyen yollar.....	28
Şekil 3.7 19.yy Ortası D'ostoya Haritası.....	35
Şekil 3.8 1876 Haritası.....	36
Şekil 3.9 19.yy sonu Huber Haritası.....	37
Şekil 3.10 20.yy başı Alman Mavileri Haritası.....	38
Şekil 3.11 20.yy başı Pervetich haritaları.....	39
Şekil 3.12 19.yy Eski Tophane Kışlası.....	40
Şekil 3.13 Boğazdan Cihangire bakış.....	40
Şekil 3.14 19.yy Cihangir'den Dolmabahçe'ye bakış.....	40
Şekil 3.15 Tophane Ambarları, Ford fabrikası ve Nusretiye Camii.....	41
Şekil 3.16 1900'lerin başı Fındıklı İskeleyi ve Cihangir Camii.....	41
Şekil 3.17 19.yy Tophane ve Changir üstünden Boğaza Bakış.....	41
Şekil 3.18 19.yy Denizden Kabataş- Fındıklı sahili – Boğaz sırtı.....	42
Şekil 3.19 19.yy İstanbul Boğazı.....	42
Şekil 3.20 19.yy Karaköy.....	43
Şekil 3.21 19.yy ortaları Tophane.....	43
Şekil 3.22 20.yy başı Dolmabahçe.....	44
Şekil 3.23 19 yy Fındıklı'dan Karaköy'e Boğaz Silüeti ve Sırtı, Kız kulesi.....	44
Şekil 3.24 19.yy Kabataş.....	45
Şekil 3.25 19.yy Kabataş.....	45
Şekil 3.26 19.yy Tophane.....	46
Şekil 3.27 19.yy Tophaneden Boğaza bakış.....	46
Şekil 3.28 Karaköy İstanbul Limanı yolcu salonu mimari yarışması.....	48
Şekil 3.29 Karaköy İstanbul Limanı yolcu salonu.....	48
Şekil 3.30 İstanbul Kruvaziyer Limanı Rıhtımı.....	51
Şekil 3.31 Karaköy Kruvaziyer Limanı Denizden Görünüm.....	52
Şekil 4.1 Limana, demirli 3 kruz fotoğrafı.....	57

Şekil 4.2	Tur otobüsleri.....	58
Şekil 4.3	Karaköy Limanı etki alanındaki bazı anıtlar.....	59
Şekil 4.4	Ziyaretçilerin kullanabilecekleri tematik rotalar.....	60
Şekil 4.5	Cihangir camisinin avlusundan çekilmiş bir fotoğraf.....	73
Şekil 4.6	Eminönü sahilinden Karaköy Limanına bakış.....	73
Şekil 4.7	Ocean Village 2 gemisi ile İstanbul Şehir Hatları Vapuru.....	73
Şekil 4.8	Kruvaziyer fotoğrafı.....	74
Şekil 4.9	Ocean Village 2” gemisi.....	74
Şekil 4.10	Holand America Line ve Çifte.....	74
Şekil 4.11	Azamara Journey Karakaöy Limanında arkada Galata.....	75
Şekil 4.12	Ocean Village 2	76
Şekil 4.13	Kruvaziyerlerin kentsel etkisini şematize eden kesitler.....	77
Şekil 4.14	Karaköy Limanı ve çevresiyle ilişkisini anlatan kesitler.....	78
Şekil 4.15	Karaköy ve İstanbul Altın Borsası binası.....	79
Şekil 4.16	İstanbul Modern Girişi.....	79
Şekil 4.17	Kristina Katarina Gemisi (Karaköy sahilde).....	79
Şekil 4.18	Fındıklı Parkını.....	80
Şekil 4.19	Karaköy polis karakolu yanında yapılan lüks otel inşaatı.....	80
Şekil 4.20	Kat otoparkı ve Güllüoğlu Baklavacısı.....	80
Şekil 5.1	Sedat Hakkı Eldem’in Salıpazarı Tesis Çizimleri 1958.....	84
Şekil 5.2	TDİ Binasının cadde üstü zemin katı.....	85
Şekil 5.3	Karaköy-Salıpazarı liman bölgesi Pervitich haritası 1927.....	85
Şekil 5.4	Sedat Hakkı Eldem’in Salıpazarı tesisleri çizimleri 1958.....	85
Şekil 5.5	Sedat Hakkı Eldem’in Salıpazarı tesisleri inşaat aşamaları.....	86
Şekil 5.6	Çalışmanın vaziyet planı ve eskizler.....	88
Şekil 5.7	Eskizler.....	89
Şekil 5.8	Eskizler.....	90
Şekil 5.9	Eskizler.....	91
Şekil 5.10	Tophane Salıpazarı Bölgesi 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı.....	93
Şekil 5.11	Proje Kapsamında Düşünülen Fonksiyonlar	97
Şekil 5.12	Karaköy Salıpazarı Tabanlıoğlu projesi vaziyet planı	98
Şekil 5.13	Tabanlıoğlu Proje görseli.....	100
Şekil 5.14	Gürsel’in eleştirel bakış açısını yansıtan çalışması	101
Şekil 5.15	Gürsel’in eskizleri	101
Şekil 5.16	Gürsel’in eleştirel bakış açısını yansıtan çalışması	102

ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa
Çizelge 3.1 Karaköy Limanı ve çevresinin dönüşüm kronolojisi.....	30
Çizelge 3.2 Karaköy Limanı ve çevresinin dönüşüm kronolojisi grafiği.....	49
Çizelge 3.3 2000-2007 yılı kruvaziyer yolcu ve Gemi Adetleri.....	50
Çizelge 3.4 İstanbul Limanı rıhtım uzunlukları ve ortalama derinlikleri.....	51
Çizelge 4.1 Ocean Village 2 gemisi ile İstanbul Şehir Hatları Vapuru.....	75
Çizelge 5.1 Karaköy Salıpazarı Bölgesi, mevcut kullanım metrekaresi ile Galataport projesi metrekaresinin karşılaştırılması ve Galataport'un işlev dağılımı.....	99
Çizelge 5.2 Bölge için tasarlanan projelerin değerlendirilmesi.....	104
Çizelge 6.1 Mevcut Karaköy Limanı ile yapılması düşünülen Zeytinburnu Kruz Limanı kullanım ve kentsel etki bağlamında değerlendirilmesi.....	108

ÖZET

KRUVAZİYER TURİZMİNİN KENT İLE İLİŞKİSİ BAĞLAMINDA “KARAKÖY - SALIPAZARI BÖLGESİ”

Güven ÇİMENÖĞLU

Mimarlık Anabilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Yasemen Say Özer

Kruvaziyer Turizminin Kent İle İlişkisi Bağlamında “Karaköy - Salıpazarı Bölgesi” isimli beş ana bölümden oluşan tezin birinci bölümünde araştırmanın amacına, kapsadığı konulara ve yapılış yöntemine değinilmiştir.

İkinci bölümde kruvaziyerler ve kruvaziyer turizminden bahsedilmektedir. Bu kapsamda öncelikle turizm kavramının tanımları verilmiştir. Bu tanımların özellikle bizim konumuza yakın tanımlar olmasına dikkat edilmiştir. Ardından kruvaziyer, kruvaziyer turizmi hakkında tanımlar ve detaylı bilgiler verilmiştir. Kruvaziyer turizminin oluşum biçimi, tarihi, sektörel gelişimi, taşımacılıktan turizme geçişindeki evreler, günümüzdeki kruvaziyer gezilerinin özellikleri, yüzen otel kavramının oluşumu, endüstrileşmiş kruvaziyer sektörünün yaşadığı son gelişmeler ve Türkiye’de kruvaziyer turizminin durumu detaylı olarak konu başlıklarıyla aktarılmaktadır.

Üçüncü bölümde Karaköy Limanı ve liman özellikleri sunulmaktadır. Karaköy’ün liman özelliklerini daha iyi aktarabilmek için öncelikle İstanbul Karaköy bölgesi hakkında bilgi verilmektedir. Karaköy’ün konumundan ve tarihinden bahsedilmektedir. Daha sonra ise Karaköy limanının tarihsel gelişimi ve günümüzdeki Karaköy – Salıpazarı limanının özellikleri anlatılmaktadır.

Dördüncü bölüm, kruvaziyer turizmi açısından Karaköy ve çevresinin değerlendirilmesi olmuştur. Başka bir deyişle ikinci ve üçüncü bölümde anlatılan konuların kesişimleri dördüncü bölümde detaylı olarak analiz edilmeye çalışılmıştır. Karaköy – Salıpazarı limanına yanaşan kruvaziyerler ve kruvaziyer turizmi açısından bölgenin durumu sorgulanmıştır. Ardından Karaköy Bölgesinin sosyal yaşamı ve bu yerlerin kruvaziyer turizmi ile ilişkisi üzerinde durulmuştur. Beşinci bölümde ise Karaköy – Salıpazarı için hazırlanmış olan akademik ve profesyonel projelere yer verilmiştir.

Altıncı bölüm tezin sonuç bölümüdür. Bu bölümde özellikle dördüncü ve beşinci bölümde elde edilen verilerin değerlendirilmesi yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kruvaziyer, Kruvaziyer Turizmi, Karaköy, Salıpazarı

ABSTRACT

RELATIONS BETWEEN CRUISE TOURISM AND CITY, THE CASE OF KARAKÖY SALİPAZARI DISTRICT

Güven ÇİMENÖĞLU

Department of Architecture
MSc. Thesis

Advisor: Assoc. Prof. Dr. Yasemen SAY ÖZER

This study is formed on the relation between ships (cruises and cruise tourism) and cities (Istanbul and Karaköy). In order to understand this relation, cruises and İstanbul-Karaköy district should be analyzed carefully.

Within the context of this study, the description of cruises and development of cruise tourism industry are mentioned. Moreover, “the transformation of cruise industry from transportation to tourism”, “today’s cruise trips”, “the concept of floating hotel” and “the current situation of cruise tourism” are taken into account; and the attitude of Turkey against this industry is analyzed.

It is essential to take an idea about the history of water land İstanbul’s Karaköy district and the function as being a marine since Byzantine for understanding the importance of this area. Therefore, the history of Karaköy and Salıpazarı – İstanbul marine are denoted. Beside of this historical information, technical information of current marines and cruises arriving to this marine are defined.

Because of being located in the heart of the city, it is important to mention how Karaköy is influenced by cruises and arriving passengers. While talking about this subject, it should be considered in the view of both Karaköy and cityfolk; and arriving passengers and cruise tourism industry. The situation, problematic settlement and chronological transformations of the district are explained; beside some previsions of design teams against these transformations are attached as case studies in the text.

As a result of researches, observations and analyses about the district and subject, various consequences are brought up about the relation between Karaköy and cruises; interpretations and previsions are made if this district would be a cruise marine or not.

Key words: Cruise, Cruise tourism, Karaköy, Salıpazarı

**YILDIZ TECHNICAL UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCE**

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Bu tez, *krvaziyerler ve krvaziyer turizminin kent (İstanbul, Karaköy) ile ilişkisi* üzerine kurgulanmıştır. Çalışma kapsamında krvaziyerlerin tanımı ve krvaziyer turizm endüstrisinin gelişimi araştırılmıştır. Krvaziyerlerin taşımacılıktan, turizm olgusuna dönüşümü, günümüz krvaziyer gezileri, yüzen otel kavramının oluşumu ve bu çeşit turizmin güncel durumu detaylı olarak verilmiştir. Türkiye'nin bu endüstriye karşı nasıl bir duruş sergilediği de ayrıca incelenmiştir.

Karaköy bölgesinin tarihselliği ve Bizans'dan günümüze liman işlevinin süreci hakkında fikir edinmek için, Karaköy'ün ve Salıpazarı - İstanbul limanlarının tarihi araştırılmıştır. Bu tarihsel araştırmanın yanında günümüzdeki limanların ve bölgeye gelen gemilerin teknik özellikleri de incelenmiş, tez çalışmasına eklenmiştir.

Kentin merkezinde olduğundan özel bir öneme sahip Karaköy'ün “krvaziyerlerden ve gelen ziyaretçilerden nasıl etkilendiği” sorgulanması gereken bir konudur. Bu sorgulamayı yaparken hem Karaköy ve kentlinin bakış açısından, hem de gelen ziyaretçilerin ve krvaziyer turizm endüstrisinin bakış açısından bakmak gerekir.

Bölgenin kent içindeki durumu, sıkışmışlığı ve kronolojik olarak geçirdiği dönüşümler anlatılmış, bu dönüşümlerden ötürü bazı grupların öngörülerini sundukları projeler tezin kapsamı içine alınmıştır. Alan ve konu hakkında yapılan araştırmalar, gözlemler ve analizler sonucunda Karaköy'ün, krvaziyerlerle olan ilişkisi hakkında bazı sonuçlar ortaya konmuştur.

1.1 Literatür Özeti

İstanbul kentinin, kruvaziyer turizmi ile ilişkisi bağlamında *Karaköy- Salıpazarı Bölgesinin* sorgulanması ve deniz yoluyla gerçekleşen kent ziyaretinin araştırılıp irdelenebilmesi için: tarihsel değerlendirme - mevcut durumun değerlendirilmesi ve bu değerlendirmeler ışığında yorumların yapılması gerekmektedir.

Çalışma sürecinde kaynak taraması yapılmış, konuyla ilgili olabilecek akademik yayınlar (tezler, makaleler, bildiriler, seminerler..vb); detaylı olarak analiz edilmiştir. Bu çalışmada yeri çok önemli olan Türkiye Denizcilik İşletmelerinin arşivinden – liman tarifelerinden ve katalogundan faydalanılmıştır. Bölgenin tarihi araştırılmış, tarihi kaynaklara ve eski haritalara ulaşılmıştır. Eski haritalarla günümüzdeki haritalar kıyaslanmış; analizleri yapılmıştır. Gazetelerde çıkan kruvaziyer limanları ile ilgili bilgiler, yazılar, makaleler derlenmiştir.

Kaynak taramasının yanında, alan çalışması da bu tez için son derece önemlidir. Bölgedeki (Karaköy – Salıpazarı) yaşantı gözlemlenmiş, limana yanaşan kruvaziyerlerin kent ile ilişkisi değişik açılardan ve yerlerden (Karaköy, Fındıklı, Cihangir, Eminönü, Üsküdar, Salacak, Beşiktaş..vb) fotoğraflanmıştır. Durakları arasında İstanbul olan kruvaziyerlerin kapsamlı incelemeleri yapılmış; kruvaziyer şirketlerinin rotaları, özellikleri ve sundukları imkânlar incelendiğinde kente etkisi bakımından birbirlerinden çok farklı olmadıkları anlaşılmış, bu sebepten, boyut ve rota farklılıkları olan 10 adet kruz şirketi gemilerinin detaylı kataloğu sunulmuştur. Bu katalog çalışmada kruz şirketlerinin kurumsal internet sitelerinden de faydalanılmıştır. Sezonu boyunca gelen kruvaziyerlerin kente nasıl bir değişim kattığı izlenmiş, bu yolla gelen turistlerle görüşmeler yapılmıştır. Turistlerin İstanbul içinde nasıl bir gezi rotası izledikleri incelenmiş, sadece kruvaziyerle Türkiye'ye gelen turistlerle değil aynı zamanda Türkiye'den değişik yerlere kruvaziyerler aracılığıyla gitmiş turistlerle de sözlü görüşmeler yapılmıştır. Türkiye bağlantılı kruz şirketleriyle de görüşülmüş, turizmin bu biçimiyle ilgili detaylı bilgiler verilmiştir. Bunun yanında kruz şirketlerini de ilgilendiren bazı binalarla ilgili (Türkiye Denizcilik İşletmeleri, antrepolar, yolcu salonları, gümrük müzesi..vb) bilgi alınmıştır. Kaynak olabilecek sergiler (İstanbul 1910 – 2010 Sergisi- Bilgi Üniversitesi, 2010) gezilmiştir. Bölgeyle ilgili yapılan akademik ve profesyonel projeler edinilmiş (arşivlerden ve akademik kaynaklardan), detaylı değerlendirmeleri yapılmıştır. Bütün bu bilgilerin ve çalışmaların ışığında doğru

yorumlar, öngörüler ve değerlendirmeler yapabilmemiz için çizimler, tablolar, grafikler, şemalar üretilmiştir.

1.2 Tezin Amacı

Karaköy Limanına gelen kruvaziyerlerin kent ile ilişkisini; *‘siluete etkisi, turistlerin kent ile olan ilişkisi ve etkileşimi, kentin gemiler geldiği zamanlarda uğradığı değişim (ticari yoğunluk ya da artı trafik yükü)’* açısından incelemek son derece önemlidir. Kruvaziyerlerin ve kruvaziyer turizminin etkilerini Karaköy çevresi üzerinden değerlendirirken, hem kruvaziyer turizm endüstrisi ve kruvaziyer yolcuları (turistler) açısından bakabilmek, hem de aynı zamanda kent- kent yaşamı ve kent insanı üzerindeki değişimleri gözlemlemek tezin amacı olmuştur.

1.3 Bulgular

Tezin iki ama teması: kruvaziyer turizmi ve Karaköy Limanıdır. Bu iki konunun kesişim kümesinde ise kruvaziyerlerin kent ile ilişkisi bağlamında Karaköy – Salıpaazarı bölgesinin incelenmesi bulunmaktadır.

Ana temalarından birini oluşturan, Kruvaziyer turizmi konusu altında: Kruvaziyer turizmi tanımlanırken *turizm* tanımlarına da yer verilmiştir. Açıklanan tanımlarla birlikte kruvaziyer turizminin ne olduğu ve bu turizmin tarihsel gelişimi incelenmiştir. İkinci önemli konu olan Karaköy Limanı ve tarihi başlığı altında: Karaköy bölgesinin özellikleri, Karaköy Limanı’nın tarihsel gelişim süreci anlatılmıştır. Bu iki önemli başlığın birleşiminde ise “Kruvaziyerler’in kent ile ilişkisi bağlamında Karaköy Bölgesi” sorgulanmıştır. Bölge hakkında yapılan yorumlara ve çalışmalara yer verilmiştir. Yapılan bu çalışmalar ışığında Karaköy bölgesi ve kruvaziyer limanı hakkında değerlendirmeler yapılmıştır.

BÖLÜM 2

KRUVAZİYER TURİZMİ ve KRUVAZİYERLER

İnsanoğlunun denizlerle olan ilişkisi, hiç kuşkusuz yaşam sürdüğü coğrafyayla olan mücadelesinin başladığı zamana yani tarihin bilinen en eski çağlarına dayanmaktadır. Bu ilişkinin başlangıç noktasında keşifler, ticaret, ticari amaçlı yük ve insan taşımacılığı bulunmaktadır. Tarihin bilinen çağlarından günümüze değin en önemli ticari taşımacılık aracı gemiler olmuştur [1]. Ticareti elinde tutan ve geliştiren ülkelerde refah düzeyi artmış, teknolojik yenilikler insan hayatını kolaylaştırmıştır. İnsanların yaşam kalitesiyle birlikte, kendilerine ayırabilecekleri boş vakitleri de artmıştır. *Eski dünyanın kâşiflerine öykünen modern zamanların insanları* taşımacılık amaçlı kullanılagelmiş gemileri; seyahat amaçlı gemilere oradan da *lüks* tatillerin alternatif turizm aracına dönüştürmeyi başaramışlardır. İnsanların denizlerle olan bu serüveni günümüzde ciddi birçok endüstriyi bünyesinde barındırmaktadır. Taşımacılık, lojistik gibi endüstriler kadar kruvaziyer turizm endüstrisi de dünya çapında önemini ve pazar payını her geçen gün arttırmaktadır. Kruvaziyerleri ve turizmini daha detaylı anlayabilmek için öncelikle kısaca turizm kavramına değinelim.

2.1 Turizm Kavramı

Türk Dil Kurumu'nun Büyük Türkçe Sözlüğü'nde "turizm" için:

"1. Dinlenme, eğlenme, görme, tanıma vb. amaçlarla yapılan gezi.

2. Bir ülkeye veya bir bölgeye turist çekmek için alınan ekonomik, kültürel, teknik önlemlerin, yapılan çalışmaların tümü." yazmaktadır [2]. Dünya Turizm Örgütü, turizmi: "Bir yıldan az bir süreyle tatil, iş ya da diğer amaçlarla kendi çevrelerinin dışına seyahat eden insanların yaptığı faaliyetler" olarak tanımlamaktadır [3]. Turizm

Bakanlığı ise: “Gelir getirici etkinlikler dışında kalan boş zamanlarımızın hemen hepsini içine alan bir seyahat, bundan doğan konaklama, yeme-içme, ulaşım, eğlence gibi hizmetler ve ilişkiler bütünüdür” şeklinde tanımlamaktadır [4].

Middleton bu tanımlara ek olarak: “Her çeşit turizm bir seyahati içerir fakat her seyahat turizm değildir” demektedir. Bu bakış açısıyla *sıradan ev ile iş arasında gidiş gelişler* turizm açısından dikkate alınamaz [5]. Turizmin tanımlarından bir diğeri Kaspar’ın tanımıdır. Kaspar, turizmi “İnsanların esas veya sürekli yaşam yerleri veya işyerleri olmayan yerlere seyahat etmeleri veya buralarda durmalarından kaynaklanan karşılıklı ilişkiler ve olgular bütünü” olarak tanımlamıştır [6]. Kaspar’ın yorumu özellikle de *karşılıklı ilişkiler ve olgular bütünü* kavramı aslında birçok şeyi açıklamaktadır. Karşılıklı ilişkiler alışverişi doğurur. Alışveriş ile bilgi, gidilen yer hakkında görgü ve bunların yanında hatırlanabilirlik durumu ortaya çıkar. Yani başka bir deyişle turizm, sosyal ortamların bir araya gelmesiyle oluşan bir kavramdır. Bu kavramın iyi bir sistem oluşturabilmesi için devreye giren birçok eleman vardır. Hizmet sağlayan pek çok küçük ve orta ölçekli elemanların ortak çalışmasından oluşan karmaşık sistemler bütünü ise turizmdir.

Turizm geniş yelpazeli, birçok sektörün direkt ve dolaylı etkilendiği bir endüstri biçimidir. Söz gelimi; basit bir gezide dahi bir çok hizmet sektörü (ulaşım, konaklama, yeme-içme, alışveriş, bilgilendirme, rehberlik, organizasyon işleri, aracı sektörler, eğlence sektörleri, sağlık sektörleri, işletmeciler, döviz büroları, seyahat acenteleri ..vb) devreye girmektedir. Dolayısıyla turizm, tek bir sektör olarak değil, etkilendiği ve etkilediği tüm sektörlerle birlikte organize bir disiplindir [7].

Turizm çeşitlerinden biri *kruvaziyer turizmi*dir. Kendine özgü birçok niteliği olan bu turizm biçimi diğer turizm biçimlerine bazı özellikleriyle benzerken bazı özellikleri açısından da ayrılmaktadır.

2.2 Kruvaziyer Turizmi

Kruz / cruise, kelime anlamı olarak: gezmek, dolanmak, seyretmek (gemicilik), deniz gezisi.. vb. demektir [8]. Günümüzde kruvaziyer kelimesi, *(konaklamalı) tatil amaçlı kullanılan, boyutları ve konfor koşulları belirli standartlarda olan gemi* anlamındadır. Kruvaziyer turizmi ise en yalın tabiriyle yüzen bir otelde konaklayıp, uluslararası bir

seyahat gerçekleştirmektir. Bu deniz gezisi tecrübesi, büyük bir otelde konaklamayı yansıtır ve bu gemiler pek çok açıdan beş yıldızlı otellerle aynı işlevlere sahiptir.

Kruvaziyer turizmde; liman ziyaretleri, kent gezileri ve alışverişten oluşan aktiviteler vardır. Kruvaziyer gemilerinin uğradığı limanlar ve bu limanlarda, turistlere sunulan turistik hizmetler, ev sahibi ülkelerin bu konuda ağırlıklı yatırım yaptıkları alanlardır [9].

Turizm biçimi olarak kruvaziyer yolculuğu kendi endüstrisini yaratmıştır. Giderek büyüyen bu endüstri dünya çapında yıllık 15 milyar dolarlık bir iş kolunu oluşturur [10]. Diğer turizm biçimlerinde ulaşım ve konaklama ayrı ayrı endüstriler oluştururken, kruvaziyer turizmi ve deniz gezileri; ulaşım endüstrisini, konaklamayı ve hatta bunların yanında eğlenceyi kendi içinde birleştirir.

Kruvaziyer yolcuları, Dünya Turizm Örgütüne göre *aynı gün gelen ve ayrılan ziyaretçiler* olarak gösterilirler [11]. Bu yüzden bir durakta birden fazla gece konaklamama durumları olabilir. Uluslararası Denizcilik Organizasyonu tarafından tanımlandığı gibi, deniz gezisi yolcuları bir ülkeye seyahat gemileriyle gelenlerdir [12]. Bu insanlar, bir veya birçok kez karaya çıkmış olsalar bile geceyi gemide geçirirler. Kruvaziyer gezileri, Kaspar'ın (bkz. sf 5) yorumu [6] olan *karşılıklı ilişkiler ve olgular bütünü* kavramını düşündüğümüzde; gidilen yerlerde yerel halkla daha az etkileşim içine girilen ve daha az sosyalleşilen bir turizm formunu karşımıza çıkartır.

Kent ve kent insanları açısından da bu turizm biçimi diğerlerinden ayrılmaktadır. Küçük bir tatil bölgesine aynı anda binlerce insanın gelmesi ve çok kısa süre sonra burayı terk etmesi, o yerleşim alanında anlık değişimler oluşturur. Ziyaretçilerin kente homojen dağılmamaları, birlikte hareket etmeleri zaman zaman trafik ve ulaşım sorunlarına da sebep olabilir.

Ziyaretçilerin sosyoekonomik yapısı ve deniz seyahati süresince konfor koşulları yüksek mekânlarda zaman geçirmeleri bu gezi biçimini tercih etmelerinin en başta gelen nedenlerindendir. Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği; kruvaziyer turizminin bu kadar cazip olmasının nedenleri ise şu şekilde sıralamıştır: [13]

- Yapılan güncel bir anket kruvaziyer gemi ile tatile çıkanların tatillerini “tahminlerinin ötesinde iyi” ve “çok iyi” bulduklarını ortaya çıkarmıştır. Aynı zamanda, kruvaziyer gemi yolcularının büyük çoğunluğu yolculuklarında kendilerini mutlu eden şeylerin

başında şunları sıralıyorlar: “geminin konforu” “kendilerine iyi davranılması” ve “pek çok yeri ziyaret etme fırsatının olması”

- Bir kruvaziyer gemi, insanların bir tatilde isteyebileceği hemen hemen her şeyi sunabilir.
- Kruvaziyer turizmi fiyat/satın alınan değer oranı açısından diğer tatil türlerine oranla daha uygundur. Denizde yapılan tatilde barınma, eğlence, birinci sınıf hizmet ve diğer lüks seçenekler fiyata dahil olmaktadır.
- Her yıl kruvaziyer gemilerle yolculuğa çıkanların yaklaşık % 40-45 ini ilk kez katılanlar oluşturmaktadır.
- ABD’deki kruvaziyer turizm yolcuları genelde evli, yıllık geliri 99.000 dolar civarında, kolej mezunu, ve bir işte çalışan kişilerdir. Genelde partnerleriyle birlikte ortalama 6,2 gün gemide kalan kişiler için, bu süre içerisinde kendilerine kişi başı 1,650 ABD Doları maliyet çıkmaktadır.
- Günümüzün lüks kruvaziyer gemilerinde tam teşekküllü spa merkezlerinden sağlık kulübüne, özel restoran ve gurme seçeneklerinden profesyonel çocuk kulüplerine; spor etkinliklerinde golfte dağcılığa kadar ve internet merkezleri de dahil olmak üzere her yaşta ve her zevkte yolcuya hitap eden seçenekler bulunmaktadır.
- Günümüzün kruvaziyer gemileri gerek ana makine gerekse pervane sistemlerinde; atıkların değerlendirilmesinde ve haberleşmede en son teknolojik yenilikleri kullandıklarından çevreye daha duyarlı, daha güvenli ve daha kullanışlı gemiler olarak kendilerini tanıtmaktadırlar.
- Kruvaziyer seyahati yolculara güvenli ve konforlu bir şekilde dünyanın en uzak ve bazen de vahşi bölgelerine, tarihi değerdeki şehirlere ulaşma olanağını sağlamaktadır.
- Kruvaziyer endüstrisi, tüketicilere kendi kişisel yaşam tarzlarına, zevklerine ve bütçelerine uygun seçimi yapmalarını sağlayacak profesyonel destek sunmaktadır.

Dünya çapında kruvaziyer turizmine olan talep artışı sonucu şirketler son yıllarda yeni kruvaziyer gemilerini filolarına katmışlardır. Dünyadaki kruvaziyer gemi sayısı toplam 500 civarındadır. Bu gemilerin neredeyse tamamı (%98’i) Avrupa tersanelerinde; özellikle de İtalya’da üretilmiştir. İtalya’yı sırasıyla Finlandiya, Fransa, Almanya ve Norveç izlemektedir. 1995 - 2004 yılları arasında bu beş Avrupa ülkesinde toplam 105

krvaziyer gemi inşa edilirken; dñyanın geri kalan ÷lkelerinde sadece 15 kruvaziyer tipi gemi inşa edilmiştir [13], [15].



şekil 2.1 Yaklaşık 9000 yolcunun (3 adet Carnival Cruise Lines gemisiyle) St. Thomas Yöresini (ABD Virgin Adaları) ziyaretini [14]



şekil 2.2 Royal Caribbean's Freedom of the Seas kruvaziyeri [16].

2.2.1 Kruvaziyer Turizminin Tarihi

Kruvaziyerlerin tarihi; *gemicilik ve deniz yoluyla taşımacılıktan, seyahat olgusuna* oradan da *gemide tatil yapıp, özellikli liman kentlerini gezme* biçimine doğru şekillenmiştir. Ayrıca gemilerin şekil ve mimari olarak değişime uğramasıyla bu turizme uygun hale gelmesi de önemli bir aşamadır. 1800’lerde başlayan gemi yolculukları; aynı zamanda 1900’lerin ortalarında başlayan deniz gezisi endüstrisinin (kruz endüstrisinin) kökenini oluşturmaktadır.¹

Bu tarz büyük gemilerin genel anlamda taşımacılıktan, turizm sektörüne geçiş yapması sürecinde kaydedilen aşamaları; *savunma ve savaş amaçlı gemili seferler; ticari amaçlı yük taşımacılığı; sömürgecilikle birlikte taşımacılık; 19. ve 20. yy’da göç dalgası ile taşımacılık; 1. ve 2. Dünya Savaşlarında askeri amaçlı gemi kullanımı; transatlantik uçuşların başlamasıyla transatlantik gemi yolculuklarının bırakılması ve gerçek anlamda kruvaziyer kavramının ortaya çıkması, terk edilen gemi yolculuklarının yerini lüks gemilerde tatil yapma fikrinin alması; yüzen otel kavramının oluşması ve endüstrileşmesi* şeklinde sıralayabiliriz.

19.- 20. yy da meydana gelen göç dalgası ve denizaşırı yerleri görme isteği ile taşımacılığa olan talep artmıştır. Bu artan talep denizaşırı gemi endüstrisinin temellerini oluşturmuştur. Göç dalgasının hâkimiyetiyle; Avrupa ile Kuzey Amerika arasında, İngiltere ile Avustralya arasında göçmen seferleri gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde Atlantik Okyanusunun geçilmesi kavramsal olarak *transatlantik gemilerini* oluşturmuştur. Gemiler çoğunlukla yolcu taşımacılığı yapmışlardır. Konforsuz koşullarda, uzun süreli yapılan yolculuklar insanlar üzerinde olumsuz etkiler bırakmıştır. Yalnızca ulaşım aracı olarak kabul edilen gemilerde çok az insan; birinci sınıf, lüks, ayrıcalıklı yolculuklar gerçekleştirebilmiştir.

Bu dönemde İngiliz ve Alman şirketleri arasında pazar payı için bir yarış ön plana çıkmıştır. İngiliz Şirketlerinde biri her biri 40 ton ağırlığında 3 yeni gemi inşa etmiştir. *Olympic, Titanic ve Britannic* adını alan devasa gemiler birer yüzen saray olarak

¹ Okyanus ötesi deniz yolculukları düşünüldüğünde; Amerikan kökenli ilk deniz gezisi, 1867 yılında yapılan ve New York’tan hareket eden buharlı gemi “Quacker City” dir. Bu seyahatin reklâmı: “Kutsal Topraklar, Mısır, Kırım, Yunanistan ve aradaki istenilen yerlere gezinti” olarak yapılmıştır. Bu aşamada müşterilerin ilgisini çeken şey, kişinin değişik yerlere göreceli olarak kolay ve güvenli bir şekilde seyahat edebileceği düşüncesidir. Eğlence amaçlı deniz gezilerinin başlangıç noktası ise; “The Peninsula and Oriental Steam Navigation” (P&O) şirketinin 1850’lerde, organizasyonunu yaptığı seyahatlardır [17].

tanıtılmışlardır. (O dönemdeki güvenlik kurallarına göre; gemideki yolcuların sayısının yarısını taşıyacak kadar cankurtaran sandalı bulundurulması yeterliydi.) Gemilerin, 1911 yılında yaptığı ilk yolculuk çok başarılı olsa da, daha sonra Titanic 2228 yolcu ve mürettebat ile 10 Mayıs 1912 tarihinde Southhampton'dan hareket etti. Gemi Kuzey Atlantik'te bir buzdağına çarptı ve battı. Sadece 705 yolcu kazadan canlı kurtuldu. *Titanic* kazasından sonra, transatlantikler; rotalarını daha güneye kaydırmak, su geçirmez gemi bölgelerini yükseltmek ve daha fazla cankurtaran botunun ilave etmek durumunda kaldılar.



Şekil 2.1 Titanik Transatlantiği animasyonu [18]

1914'te 1. Dünya Savaşı'nın başlaması ile deniz yoluyla yolcu taşımacılığı kesintiye uğramıştır. Yolcu gemileri, asker taşıtları ve zırhlı ticaret gemileri haline dönüştürülmüştür. 1. Dünya savaşından sonra, Birleşik Devletler 1920 yılında sınırlarını göçmenlere açma politikasını sınırlamak yönünde adımlar atmıştır. O dönemde en önemli denizyolu firmalarının temel pazarı göçmenlerden oluştuğu için, bu iş kolu bu karar ile bloke olmuştur. Gemileri doldurmak için yeni yolcular aranmaya başlanmıştır. Bu durum aslında sektör için yeni pazar hedefleri arayışını başlatmıştır. Bütün bu gelişmelerden faydalanmak için gemilerin tasarımlarında değişikliğe gidilmiştir. Günümüz seyahat gemilerine benzeyen yeni tasarımlı gemilerin yapımına doğru ilk adımlar atılmıştır. Daha fazla gemi yapıldıkça, konfor düzeyi arttırılmıştır. Yeni aktiviteler düzenlenmiştir (güverte tenisi, bilardo, maskeli balo aktiviteleri...vb.). Kısacası, denizde bir hafta geçirmek artık kaçınılacak bir şey değil, aksine moda haline gelmeye başlayan bir durum oluşturmıştır. Bunun sonucunda bu dönemdeki transatlantik seyahatler, dünyanın her yerinden, zengin insanları kendisine çekmiştir.

Okyanuslar arası seyahatler, korkulan, konforsuz ve yaşamı tehdit eden bir tecrübe olmaktan çıkıp konforlu bir seyahate dönüşmüştür.

2. Dünya savaşının başlaması ile tüm önemli buharlı gemi firmaları gemilerini ya asker taşıma gemilerine dönüştürdüler ya da limanlarda sakladılar. Savaştan sonra, Avrupa'nın yeniden inşası, hem turistler hem de iş seyahati yapanlar için taşımacılığa giderek artan bir talebi teşvik etmiştir [13].

Turizmin genel olarak çok büyük oranda büyümesi ile, özellikle büyük jetlerin ortaya çıkışı, buharlı gemilerin yavaşça ortadan kaybolmasına neden olmuştur.¹ Gemi ile Avrupa'ya geliş veya gidiş 6-7 gün sürerken uçak ile bu seyahat saatlerle ifade edilecek kadar kısa zaman almaktadır. Daha kısa zaman alması nedeniyle ulaşım için uçakların gemilerden daha fazla oranda tercih edilmesi gemilerle ulaşım kavramını zayıflatmıştır. *Gemilerle ulaşım kavramının zayıflaması; zamanla gemilerle turizm aktivitesinin gelişmesi ve güçlenmesine yol açmıştır.* Ward'ın söylediği gibi, "Deniz gezisi zamanla bir alternatif haline geldi ve özel olarak deniz gezisi için oluşturulan yeni firmaların kurulmasıyla, yepyeni bir endüstri doğdu" [17].

2.2.2 Günümüz Kruvaziyer Turizmi

Günümüzde *kruvaziyer* kelimesi *yüzen otel* kavramını anlamca karşılamaktadır. Kruvaziyer gezisi gemici işi olmaktan çıkıp, ciddi tur organizasyonu gerektiren, kurumsallaşmış şirketlerin üstlenebildiği bir endüstri halindedir. Gemilerin boyutları büyüktür ve açık alan metrekaresi nispeten azalmıştır. Bunun sebebi kapalı alan ihtiyacının artması ve kapalı alanda gerçekleştirilen işlevler (eğlence birimleri, kumarhaneler, spor tesisleri, rekreatif alanlar, yeme içme birimleri, galeriler, salonlar...vb.) için daha fazla yer ayrılmasıdır. Ana fikir olarak; yüzen otellerin karadaki lüks otellerle yarışabilecek düzeyde olmaları gerekmektedir. Gemilerde hijyen, sağlık, güvenlik konularına azami dikkat gösterilmektedir [19].

Dickinson ve Vladimir'in de dediği gibi: "Deniz gezisinin günümüzdeki güncelliği Mark Twain tarafından dile getirilen özgün düşüncelere dayandırılabilir - şöyle ki: deniz gezisi göreceli olarak zahmetsizdir, çünkü bir defada eşyalar toplanıp, tekrar

¹ Pan Amerikan Havayolları 1939 yılında ilk transatlantik uçuşu gerçekleştiren firmaydı, fakat 1958 yılının Kasım ayına kadar düzenli transatlantik yolcu seferleri yoktu. 1960 yılına gelindiğinde, sürekli transatlantik seferleri düzenleyen 11 başka havayolu şirketi daha hizmete girmişti [13].

çıkartılabilmektedir, güvenlidir ve yeni arkadaşlar edinilebilir. Twain'in deniz gezisini, büyük bir piknik olarak değerlendirmesi; günümüz deniz gezisini şekillendiren yemek yeme, dans gibi sürekli ve çeşitli eğlenceleri akla getirmektedir” [20]. Kruvaziyer turistleri, temelde, bir gemi seyahati satın alırlar. Bu gemi seyahati, birkaç limanın da ziyaret edildiği, belli bir süre zarfında gerçekleşir. Bunun için kruvaziyer turistleri Avrupa veya Amerika'dan, İstanbul'a gelebilirler. Tersine, Karaippler bölgesinde birkaç liman ziyaretini kapsayan bir kruvaziyer turu için İstanbul'dan bir turist, uçakla bölgedeki bir kalkış liman kentine giderek aktarma yapabilir.

Kruvaziyer gemilerinde sağlanan nitelik ve konfor yükselişi, bu alanda potansiyel talebi fiili düzleme çekebilmektedir. Ayrıca, kruvaziyer turizm ürünü talebinde, denizi ve denizde gemi seyahatini sevmek, belki de ön koşul olmalıdır. İlk kez bir kruvaziyer turuna katılan bir turistin, gemi ile seyahatten hoşlanmaması durumunda, gemideki konfor, eğlence ve diğer imkânlar ne olursa olsun, bu seyahatin tekrarı beklenemeyebilir. Başka bir açıdan bakıldığında, bu durum gemi seyahatinden hoşlanan bir insan için ise sürekli bir talebe de dönüşebilmektedir [21]. Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA)'nin yaptırdığı bir araştırmaya göre, mevcut kruvaziyer turistleri içinde kadınların oranı yüzde 53 - 54 iken, kruvaziyer turu alması beklenenlerin içinde erkeklerin oranı yüzde 51 ve 54'e çıkmaktadır. Ayrıca bu turizm biçimini seçenlerin yaş ortalaması da gün geçtikçe düşmektedir [22]. TUYED'in hazırladığı bir rapora göre: dünyada yılda ortalama 16 milyon kişi kruvaziyer turlarıyla seyahat etmektedir. Yapılan araştırmalar ve anketler sonucunda tatilini kruvaziyer gemilerinde geçirenlerin tekrar kruvaziyer gemilerini tercih etme oranı % 90 dır. Dünyada kruvaziyer turizminin büyüklüğü 35 milyon dolardır [23].

Yüzten Otel Kavramı

Kruvaziyer yolcu taşımacılığında işletme anlayışı yalnızca gemi işletmeciliği demek değildir. Otel işletmeciliği ve turizm işletmeciliği kruvaziyer yolcu işletmeciliğinin ayrılmaz parçaları durumundadır. Kruvaziyer yolcu gemileri, gemilerin sefer bölgesi ve yolcu kapasitesine göre mini kruz gemisi, midi kruz gemisi, kısa sefer kruz gemisi, uzun sefer kruz gemisi gibi adlar almaktadır. Nitekim, kruvaziyer turizminin diğer turizm biçimlerinden farkı; turistlerin ulaşımını sağladıkları araçta aynı zamanda konaklamalarıdır.

Yüzen otel kavramını daha iyi anlayabilmek için kruvaziyer gemilerini mimari olarak incelemek gerekmektedir. Bu sayede hem gemide geçirilen zamanı ve sunulan imkânları kavramak daha da kolaylaşır.

Ortak kullanım alanları alt kamaralarla üst kamaraların arasında yani gemiye giriş kotunda düzenlenmektedir. Ayrıca üst güvertelerde de ortak kullanıma açık fonksiyonlar düzenlenmiştir. Orta kotlarda (giriş katı ile bir üst ve bir alt katlar) bulunan ortak kullanım alanları: lobiler, fuaye bölümleri, oturma yeme içme mekânları, açık – kapalı - yarı açık restoranlar, konferans salonları, toplantı alanları, kasinolar...vb. Üst katlardaki ortak kullanım alanları: yüzme havuzları, güneşlenme güverteleri, barlar, ek yeme içme alanları...vb. Ortak kullanım dışındaki katlarda odalar bulunmaktadır. Bu odalarda konumlarına, içe ve dışarıya bakma özelliklerine ve konfor koşullarına göre sınıflandırılabilir. İçe bakan odalarda kalanlar ortak güverteleri kullanırken bazı dışa bakan odaların özel güverte terasları bulunmaktadır.

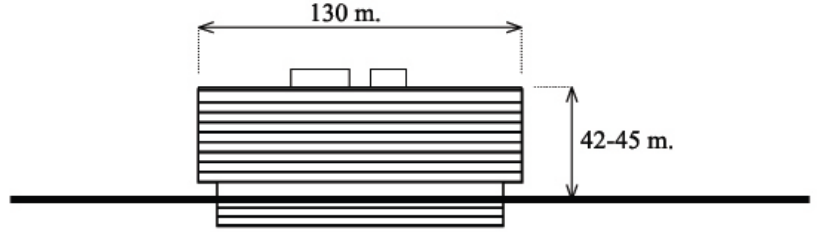
Şekil 2.5 dan da anlaşılabacağı gibi kruvaziyerlerin planlaması otel planlaması gibi olmaktadır. Otellerde, ortak kullanım alanlarının (yarı kamusal alanların) otelde kalmayanlar için giriş çıkış serbestliği olmasına karşın kruvaziyer gemilerinin tüm ortak kullanım alanları sadece gemi ziyaretçilerine açıktır.

Ortak kullanım alanlarının yapı içinde konumlanışını düşündüğümüzde otellerle, kruvaziyerler benzerlik göstermektedir. Çünkü otellerde de yoğunlukla zemin kat ve zeminle ilişkili katlarda düzenlenen ortak kullanımlı birimlere ek olarak en üst katlarda (çatı katlarında) ortak kullanıma açık mekânlar tasarlanmaktadır.

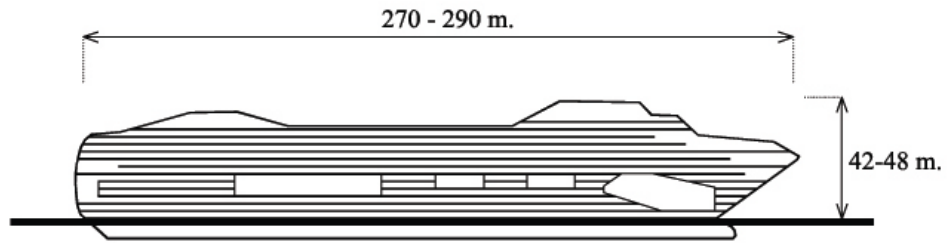
Kruvaziyerlerin Çevreye Etkisi:

Kruvaziyer şirketlerine ait devasa gemilerin birçoğu özellikle kirliliğe sebep olan maddeleri boşaltmaktan değil ama bu maddelerin miktarlarına ilişkin yanlış veya eksik bildirimlerde bulunmaktan ceza almaktadırlar. ICC (International Council of Cruise) tarafından konuyla ilgili önemli kurallar getirilmiştir. Gemilerin dışarı bıraktıkları atıkların başlıcaları: atık sular, katı atıklar, çöp, tehlikeli ve zehirli atıklar, yağlı atıklar, geminin dengesini sağlamak amaçlı kullanılan ballast suları, dizel egzost emisyonları, sülfür oksit gazı yayılımı (Bunun önüne geçmek amacıyla düşük oranlı sülfür içeren gemi yakıtlarının kullanımı zorunlu kılacak çalışmalar yapılmaktadır [13]. Ayrıca gemilerin limana yanaşmalarından limandan ayrılmalarına kadar geçen süre içinde tüm motorlarını kapatmalarını sağlayarak hareketlerin limandan sağlayacakları güç ile

yapmalarını zorunlu kılan uygulamaların yaygınlaştırılması yoluna gidilebilir. Böylece devasa gemilerin liman şehri içindeyken yaydıkları kirli havanın önüne geçilebilecektir.)’dır [26].

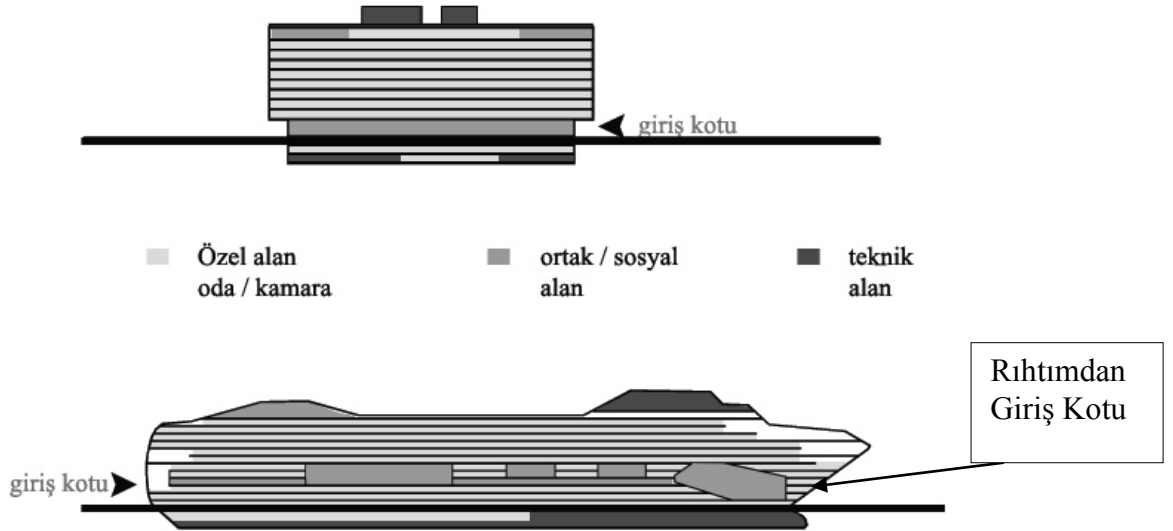


Hilton İstanbul Oteli boyutları referans alınarak belirlenmiş otel kesit şeması



Ruby Princess kruzu boyutları referans alınarak belirlenmiş kruvaziyer kesit şeması

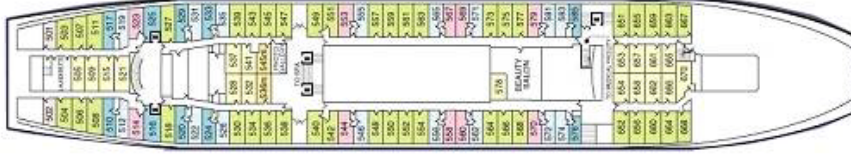
Otel ve kruvaziyer ana işlevlerin konumlarındaki benzerlik:



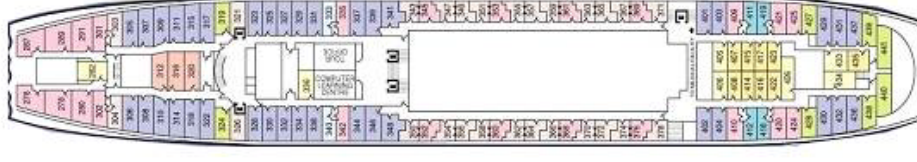
Ruby Princess 3080 yolcu ve 1080 mürettebat için 1500 civarı kamara içereken Hilton İstanbul’da 500 oda bulunmaktadır [24], [25].

Şekil 2.4 Otel kesit şemasıyla, kruvaziyer kesit şemasının aynı ölçekte değerlendirilmesi

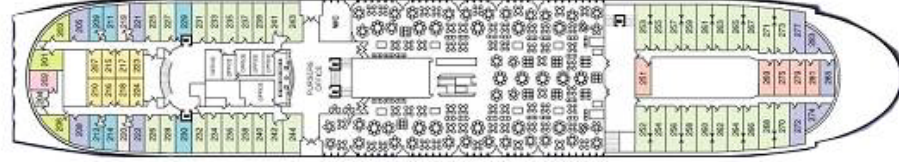
VERTE 8 GÜVERTE 1
(ALT GÜVERTE)



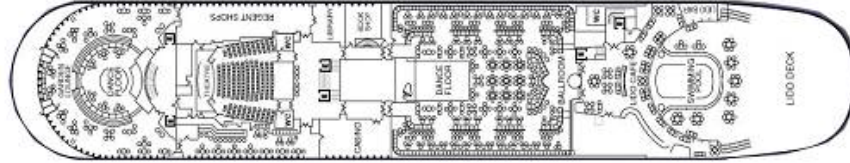
GÜVERTE 2



GÜVERTE 3



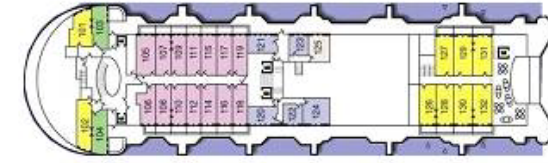
GÜVERTE 4
(SOSYAL ALAN)



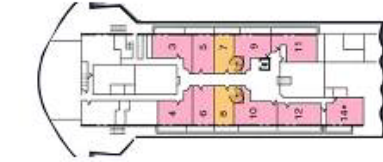
GÜVERTE 5



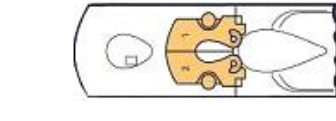
GÜVERTE 6



GÜVERTE 7



VERTE 8



PH	C	G	KA
S1	D	H	K
A	E	I	L
B	F	J	M

Penthouse Suites: PH
Suites: S1
Outside Doubles: A, B, C, D, E, F, G, H
Inside Doubles: I, J
Outside Singles: KA, K, L
Inside Singles: M

Şekil 2.5 Caronia Gemisinin güverte planları kapsamında odaların çeşitlilik dağılımları [27]

2.2.3 Kruvaziyer Endüstrisindeki Diğer Gelişmeler

Kruvaziyer endüstrisindeki son gelişmelerle birlikte (yeni gemi inşaatları ve artan gemi kapasiteleri de düşünülerek) limanlar, fiziki alt ve üst yapılarını, teknolojik imkânlarını, geliştirmek zorunda kalmaktadır. Servis kalitesi ve güvenlik konusunda operatörlerin gereksinmelerini karşılayacak standarda ulaşmak daha önemli bir hale gelmektedir. Aslına bakarsak günümüzün teknolojisi ve imkânlarını düşündüğümüzde limanların boyutları esneklik kazanabilmektedir. Önemli olan gemilerin yaşayabilme durumu, ve limanın teknik özellikleridir. Bu bakımdan limanlarımızın fiziksel gelişiminin sağlanması yanında işletme anlayışının da çağa uygun bir hale getirilmesi gerekmektedir. Bazı limanların¹ diğerlerine göre daha kazançlı olduğu ise açıktır. Tahminlere göre; yolcu değişimi yapılan limanların diğerlerine oranla daha kârlı oldukları ortaya çıkar. Yolcu değişiminin yapılabilmesi demek söz konusu limanın *transfer merkezi* olarak çalışabilmesi demektir. Bunlar, turistik çekiciliği ve hinterlandı yanında iyi kalite liman hizmetleri, yeterli ve kaliteli hava ulaşımı, trafik, yol vs gibi alt yapı sistemleriyle de desteklenmiş olması demektir.

TUYED (Turizm Yazarları ve Gazetecileri Derneği)'in belirlemelerine göre, geçen yıl (2009) gemi turuna çıkan turistlerin en fazla tercih ettiği 10 destinasyon Karayipler, Akdeniz, Avrupa, Alaska, Batı Meksika, Bahamalar, Hawaii, Trans Kanal, Güney Amerika ve Güney Pasifik şeklinde sıralanıyor. Araştırmalar, gemi yolculuğunda 2-5 günlük turların en fazla rağbet gördüğünü ortaya koyuyor. Nitekim CLIA verilerine göre, geçen yıl 2-5 günlük turlar yüzde bin oranında artarken, 9-17 günlük turlar yüzde 886, 18 gün üstündeki turlar ise yüzde 488'lik büyüme kaydetti. CLIA verilerinden derlenen bilgilere göre, 2009 yılında denizlere 13 yeni gemi indirildi. Söz konusu gemilerin devreye girmesiyle mevcut 275 binlik yatak kapasitesine 21 bin 574'lük yeni yatağın eklenmesi söz konusu oldu.

Cruise yolcu sayıları yılda ortalama yüzde 7.4 büyüdü [29]

¹ Akdeniz halen mevsimsel bir pazardır ve gemiler kış için büyük oranda Atlantik'in öbür yakasına geçmektedirler. Ancak güney limanlarının gelişmesi (Kızıldeniz, Kuzey Afrika gibi) ve Ortadoğu'da barışın sağlanması Akdeniz'de ki kruvaziyer hareketinin sıklaşmasına olanak sağlayacaktır. Gerekli altyapının oluşması halinde ise Türkiye'nin Güney limanları da -Antalya, Marmaris, Bodrum gibi - bundan büyük pay alacaklardır. Burada üzerinde durulması gereken diğer bir nokta da ülkelerin uluslararası güvenlik konusundaki imajlarıdır. Kruvaziyer turizmi, ülkemizde zaman zaman meydana gelen ve turizm sektörünü çöküntüye uğratan iç çalkantılardan turizmin diğer türlerine göre daha az etkilenmiştir. Bunun en önemli nedenleri, kruz operatörlerinin yatırımcı konumda olmaları, programları iptal etmeleri halinde önemli bir işletme ve destinasyon sorunuyla karşılaşmaları olarak açıklanabilir [28].

Destinasyon	Toplam günlük geceleme
Karayipler	30.766
Akdeniz	16.271
Avrupa	7.592
Alaska	6.968
Batı Meksika	6.451
Bahamalar	3.477
Hawai	3.031
Trans Kanal	2.679
Güney Amerika	2.676
Güney Pasifik	1.986

2.3 Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi

Türklerin Anadolu’daki gemicilik hayatı Osmanlıya dayanmaktadır. Askeri amaçlı kullanılan gemiler, daha sonra askeri amaçların yanında ticari ve taşımacılık amaçlı kullanılmıştır. 19.yy da gemilerin ticari kullanımının yanına ulaşım da eklenmiştir.

1924 yılında Lozan Anlaşması ve 1 Temmuz 1926 Kabotaj hakkı ile gemicilikteki bazı sektörel ilerlemelerin yanında kruvaz endüstrisi bağlamında Türkiye’de kayda değer bir ilerleme görülmemektedir. Nitekim günümüzde hâlâ dünya kruvaz sektörünün standartlarında kruvaziyer gemimiz¹ bulunmamaktadır. Şu anda kullanılan gezi gemimiz 1981 model *Ankara* gemisidir. *Ankara* gemisi *Deniz Cruise & Ferry Lines* şirketi tarafından işletilmektedir. (Türkiye’nin köklü gezi gemilerinden *Ankara* hakkında detaylı bilgi Ek 1’de bulunmaktadır.) Türk bayraklı ve dünya standartlarında bir kruvaz gemimizin bulunmaması dışında turizmin bu çeşidi, Türk turistler tarafından kullanılmaktadır.

¹ Son kruvaziyer gemilerimizden M/V Akdeniz’in emekli olmasından; genç kruvaziyer gemimiz M/V Karadeniz’in ise özelleştirme adı altında Türk bayrağından çıkmasından sonra elimizde hiç kruvaziyer tipi gemimiz kalmamıştır [13].

Türkiye, kuzeyde Karadeniz'den güneyde Akdeniz'e kadar 8333 km.'lik sahilleri, kıyı yapıları ve tarihi kültürel unsurlarla, kruvaziyer turizmi açısından zengin bir duraktır. Akdeniz çanağında ören yerlerine yakın Antalya, Kuşadası ile İstanbul limanları ve denizlerinin temizliği ile ülkemizin önemli bir potansiyeli olduğunu görülmektedir. Doğal ve tarihi güzelliklerine karşın Türkiye bu turizm biçiminden ekonomik anlamda fazla pay alamamaktadır [30]. Kuşadası – İzmir Limanları, daha çok Efes Bölgesinin ziyareti için kullanılmaktadır. Türkiye’de aktif olarak kullanılan kruz limanları (İstanbul, Kuşadası, Marmaris) daha çok Yunan Adaları, İsrail, Mısır, Yunanistan, İtalya, Hırvatistan, İspanya, Malta, Kıbrıs, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan..vb bağlantılı seferlerde kullanılmaktadır.

BÖLÜM 3

KARAKÖY LİMANI ve LİMAN ÖZELLİKLERİNİN İNCELENMESİ

İstanbul'un kıyı özellikleri kendi içinde birçok kıyı şeklini barındırmaktadır. Bu durum onu; ne tam bir nehir kentine, ne de tam bir açık deniz kıyı kentine benzetir. Kendine has bir su şehridir. İçinden geçen su yolu, kıyı ve kara parçalarıyla birlikte şekillenerek koy, körfez ve haliç gibi kullanım yönü çok zengin morfolojiler oluşturmaktadır. İki önemli denizin kesişim kümesi niteliği taşımasından ötürü nehir vari sığılğa değil ciddi derinliklere sahiptir ki; bu derinlik deniz ticareti, uluslararası ulaşım gibi faktörleri olumlu etkilemektedir. Buna karşın açık deniz kıyısındaki kentlerin sahip olduğu bazı olumsuzluklardan uzaktır. Bunlar: açık denizin rüzgâr etkisi, su hareketleri, büyük kabarmalar ve geri çekilmelerdir.

İstanbul Boğazı, Karadeniz ile Marmara Denizi'ni birleştiren su yoluna verilen isimdir. İstanbul'un Rumeli (Avrupa) ve Anadolu (Asya) yakalarını birbirinden ayırır. Uzunluğu düz olarak 32 kilometredir. Girintileri ve çıkıntıları hesaba katılınca kıyılarının uzunluğu ortaya çıkar. Rumeli yakasında Rumeli Feneri'nden Haliç kıyılarını dolaşarak Ahırkapı Feneri'ne kadar olan uzunluğu 55 kilometre, Anadolu yakasında Anadolu Feneri ile Kız Kulesi arasındaki uzunluğu 35 kilometre, Selimiye önündeki Kayak Burnu'na kadar olan uzunluğu 36 kilometredir. İstanbul Boğazı'nın en geniş yeri Anadolu Feneri ile Rumeli Feneri arasında 3600 metre, en dar yeri Anadolu Hisarı ile Rumeli Hisarı arasında 760 metredir. Boğazın en derin yeri Bebek ile Kandilli arasında 120 metredir. İstanbul boğazı şekil ve oluşum olarak ria kıyı tipine örnektir. Bu kıyı tipi; akarsu vadilerinin deniz suları altında kalmasıyla oluşan kıyı tipidir. Kıyının bir çok alanda içeri sokulması ya da tersine dışarı çıkıntı oluşturmaları görülebilmektedir. Bu

kıyı morfolojisi kent üzerinde kıyı mekânlarını monoton olmayan dinamik ve daha zengin bir anlayışta biçimlenmesini sağlamıştır [31].

İstanbul, Boğaziçi ve Haliç kenarında kurulmuş bir kent olarak deniz ulaşımı için son derece elverişli bir konuma sahiptir. Bizans döneminde, denizlerdeki ticari faaliyetler burayı cazip bir yer haline getirmiştir. Burada koloniler kurmuş olan Venedik ve Cenevizliler denizcilikte oldukça başarılı olmuşlardır. Uzun bir dönem doğu-batı ticaretinde hâkim konumda kalmışlardır. Osmanlı döneminde ise deniz ulaşımı ve taşımacılığı önemini kaybetmemiştir.

İstanbul'da deniz ulaşımı sadece ticari bir faaliyet olmamıştır. Kent içi ulaşım için de büyük önem taşımıştır. 1851'de Şirket-i Hayriye'nin¹ kurulmasıyla günümüze kadar ulaşan şehir hatları vapurları kent yaşamında önemli bir yer tutmaktadır.

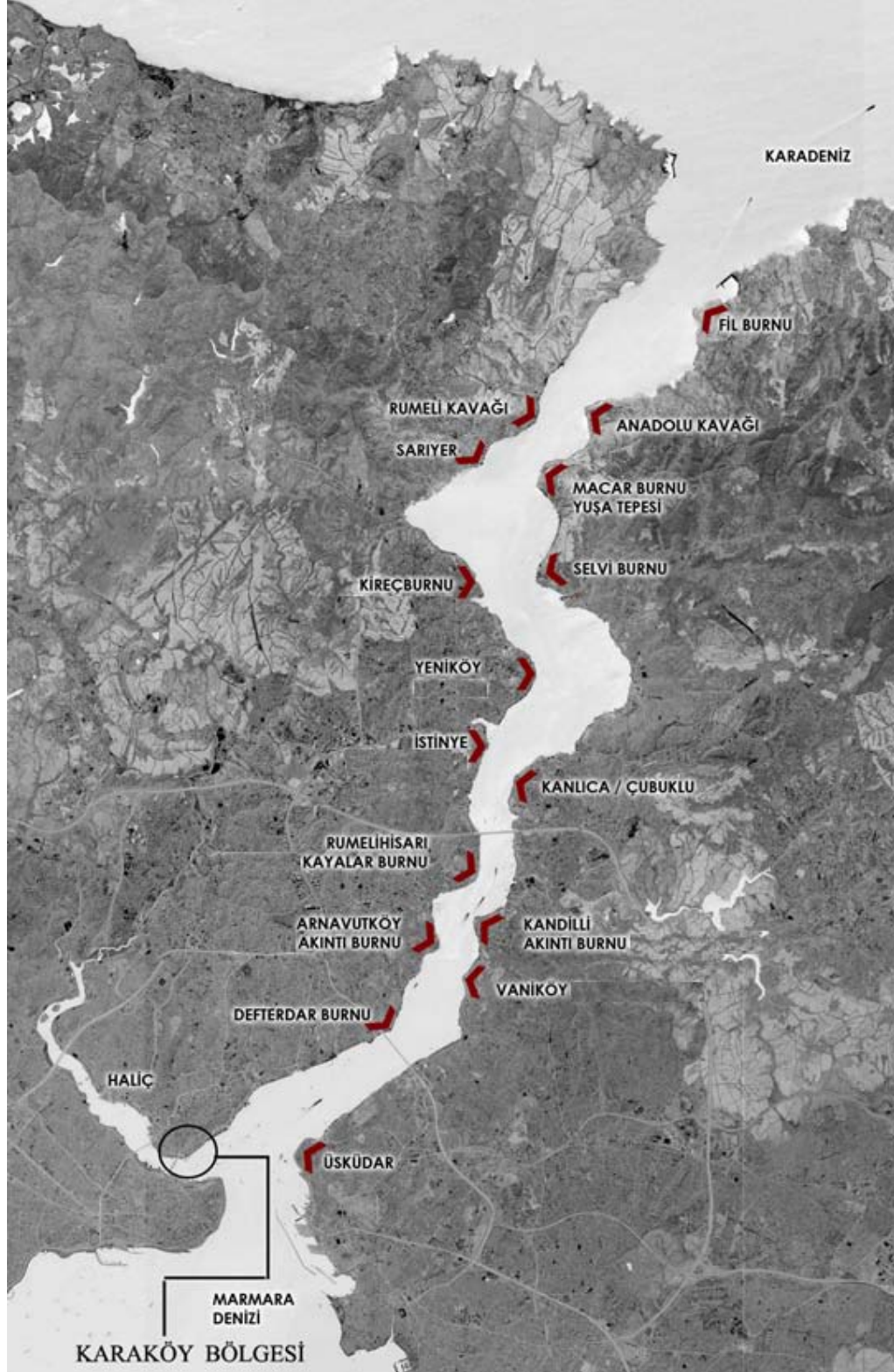
1934 yılında Fransız Mimarı Henry Prost'un çalışmaları dikkat çekmektedir.² Henry Prost'un düşüncesi, *İstanbul'un doğal ve tarihi bütünlüğüne zarar vermeden modernleştirmek, ulaşımını sağlamak, mimari ve arkeolojik değerlerini ortaya çıkartmak* olmuştur. Bu konu da Boğaz ve Haliç silüetini, Tarih Yarımada deniz ilişkisinin silüet anlamında korunmasını sağlamıştır [33].

Tarihsel özelliklerinin yanında, kentin fiziksel ve coğrafi özellikleri; onun *su şehri İstanbul* sıfatını destekler. Bu özelliklerinden biri: doğal liman olma durumudur. Örneğin İstanbul'da liman yeri olarak kullanılacak birçok yer gösterilebilir. Birçok kıyı şeridi, gemilerin yanaşabileceği kriterleri sağlamaktadır. Bu limanlaşma örneklerinden

¹ 1850'lerde Boğaziçi yolcu seferlerine başlayan Şirket-i Hayriye, ilk seferlerini Üsküdar'a yapmıştır. Aynı yıllarda Haliç'te başka yolcu gemileri de taşımacılığa başlamıştır. 1855'de İstanbul'dan birçok önemli limana uzaklığına göre haftalık ya da aylık seferler düzenlenmiştir. 1860'dan sonra deniz ulaşım şirketleri dönem dönem yeniden belirlenmiştir. I. Dünya Savaşı döneminde Türk gemi şirketleri zor günler yaşamış, fakat daha sonra Kurtuluş Savaşı'nın da kazanılmasıyla beraber 1930'da bu şirketlerde yapılan revizyonlarla tekrar seferlere başlamıştır. 1938'de deniz ulaştırma, taşıma ve liman işletmeleri birleştirilmiş, 1944'de Devlet Deniz Yolları ve Limanlar Kamu Müdürlüğü kurulmuştur. 1983'de bu kuruluş iktisadi bir devlet teşekkülü haline gelmiş ve Türkiye Denizcilik Kurumu Genel Müdürlüğü adını almıştır. 1984'te Türkiye Denizcilik İşletmesi Genel Müdürlüğü olmuştur. Bu dönemlerde gerek ticaret, gerekse yolcu taşımacılığı filosu oldukça geliştirilmiştir. Çok sayıda yolcu vapuru alınmıştır [32].

² Prost'un 1934 yılında davet edildiği dönem İstanbul'una baktığımızda; üç eski ana yerleşmeden oluştuğunu görebiliriz: Haliç'in iki yakasında Tarihi Yarımada ve Galata, Karşıda Asya yakasında Üsküdar ve Kadıköy. Bu yerleşmelerin her birinde mevcut rezidansiyel işlev ticarettir. Haliç ve Boğaz kıyısında ise kontrolsüz gelişen endüstriyel faaliyetler bulunmaktadır. Prost'un ilk çalışmaları, İstanbul'un tarihi silüetini ve tarihi eserlerini bulunduğu ortam içinde korunması ve değerlendirilmesi için çözümler aramak olmuştur. Tarihi Yarımada'da geliştirdiği planla, bu önemli anıtları bulundukları çevre içinde ortaya çıkarmanın yanı sıra bir bütünü tamamlayacak biçimde uzaktan algılanmasını sağlamayı hedeflemekteydi. İşte bu nedenle tarihi anıtların çoğunluğunun ortak zemin kotu olan artı 40 metre kotunun üzerine sadece 3 kat vererek günümüzde de geçerli olan yeni imar durumunu belirlemiştir [33].

en önemlisi Karaköy'dür. Hem suyla ilişkisi hem de kent sosyal yaşamının bir parçası olarak Karaköy Bizans döneminden günümüze kadar hep önemli ve merkezi bir yer olmuştur.



Şekil 3.1 Boğaziçi su yolu [31]

3.1 Karaköy Bölgesi

Karaköy, İstanbul'un Beyoğlu ilçesinin en eski ticaret merkezlerinden biridir. Galata semtinin modern adıdır. Tarih boyunca liman ve ticaretin merkezi olma özelliğiyle ön plana çıkmıştır [34]. 19. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı Devleti'nin finans merkezi haline gelmiştir. Bugün ise, önemli bir ticaret ve ulaşım merkezidir.

3.1.1 Karaköy'ün Konumu

İstanbul Boğazı'nın güneybatısında, Haliç'in boğaza açıldığı alanın kuzeyinde bulunmaktadır. Hem Haliç doğal limanının girişinde bulunması, hem de İstanbul Boğazı'nda bulunması onun stratejik önemini ortaya koyar. (Şekil 3.1)

Kuzeyde Kemankuş Caddesi ve Meclis-i Mebusan Caddesi, güneyde İstanbul boğazı ile doğuda Çifte Saraylar (Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi) ve batıda Karaköy meydanı ile sınırlanmıştır. Karaköy Meydanı'ndan kendisini çevreleyen semtlere bağlanır. Güney batıda Galata Köprüsü, Karaköy'ü Eminönü'ne bağlar. Tersane Caddesi, batıda Azapkapı'ya, Voyvoda Caddesi, kuzeybatıda Şişhane'ye, Yüksek Kaldırım Caddesi, kuzeyde Beyoğlu'na, Kemeraltı ve Necatibey Caddesi, kuzeydoğuda Tophane'ye açılır (Şekil 3.6). Karaköy, Eminönü'ne 1.25 km, Taksim'e 1.75 km, Şişli'ye 4 km, Eyüp'e 7.25 km, Fatih'e 2.5 km uzaklıktadır. Karaköy Rıhtımı; 600m uzunluğundadır [35].

3.1.2 Karaköy'ün Tarihi

Karaköy ve Galata tarihi boyunca önemli bir liman olma özelliğini korumuştur. Limanın çevresindeki alan ilk defa Büyük Konstantin zamanında surlarla çevrilmiştir. İmparator Konstantin surları, Üsküdar'dan bu bölgeye yerleşen Hristiyanları korumak amacıyla yaptırılmıştır. Konstantinden yaklaşık bir yüzyıl sonra, V. yy'da II. Theodosius'un Galata Bölgesini Konstantinopolis'in 14. bölgesinden 13. bölgesi olarak kentin sınırları içerisine aldığı bilinmektedir [36].

11. yy'da Musevilerin yerleştiği Galata, genelde Avrupalı tüccarların özellikle de Latin kökenli olanların ve Cenevizlilerin ilgisini çekmiştir. IV. Haçlı seferi sırasında İstanbul'un Latinler tarafından işgal edilmesinden sonra İstanbul'da yaşayan Cenevizliler bölgeye yerleşmişlerdir. Galata zaman zaman Venedikliler ve Cenevizliler arasında el değiştirmiş, bu değişimlerin yaşanmasına karşın bölge bu dönemde hep

Latin ve Katolik olarak kalmıştır [37]. Bizans İmparatoru tarafından Cenova'lı tüccarlara bölgede iş yapma izni verilmesiyle, Cenovalı'lar kendilerini ve ambarlarını korumak için dayanıklı istihkâmlar (düşman saldırısını durdurmak, düşmana karşı savunma yapmak amacıyla düzenlenmiş yerler) ve surlar¹ yaptırmışlardır. Bölgenin belirli alanlarında günümüzde hâlâ Ceneviz sur kalıntılarına rastlanır. Galata Kulesi onların içinde görülebilen en yüksek ve en kuvvetli noktadır.

1453 yılında Fatih Sultan Mehmet'in şehri kuşatmasına kadar Cenevizliler tarafından daha çok bağımsız ticaretin ağırlıklı olduğu bir bölge olan Galata, kuşatma sırasında tarafsızlığını korumaya çalışmıştır. İstanbul'un alınması sırasında direniş göstermeyen Cenevizliler teslim olmuşlardır.

16. yy'da gemici, tüccar, sanatkâr, gemi marangozu ve kalafatçı gibi birçok meslek grubu bu bölgede bulunmaktadır.

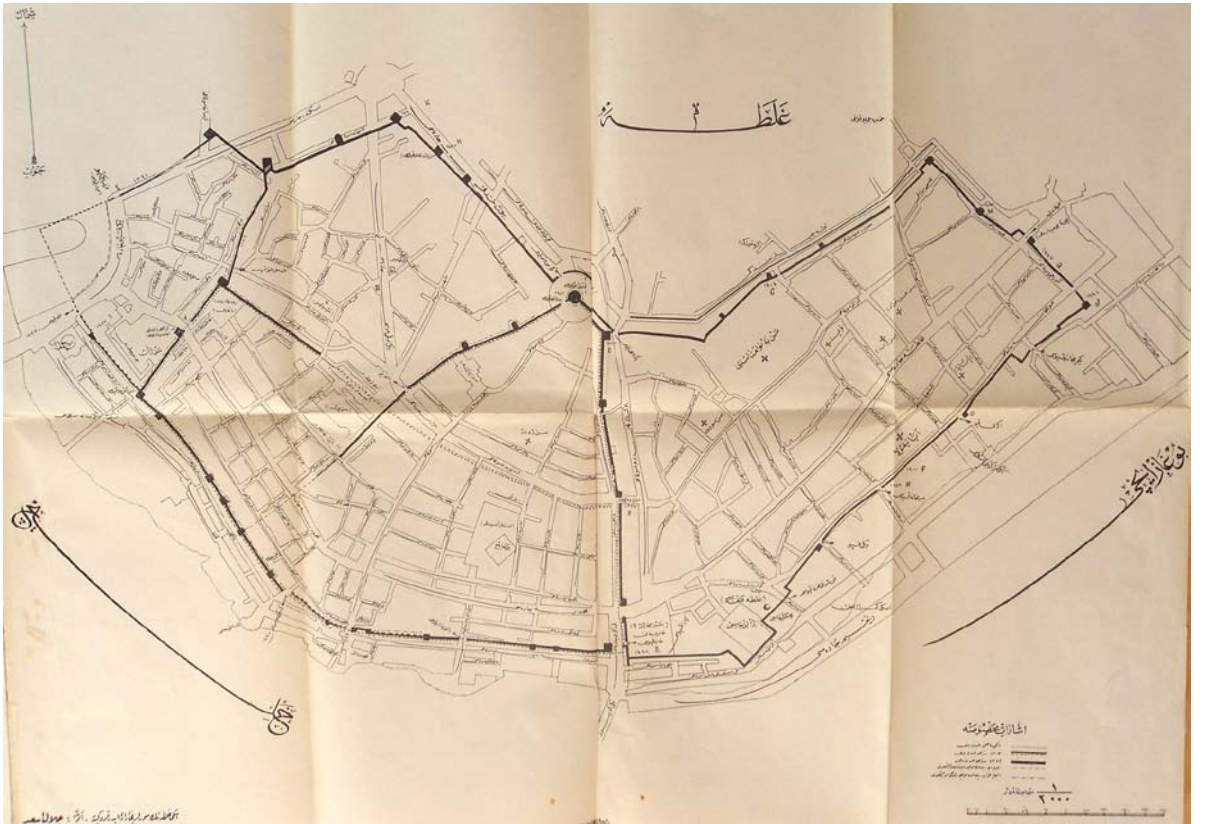
Osmanlı İmparatorluğu döneminde, bölge üç yerleşim kategorisine sahip olmuştur: Ceneviz, Venedik ve Katalan tüccarları; müslümanlar; Yunan, Ermeni ve Yahudiler. 1478 nüfus sayımına göre bölgenin hemen hemen yarısı Müslüman olarak belirlenmiştir. 1500 yılından itibaren, daha çok İspanyol engizisyonundan kaçan Sefarad Yahudileri buraya yerleşmiştir. Galata sahilinde Karaköy tarafında ağırlıklı olarak Türkler bulunurken, orta bölümlerde Ermeni ve Museviler'in karışık olarak yerleştiğinden söz edilebilir. 19. yy'ın ikinci yarısından itibaren Rum ve Yunanlılar sahil kesimde yer alırken, Museviler sahilden daha gerilere doğru çekilmişlerdir. Ermeni ve Türklerin bu dönemde azaldıkları söylenebilir [1].

19.yy'da Karaköy, 1854-1856 Kırım Savaşı için buraya savaşmaya gelen Hristiyanların akınına maruz kalmıştır. O dönemlerde rıhtım eksikliği, ordunun ve askeri ekipmanlarının boşaltılmasını zorlaştırmıştır. Nihayet 1800'lerin sonunda bir Fransız şirketi (M. Marlus Michael) Karaköy Rıhtımının ve Liman Tesislerinin ilk temellerini atmıştır. (Şekil 3.4)

¹ Ortaçağ yapım gelenekleri doğrultusunda, ilk inşa tarihinden itibaren Galata surları zamanla genişlemiş ve İstanbul'un fethinden önce son şeklini almıştır. Türk döneminde de bakım ve onarımına özen gösterilmesine rağmen fonksiyonunu yitirdiği için surlar, 18. yüzyıldan sonra bakımsızlaşmış ve 19.yüzyılın ikinci yarısında ise dönemin imar politikaları doğrultusunda Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk belediye örgütü tarafından peyderpey yıkılmıştır [38].



Şekil 3.2 1480’lerde Bizans ve Ceneviz Surları, Andrea Vavassore Gravürü 1550 [1]



Şekil 3.3 Galata Bölgesi Ceneviz sur haritası [40].

19. yüzyılın son on yılında Karaköy kendini bankacılık bölgesi olarak geliştirmiştir. 20.yy'da Osmanlı Bankası buraya merkezini kurmuştur. İtalyan ve Avusturya sigorta şirketleri şube ofislerini açmıştır. Bu yüzyılda ticaret aktivitesinin artması ile liman gümrük binaları, yolcu terminali ve deniz antreposu ile genişletilmiştir. Karaköy ayrıca, iskele boyunca yer alan Yunan tavernaları ile meşhur hale gelmiştir. 1917 sonrası Bolşevik Devriminden kaçan binlerce Beyaz Rus bu alana gelmiştir ve bu bölgeye yerleşmiştir [39].

Dünyadaki çeşitli politik- kültürel olayların yansıması göçlerle birlikte İstanbul'da da hissedilmiştir. Galata'yı ve dolayısıyla İstanbul'u etkileyen büyük göç dalgalarından söz etmek mümkündür: [41].

- 1917 yılındaki Sovyet Devriminden sonra sivil ve askerlerden oluşan göçmen grubu, Karadeniz'deki limanlardan farklı ülkelerin savaş, yük ve yolcu gemileri ile işgal altındaki İstanbul'a gelmişlerdir. Çoğunluğu Galata (Karaköy) Rıhtım'ına 1920 yılına kadar devam eden göçle birlikte şehre girenler sayesinde Karaköy sahil bölgesinde eğlence sektörü oluşmuştur.
- İkinci göç dalgası ise (1922-23) İstanbul ve Galata'dan dışarı doğrudur. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra başlayan Kurtuluş Savaşı'nın son zamanlarında olan göç hareketinin sebebi: Rum, Ermeni, Musevi ve Levanten vatandaşlar arasında,
- Ankara Hükümetinin, İstanbul'un geri aldığı gayrimüslimlerden hesap soracağı söylentileridir. Galata (Karaköy) Rıhtım'ından kalkan gemilerle genellikle Avrupa'daki çeşitli şehirlere göç edenler arasında daha önce Rusya'dan İstanbul'a sığınmış olanlar Ruslar da bulunmaktadır.
- Cumhuriyetin ilanından sonra yaşanan üçüncü göç hareketi ise 1948 yılındaki Filistin'de İsrail'in kurulmasıyla, Yüksek Kaldırım ve Lüleci Hendek civarında yaşayan düşük ve orta gelir seviyesindeki Musevilerin 1948-1952 yılları arasında, Galata (Karaköy) Rıhtım'ından hareket eden gemilerle İstanbul'u terk etmeleri ile olmuştur.
- 1955'te, 6-7 Eylül'de Beyoğlu ve Galata'da bulunan gayrimüslim halkın mal ve mülklerine yapılan tahribatla (tahrip edilen dükkân ve ev sayısı 5.538'dir [43]. Burada yaşayan halkın devlete olan güveni sarsılmış; bu olaylar sonucunda da önemli

bir göç yaşanmıştır.¹ Rumlar, yabancı nüfus ve diğer gruplar, kentten ve ülkeden ayrılmaya başlamışlardır.



Şekil 3.4 Rıhtım şirketinin hisse senedi, 1911 [1]



Şekil 3.5 18yy Karaköy kıyı kesimi [42]

¹ Bu dönemde göze çarpan *birinci gelişme*, bir kısım Musevi'nin İsrail'e; onlardan daha fazla sayıda Rum'un da Yunanistan'a gidişleriyle boşalan binaların, harap olmaya terk edilmesidir. *İkinci gelişme*, nüfusun iç dokusundaki değişimdir. Her yıl artan sayıda bir insan akını, Beyoğlu'nun eski sakinlerinin gidişleriyle ortaya çıkan boşlukları doldurmaya başlamışlardır. Yabancıların bu alanı terk etmeleri ve alana yeni gelenlerin, eskinin aksine düşük gelirli aileler olması, Beyoğlu'nun çehresini giderek değiştirmiştir [37].

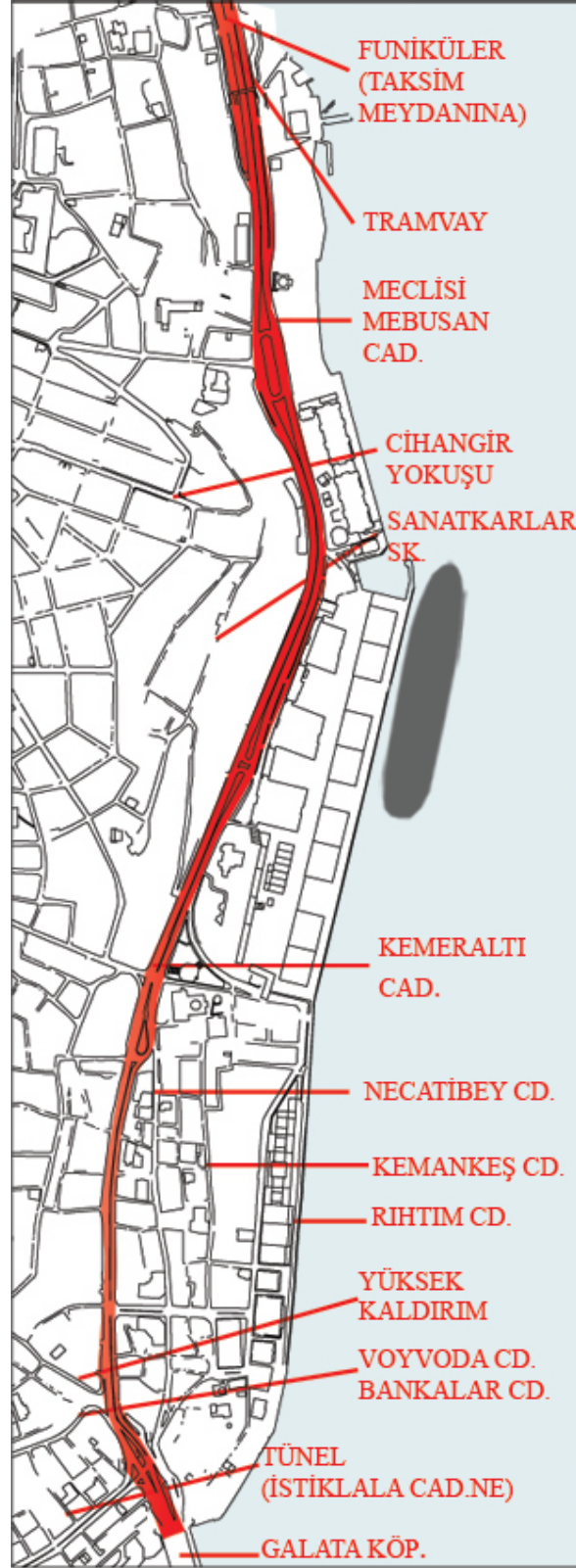
Galata, Bizans ve Osmanlı gibi iki imparatorluk öncesinden günümüz Türkiye toplumuna değin belki de Batı tarzında modernleşerek gelişen ilk yerdir. Batı tarzı eğlence, tüketim, mimari, belediyeçilik¹, yabancı okullar, azınlık gruplar kozmopolitlik gibi unsurlar burayı tanımlayan özelliklerdir. Dolayısıyla semtin dönüşümü farklı dinamiklerin etkisiyle süreklilik göstermiştir. Buna rağmen Galata semti ilginç bir şekilde bu dönüşüm evrelerinde geçmişinin izlerini hep belirgin olarak üzerinde taşımıştır. Avrupa ile yakın ilişkiler ile oradaki yaşam tarzının yansımaları, okullar, dini kurumlar, eğlence yerleri ve biçimleri, modern kent yaşamı, tiyatrolar gibi özelliklerde kendini göstermektedir. Dini ve ticari yapılar, yollar, surlar gibi fiziksel izler ile sosyal yaşama dair izlerin söylemde de olsa hâlâ bugüne taşınıyor olması, semtin geçmişi ile olan bağını canlı tutmaktadır [37].

Galata Bölgesinde Cumhuriyet Dönemindeki önemli değişimlerden birine ise 1950-1960 arasında iktidarda olan Adnan Menderes hükümeti sebep olmuştur. İstanbul'daki imar faaliyetlerinden payını alan Galata bölgesindeki istimlâk hareketleri 1958 yılında hız kazanmıştır. Karaköy Meydan'ında bulunan pek çok bina yıkılarak meydan genişletilmiş ve formunu kaybetmiştir. Karaköy'den Tophane'ye doğru olan Kemeraltı Cadde'sindeki genişletme çalışmaları sırasında da onlarca bina yıkılmıştır. Bu binalar arasında Ermeni kiliseleri bulunmasından ötürü Patrikhane ile yetkili makamlar arasında sıkıntılı dönemler yaşanmıştır. Kemeraltı Caddesi'nden, Karaköy Yolcu Salonuna dik bir şekilde geçişini sağlayan Maliye Cadde'sinin açılması sırasında pek çok bina ve dar sokak ortadan kaldırılmıştır. Günlerce yazılı basında yer alan yıkım çalışmaları haberleri, vatandaşları bilgilendirmiştir [41].

20. yüzyılın ikinci yarısında Karaköy, 2. derece bir merkez halini almış, çeşitli atölyelerin ve uygunsuz kullanımların gelmesiyle bir çöküntü bölgesi kimliğine bürünmüştür. 20. yüzyılın sonunda Galata ve civarı endüstri malzemelerinin, sanayi makinelerinin ve yedek parçaların satıldığı bir yer olmuştur. Ticari merkez fonksiyonu,

¹ Semte dair planlı fiziksel dönüşümler 1858'den itibaren Altıncı Daire'nin kurulması ile başlar. Bundan önce İstanbul kenti için 1822'de Kauffer Planı ve 1837'de Moltke Planı'nın uygulamaları vardır. Özellikle Moltke Planı, ilk imar planı niteliği ile Tanzimat'ın getirdiği Batılılaşma eğilimleri içinde kentin sistemli gelişimi amacına yönelik bir gerekliliği yerine getirir (Akın, 1998; sf.23). Altıncı Daire gibi batılılaşma ve modern belediyeçilik anlayışını temsil eden bir oluşum, bağımsız kimliği ile on iki yıl devam etmiştir. Osmanlı çağdaşlaşma girişimi ve anlayışını yansıtmaya açısından önemli bir oluşumdur. Galata ve Beyoğlu gibi etnik nüfusun oldukça çeşitli olduğu bir alanda hizmet vermek üzere kurulan Altıncı Daire, Tanzimat'ın Osmanlılık anlayışını yansıtmaya açısından da önem taşır. Modern bir kent yaşamı ve alt yapısı oluşturmak için Batılı öncü belediyeçilik uygulamaları örnek alınmıştır. "...Babıali, yeni bir devlet yapılanmasının kent öncelikli olacağını bilinceydi" [44].

bankaların genel merkezlerinin ve büyük şirketlerin Zincirlikuyu ve Maslak civarlarında yer seçmeleri ile zayıflamaya başlamıştır.



Şekil 3.6 Karaköy Limanının etki alanını besleyen yollar

BEYOĞLU YAKASI'NDA İMAR OPERASYONLARI DEVELOPMENT OPERATIONS ON THE BEYOĞLU SIDE



İBB Şehir Rehberi Hava Fotoğrafları, 1956
İBB City Guide Aerial Photos, 1956

Karaköy Meydanı'nında 1956- 1958 yılları arasında gerçekleşen yıkımlar, Salıpazarı'nda tasarlanan yeni kent limanıyla ilişkilendirilmese de, 1950'lerin İstanbul'u makroformu ve mekansal organizasyonu ile dikkate alındığında, Salıpazarı'nda yapılacak yeni limanı, Tarihi Yarımada içindeki ve çevresindeki sanayi tesisleri ile bütünleştirmek için Karaköy'de mekansal bir düzenleme kaçınılmazdı. Ne var ki, Karaköy'deki yıkımlar diğer birçok Menderes Operasyonu gibi kısa vadeli geçici bir rahatlık sağlamış, liman tesislerinin Boğaziçi Köprüsü'nün inşasının ardından Haydarpaşa'ya nakliyle işlevsiz kalmıştır.

Karaköy neredeyse yüzyıllık finansman merkezi olma özelliğini kaybederken; İstanbul Borsa Binası'nı ve Doğu Akdeniz'in en önemli finans merkezi Havyar Han kompleksini bir daha geri gelmemek üzere yitirmiştir.

Though people did not associate the demolition carried out on Karaköy Square during the second half of the 1950s with the new city port designed in Salıpazarı, if we consider the Istanbul of the 1950s in terms of its macroform and spatial organization, such redevelopment was inevitable in Karaköy in order to integrate the new port to be built in Salıpazarı with the industrial plants on the Historic Peninsula and its environs. However, just as was the case with many other Menderes Operations, the demolition in Karaköy only provided temporary relief and Karaköy lost its function when the port facilities were transferred to Haydarpaşa after the Bosphorus Bridge was built.

With the demolition of the Stock Exchange Building and Havyar Han complex, Karaköy ceased to be the major finance center of the Eastern Mediterranean.

(İstanbul 1910 – 2010 Sergisinden, 2010, İstanbul Bilgi Üniversitesi, Küratörler: İhsan Bilgin, Günkut Akın, Sibel Bozdoğan, Murat Güvenç, Tansel Korkmaz)

Çizelge 3.1 Karaköy Limanı ve etki alanının kronojik dönüşümü

	GELİŞEN OLAYLAR
MS. 1000 (Bizans)	Cenovalı tüccarların bölgeye yerleşmesi ve iş yapmaya başlaması
Bizans	Cenovahların istihkamlarını inşa etmeleri (sur- kule – liman)
1453	İstanbul'un fethi ve kozmopolit yaşamın Karaköy'de sürmesi
1856	Kırım Savaşıyla Hristiyanların gelmesi ve liman inşa etmeleri
19.yy	Tonaj bakımından Avrupanın en önemli limanlarından olması
19.yy	Karaköy'ün bankaların merkezi (finans merkezi) olması
1917 sonrası	Bolşevik İhtilali sonrası binlerce Beyaz Rus'un bölgeye yerleşmesi
1914 sonrası	Teknik gelişmelerin takip edilememesi ve savaşlar dönemi
1934	Ticari liman kapsamında depoların inşası
1940- 1960	Kargo taşımacılığına destek amaçlı antrepoların inşası
1986	Kargo kamyonlarının kent trafiğine olumsuz etkisinden dolayı kargo taşımacılığının kaldırılıp sadece yolcu taşımacılığının yapılması
20.yy'ın 2. yarısından sonra	Atölyelerin bölgede yoğunlaşması
1990 lar	Banka ve büyük şirketlerin merkezlerini Zincirlikuyu Maslak aksına taşımaları
2000 ler	İstanbul Modern ve sergi amaçlı antrepoların kullanımı (sosyal ve kültürel alan oluşumu)
2010	Kruvaziyer liman işlevinin devamı

3.2 Karaköy Limanı

Karaköy Limanı Osmanlı döneminde dış ticareti elinde tutan Galata bölgesiyle bütünleşmiş bir alan iken günümüzde, (ticari sevkiyatın yerini turistik amaçlı gemilere bırakmasıyla) Salıpazarı'na yanaşan kruvaziyer tipi turizm amaçlı gemilerle özdeşleşmiştir.

3.2.1 Mevcut Liman Tesislerinin Gelişim Süreci

Osmanlı döneminde Haliç ve çevresinin hızla gelişmesiyle, kısa süre içinde savaş ve ticaret limanı halini almış ve kıyılarda buna uygun tesisler kurulmuştur. O dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun devlet tersanesi Gelibolu'dadır. Daha sonra ki dönemlerde daha güvenli bir yer olan Haliç tercih edilerek içine gemilerin girebildiği Kasımpaşa deresi ağzındaki sahada yeni tersane tesisleri kurulmasına başlanmıştır. Bu dönemde kent liman işlevi Haliç'in güneyinde bugünkü Sirkeci bölgesi ile Unkapanı bölgesi arasında ve Haliç'in kuzeyinde Karaköy - Galata olarak bilinen bölgede yoğunlaşmaktadır [45].

Karaköy (Galata) rıhtımı 18. yüzyılda yoğun olarak kullanılmıştır. Haliç'in güneyindeki kıyı kesimleri belirli mal türlerine ayrılmışken uzak mesafe taşımacılığı, Karaköy kıyı kesiminde yoğunlaşmıştır. 19. yüzyılda ise Karaköy İskelesi yoğun yolcu trafiğine hizmet etmeyi sürdürmüştür.

Karaköy kıyı bandı, Balıkpazarı'nın önüne oranla daha uzun soluklu olarak ülke ticaretine¹ hizmet vermiştir. Bu durumu sağlayan başlıca etmenler şunlardır: Karaköy kıyı aksında gümrük ve liman dairelerinin bulunması, 1845'te Haliçte Galata Köprüsünün yapımının sorun oluşturmaması, 1892 -1895 yıllarında inşa edilen rıhtımların ticari anlamda imkânları arttırmasıdır. 19. yüzyılda İstanbul Limanı üzerinden yürütülen deniz ticaretinin en önemli kısmını İngiltere ve Fransa ile yapılan ticaret oluşturmaktadır. 19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul limanı, yükleme ve boşaltma kapasitesi bakımından büyük Orta Avrupa limanlarına yaklaşmıştır. Bu

¹ İstanbul üzerinde yapılan ithalat malları içinde çoğunlukla daha önceden alışlagelmiş mallar yer almaktadır. Bunlar, Balkan ülkelerinden her türlü gıda maddesi, kereste ve tuz, Orta Avrupa ülkelerinden çeşitli dökümler, kömür, kâğıt, şeker, kalay, kahve, kimya ve ecza maddeleri gibi mallardır. 19.yüzyılın sonlarına doğru gemi ile gelen malların büyük kısmı ise, kentin tüketimi için öngörülen gıda maddeleri ve tüketim malları oluşturmıştır. Çeşitli tekstil ve demir-çelik ürünleri, şeker ve ham metaller İstanbul'dan gönderilen ihracat mallarını yün, ham ipek, pamuk, tütün, lüle taşı, gül yağı, afyon ve başka tarım ürünleriyken ithalat mallarını (çinko, kursun gibi) , ve de petrol ve çimento oluşturmaktadır [1].

dönemde yükleme- boşaltma kapasitesine göre *büyük limanlar* arasında sayılmaktadır. 1889 tarihli bir istatistiğe göre İstanbul artık tonaj bakımından Londra'nın ardından ikinci sırada bulunmaktadır [46].

Ticari gemilerin yanı sıra yabancı savaş gemileri de limana yanaşabilmektedir. Bu şekilde başlayan düzenli Türk ticaret gemiciliği, 1864 yılında kendine ait bir ticari bandıra da kazanmış ve faaliyetleri aynı yıl çıkarılan bir deniz ticaret kanunuyla düzenlenmiştir. İstanbul limanında geleneksel olarak kentin ihtiyaç maddelerini taşımakta kullanılan küçük yelkenliler 19. yüzyıl ortasından sonra da önemli rol oynamaya devam etmiştir [1].

Kentin arkasında öncelikle Akdeniz ve Karadeniz olmak üzere dünya ticaretinin büyük bir parçası vardır. 1900 yılına doğru ise İstanbul, dünyanın birinci sınıf limanlarından biri olarak tanınmaktadır. Ancak daha sonraları, tüm bunlara rağmen teknik donanımıyla çoğu büyük limanın hayli gerisinde kalmaya başlamıştır. Öyle ki; Birinci Dünya Savaşı'na kadar rıhtımların üzerinde vinç, demiryolu gibi mekanik yardımcı elemanlar bulunmamaktadır. Dolayısıyla yükleme işlemlerinin çoğunda geminin kendi yükleme araçlarına güvenilmek zorunda kalınmıştır. Bunların yanı sıra buharlı gemilerle yapılan ve yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren hızla gelişen seferler için elverişli demirleme yerlerinin yetersizliği de (20. yüzyılda da aynı problemle karşılaşılmaktadır.) zorluk çıkarmaktadır. 1830'lara kadar yükleme faaliyeti için yeterli olan Galata önlerindeki eski dar kıyı şeritleri buharlı gemiler için yetersiz kalmıştır. Abdülmecit döneminde Haliç'in her iki kıyısında da toplam 6.000 m. uzunluğunda ve 34 m. genişliğinde rıhtımlar inşa edilmesi önerilmiştir. Liman tesislerinin teknik donanımlarında da yenilikler yapılmıştır. Demirleme süreleri uzundur ve bunun nedenlerinden biri boşaltma ve yükleme faaliyetlerindeki yetersizliktir. 1870'lere kadar sadece Eminönü ve Galata'da birer gümrük deposu vardır ve tüm mallar burada bekletilmektedir [39].

Günümüzdeki Türkiye Denizcilik İşletmelerine Bağlı Karaköy Limanının tarihi ise 1800'lü yılların sonlarına dayanmaktadır. Daha öncesinde İstanbul'da (özellikle Karaköy'ün Boğaz'a bakan yüzünde) ciddi bir tesisten söz etmek zor olur. Bu tesislerin oluşumunda Kırım savaşı önemli rol oynamaktadır. Osmanlılar ile Ruslar arasında 1853 - 1856 yılları arasında olan Kırım Savaşı, (İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı tarafında savaşa dahil olmasıyla) Osmanlıların lehine sonuçlanmıştır. Bu savaş sırasında Fransa,

gemilerini boğazdan geçirmiş ve birçok defa İstanbul sahillerine özellikle Karaköy rıhtımından asker ve malzeme çıkarmıştır. O zamanın koşullarında henüz tanzim ve ıslah edilmemiş, rıhtımsız bulunan yerlerde gemilerin hareketleri çok zor olmaktadır. Bu zorluk aynı ölçüde karaya ihraç ve sevkiyat yaparken de devam etmektedir.

Kırım Savaşının bitiminde Paris Kongresinde bu durumun oluşturacağı engel ve tehlikeleri belirtilmişse de ancak 23 yıl sonra 1879'da İstanbul'da rıhtımların inşası fikri oluşmuştur. Rıhtım inşaatını gerçekleştiren yabancı şirket 1882 den 1910 yılına kadar İstanbul Limanı ve Karaköy (Galata) limanı olmak üzere iki rıhtımı, bunlara ek olarak 1928'de üç antrepo binasını tamamlamıştır.¹

1909-1910'dan itibaren düzenli sefer yapan gemilerin yanı sıra büyük turist vapurları da ortaya çıkmıştır. Yolcu sayıları dört yüze varan bu gemiler çoğunlukla Tophane'nin hayli açığında demirledikleri için, limanda oldukça yoğun bir trafik olmaktadır. Düzenli sefer yapan vapurlar ise, Karaköy'daki rıhtımdan yararlanmaktadır. Yolcu ve kargodaki artış karşısında yeni liman tesisleri artan ihtiyaçlara cevap verememektedir. 1934 yılında Karaköy'de iki ve Eminönü'nde sekiz bina halinde toplam 30.735 metrekaarelik

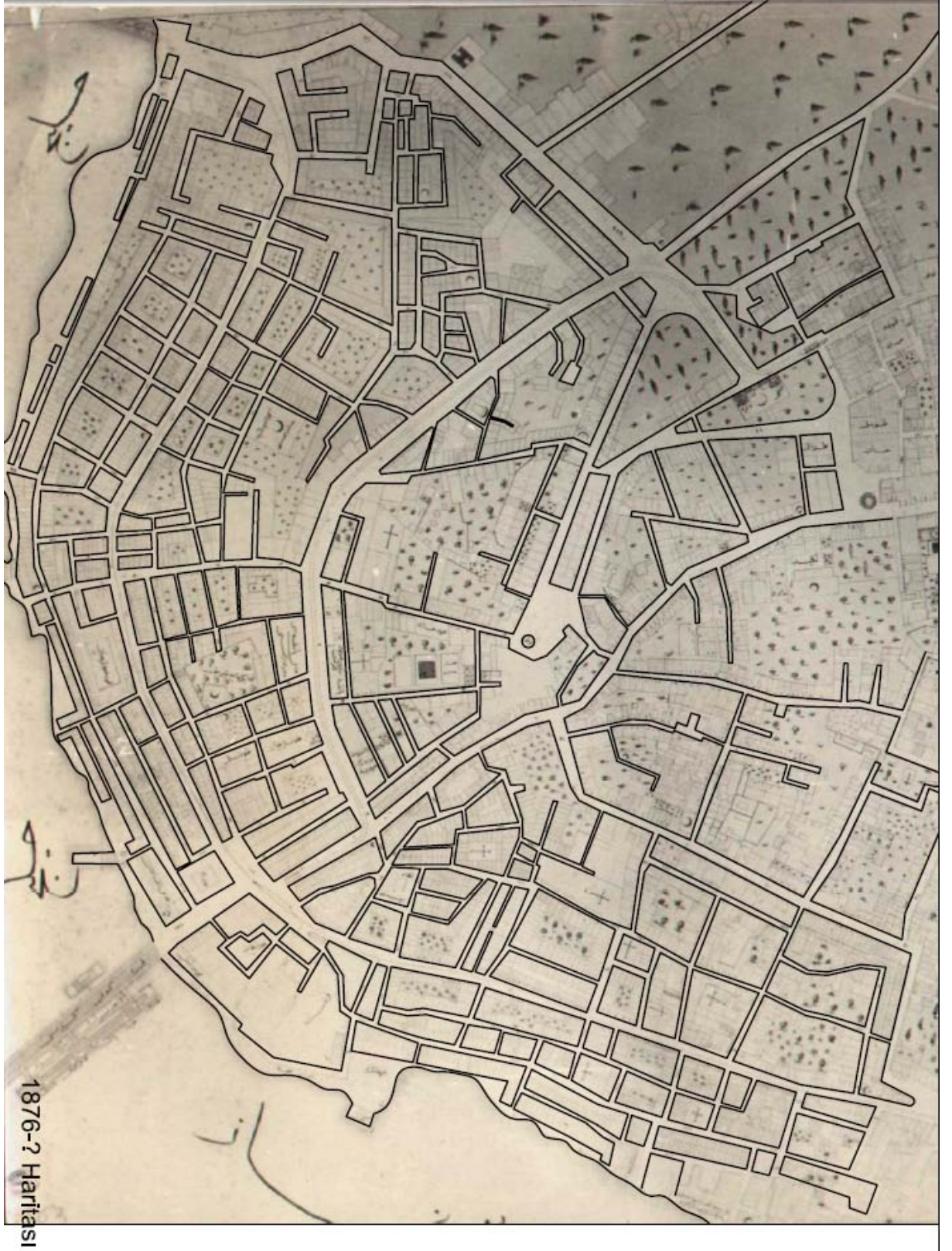
¹ İstanbul Rıhtımlarının imtiyazı 75 sene süreyle M. Marlus Michael'e verilmiştir. Söz konusu sözleşme ile liman inşa etmek ve limandan faydalanacak eşyadan belirli bir ücret alma hakkı imtiyaz sahibine verilmiştir. Haliç'in iç kısımlarındaki sahillerde zemin durumu, çamurlu araziler ve akıntılar düşünüldüğünde bu alanlarda liman inşaatı hem zor hem de o günün şartları için daha masraflı olmaktadır. Yer seçimi konusundaki sürünceme durumu ile inşaat gecikmiş, 1880 yılında yeni bir sözleşme imzalanması gündeme gelmiştir. 1880 yılında yapılan sözleşme ile imtiyaz süresi 85 yıla çıkartılmıştır. İmtiyaz sahibi şirketin 18 ay içinde resmi olarak belirli bir varlık ve biçim kazanması, 2 yıl içinde tesislerin inşaatının başlanması ve 14 yıl içinde de eksiklerin tamamlanması konularında sonuca gidilmiştir. 1882 yılı Nisan ayında Karaköy limanının inşaatına başlanmıştır. İnşaat sırasında bazı depremler olmuş olmasına karşın 1895 yılı sonlarında Karaköy (Galata) Rıhtımları'nın 285 mertelik kısmı bitirilmiş, 670 metrelik alana blok taşları konularak 500 metrelik bir saha doldurulmuştur. Nihayet 1895 Ekiminde Galata Köprüsü istikametine uzayan 758 metre uzunluktaki rıhtım tamamlanmıştır. Bugün Salıpazarı Bölgesi olarak bilinen alanda ise 1894 yılında başlayan inşaat 1900 yılında 374metre uzunluğundaki rıhtımla tamamlanmıştır. Cumhuriyetin ilanından sonra 1925 yılında 2256 sayılı kararname ile Sanayi ve Maadin Bankası, Türkiye İş Bankası, Türkiye Seyrisefain İdaresi, Bahri Muamelat T.A.Ş., İstanbul Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye T.A.Ş. gibi belirli kuruluşların katılımıyla İstanbul Liman İşleri İnhisare T.A.Ş. kurulmuş ve bu şirket İstanbul Limanında gemilere tatlı su verme, kömür verme (ihrakiye), ticari eşyanın yükleme ve boşaltılması, kılavuzluk, dalgıçlık ve can kurtarma işlerini gerçekleştirmiştir. İstanbul rıhtım dok ve antrepo şirketi ile İstanbul Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş. kendilerine verilmiş olan görev tanımlarını 1934 yılı sonuna kadar beraber yürütmüşlerdir. 1933 senesinde her iki kurum hükümet tarafından satın alınarak Maliye Bakanlığına bağlı yeni kurulan İstanbul Liman İşleri Müdürlüğüne devredilmiştir. Bu müdürlük kısa bir süre sonra 10.06.1936 tarih ve 3025 sayılı kanunla İktisat Bakanlığına bağlanmış ve 01.01.1938 de 3295 sayılı kanunla kurulan Denizbank Kamu Müdürlüğü bünyesi içerisine alınmıştır. 31.06.1939 da Denizbank'ın faaliyetlerine son verilmesinin üzerine Devlet Limanları İşletmesi Kamu Müdürlüğü adı altında bu defa Ulaştırma Bakanlığına Bağlanmıştır. 31.04.1944 tarihinde Devlet Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü ile birleştirilerek Devlet Denizyolları ve Limanları Müdürlüğü unvanı altında faaliyetine devam etmiş ve 01.03.1952 de 5842 sayılı kanunla Denizcilik Bankası T.A.O. içerisinde "İstanbul Liman İşletmesi" olarak çalışmaya devam etmiştir. Denizcilik Bankası T.A.O. bünyesi içerisindeki faaliyeti esnasında 1957 senesinde ikmal edilen 600m. Uzunluktaki Salıpazarı rıhtım ve tesisleri Bayındırlık Bakanlığınca Bankaya devredilmiştir [47].

depolama alanı bulunmaktadır. Bunlara Galata rıhtımındaki antrepo ile Tophane önündeki antrepolar eklenmiştir [1].

1953 - 60 yılları arasında Salıpazarı rıhtımı ve antrepoları inşa edildikten sonra 1980'li yıllardan sonra İstanbul limanında önemli değişiklikler yapılmıştır. Salıpazarı limanı, kent merkezindeki konumu açısından kargo taşımacılığı işlevini gerçekleştirmek için elverişli değildir. Taşımacılık işlevine sahip Harem- Haydarpaşa limanı ise, liman faaliyetlerinin büyük oranda başka yerlere (İzmit, Tekirdağ) kaydırılmış olması nedeniyle oldukça küçük ölçekli, bir liman kenti görünümünü ve kentte hâkim liman cephesini oluşturamayacak kadar etkisiz bir liman olmuştur. Haliç, korunaklılık, derinlik açısından yanaşılabilirlik özelliklerine sahip olmasına rağmen, derinliği içe doğru azaldığı için kısıtlı bir büyüklüktedir. Dönemi için büyük bir liman potansiyeli sunmuş ise de, günümüz gemileri için artık yeterli mekân sağlayamamaktadır. İstanbul limanı, esas olarak dağılıp, büyük oranda dışarı çıkarılmıştır, artık kentle iç içe durumda değil, parçalı hale gelmiştir. Bu nedenle de, dünyadaki büyük limanlardan ya da yeniden işlevlendirilen eski liman alanlarından da çok daha sınırlıdır [39]. Liman bölgesinin kentle iç içe olması limanın gelişiminde önemli bir engel oluşturmuştur. Bu engeli oluşturan sebepler, liman tesislerinin kara yönünde genişleyecek yer bulamaması, kargo kamyonlarının kent içi trafiğini engellemesi gibi sebeplerdir. Böylelikle, 91 yıl boyunca hizmet veren bu rıhtım, 1986 yılında kargo taşımacılığına kapatılmış ve yalnız yolcu vapurlarına ayrılmıştır. Bu karar bölgenin geleceğini etkileyecek olan en önemli kararlardan birisi olmuştur. Salıpazarı rıhtımı kargo taşımacılığı, Haydarpaşa, Tekirdağ ve Derince limanlarına doğru kaydırılmıştır [46].



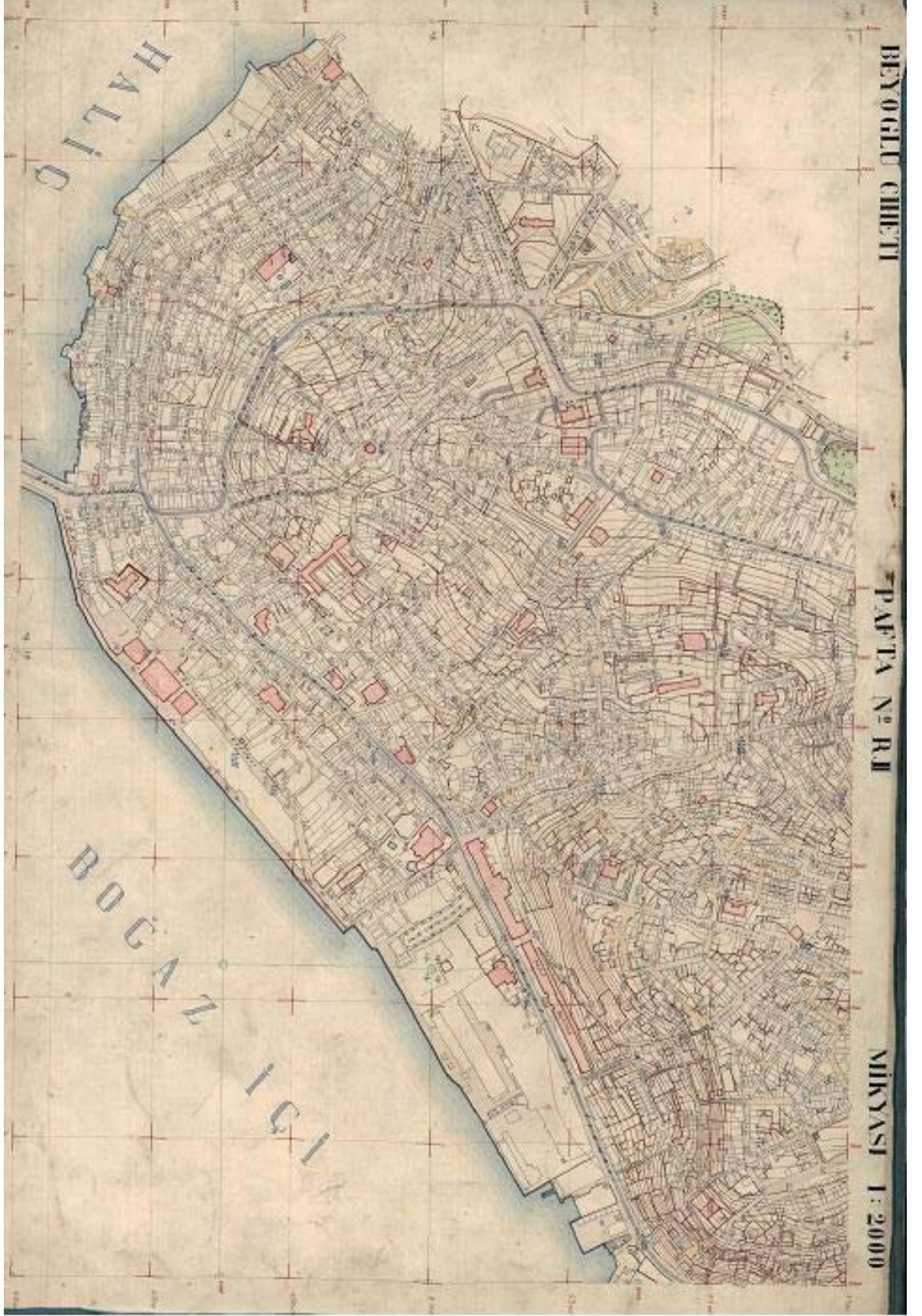
Şekil 3.7 19.yy Ortası D'ostoya Haritası (Karaköy- Salıpazarı- Tophane - Kıyı Dolgu Arazileri ve Liman Bölgesi) [48], [49]



Şekil 3.8 1876 Haritası (Karaköy- Salıpazarı- Tophane - kıyı dolgu arazileri ve liman bölgesi) [48]



Şekil 3.9 19.yy sonu Huber haritası (Karaköy- Salıpaazarı- Tophane - kıyı dolgu arazileri ve liman bölgesi) [48], [50]



Şekil 3.10 20.yy başı Alman Mavileri haritası (Karaköy- Salıpazarı- Tophane Bölgesi)
[48]



Şekil 3.11 20.yy başı Pervetich haritaları (Karaköy- Salıpazarı- Tophane Bölgesi) [48]



Şekil 3.12 19.yy Eski Tophane Kışlası [1]



Şekil 3.13 Boğazdan Cihangire bakış - Berggren, 1880 [1]



Şekil 3.14 19.yy Cihangir'den Dolmabahçe'ye bakış [1]



Şekil 3.15 Tophane Ambarları, Ford fabrikası ve Nusretiye Camii, 1930 [1]



Şekil 3.16 1900'lerin başı Fındıklı İskelesi ve Cihangir Camisi [1]



Şekil 3.17 19.yy Tophane ve Changir üstünden Boğaza bakış [1]



Şekil 3.18 19.yy denizden Kabataş- Fındıklı sahili – Boğaz sırtı [51]



Şekil 3.19 19.yy İstanbul Boğazı [51]



Şekil 3.20 19.yy Karaköy [51]



Şekil 3.21 19.yy ortaları Tophane [51]



Şekil 3.22 20.yy başı Dolmabahçe [51]



Şekil 3.23 19 yy Fındıklı'dan Karaköy'e Boğaz silüeti ve sırtı, Kız kulesi [1]



Şekil 3.24 19.yy Kabataş [51]



Şekil 3.25 19.yy Kabataş [51]



Şekil 3.26 19.yy Tophane [1]



Şekil 3.27 19.yy Tophaneden Boğaza bakış- Abdullah biraderler [1]

3.2.2 Günümüzde Karaköy Limanı

Türkiye Denizcilik İşletmelerine bağlı İstanbul Limanı (Karaköy Limanı) ve Salıpazarı Limanı özelliklerine genel olarak değinmek, kent – gemi ilişkisini anlamak bakımından önemli olacaktır. *Neden Karaköy?* sorusunun cevapları içinde Karaköy Limanının fiziksel ve coğrafi özellikleri, tarihi, sosyodemografik yapısı, ticari yönleri bir bir sıralanabilir. Geçmişten günümüze bu cevabın sonuçları ile oluşmuş rıhtım ve limanların özelliklerine bakacak olursak, şunlarla karşılaşmış oluruz:

İstanbul limanında Salıpazarı 1 nolu eski ambar yolcu salonuna dönüştürülmüş, 2 no’lu eski ambar yolcu salonu amaçlı kullanılmak üzere planlanmış, 3 ve 4 no’lu ambarlarımız fuar amaçlı, 6 nolu ambarın zemin katı expo fuarının deposu olarak, birinci katın bir kısmı genel arşiv amaçlı, 7 no’lu ambarlarımızın zemin katı Malzeme Dairesi Başkanlığının ambarı olarak diğer kısımları ise Kıyı Emniyeti ve T.D.İ. Malzeme Daire Başkanlığının büroları olarak kullanılmaktadır. İstanbul limanında açık alan 30175 m² kapalı alan 78810 m²’dir. Liman, 1986 yılı Nisan ayında gemi yük trafiğine, 1988 yılında da tır trafiğine kapatılmıştır. Bu rıhtımlara, kruvaziyer tip yolcu gemileri ve Bağımsız Devletler Topluluğuna ait yolcu gemileri yanaşmakta olup Bağımsız Devletler Topluluğu yolcu gemilerine yolcu ve eşyaları yükletilmektedir. Bu yüklemelere yönelik olarak talep halinde kiralanmak üzere limanda 2 tane 10 tonluk seyyar vinç, 1 tane 10 tonluk forklift ve 2 tane 3 tonluk forklift bulunmaktadır. Karaköy Yolcu Salonu yolcu giriş ve çıkış kapıları, Salıpazarı rıhtımı araç giriş ve çıkış kapısı ile Fındıklı araç ve yolcu giriş çıkış kapıları, limanın dışa açılan kapılarıdır. Salıpazarı liman sahası demir parmaklıklarla, Karaköy rıhtımı demir parmaklık ve saç levhalarla dış sahadan tecrit edilmiştir. İstanbul limanında toplam 736 kişi görev yapmaktadır. Bunlardan 18 kişi işçi, kara personeli 231 kişi, deniz personeli 487 kişidir. Deniz personeli iki vardiya olarak deniz iş kanununa göre çalışmaktadır. Kara hizmetlerinde ise tek vardiya olarak çalışılmaktadır. İstanbul Limanında Karaköy Liman Mülki İdare Amirliği yasal olarak kurulmuş olup liman hizmetleri, işletmemizle Deniz Emniyet Şube Müdürlüğü, Karaköy Yolcu Salonu Gümrük Müdürlüğü, Gümrük Muhafaza Müdürlüğü ile beraber yürütülmektedir [52].

Terminal sahasında bulunan 1 ve 2 no’lu antrepolar yolcu salonuna dönüştürülerek kruz tipi gemilere hizmet verilmektedir. Limanın gemi kabul kapasitesi günlük ortalama 11 gemidir. 2007 yılında 340 adet kruvaziyer tipi gemiyle toplam 422.869 yolcu, 2008 yılı

eylül sonu itibariyle ise 278 kruvaziyer tipi gemiyle toplam 392.646 yolcu limana gelmiştir.

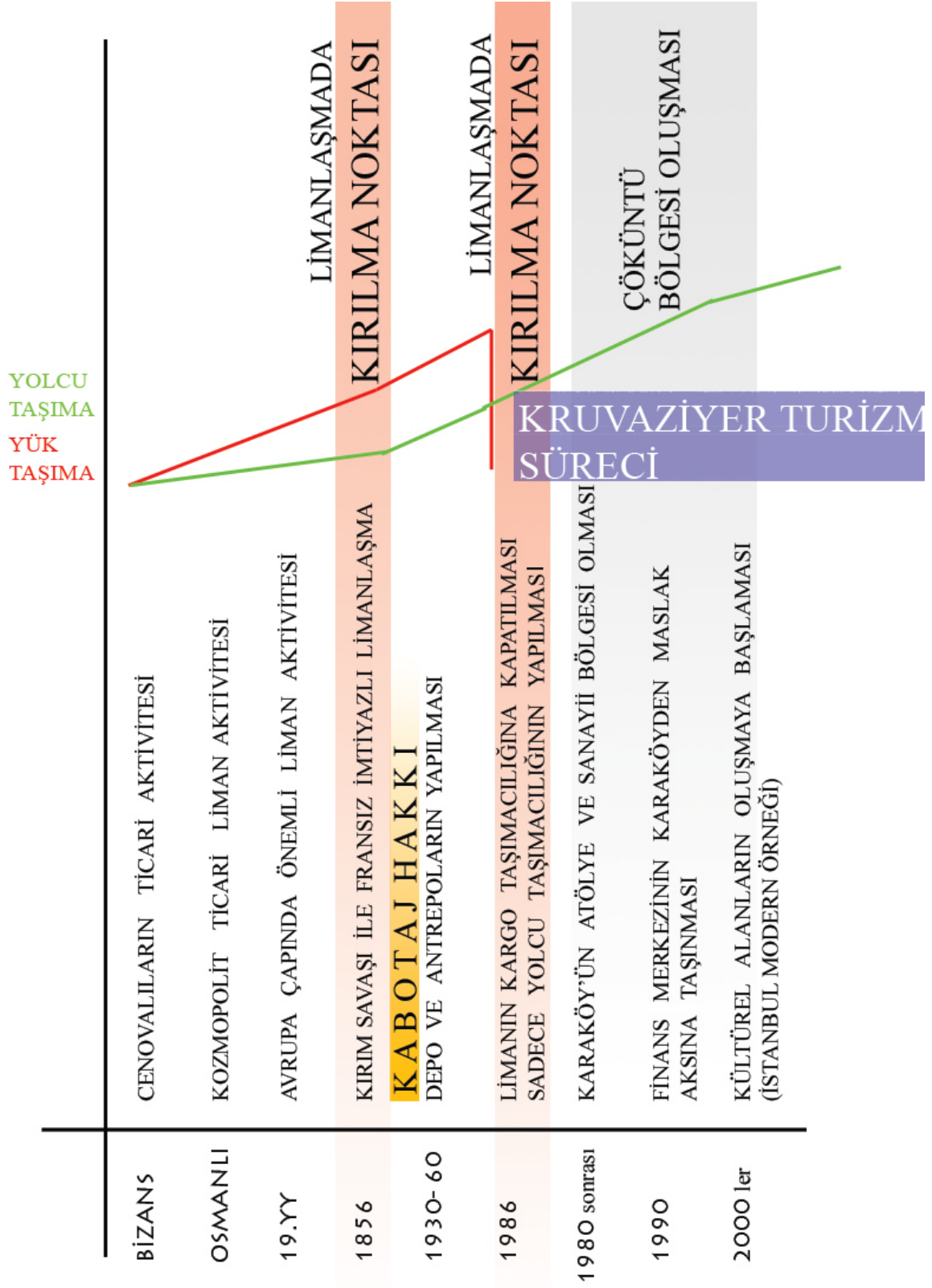


Şekil 3.28 Karaköy İstanbul Limanı yolcu salonu mimari yarışması 1. ödül , Rebiî Gorbon, [53]



Şekil 3.29 Karaköy İstanbul Limanı yolcu salonu (İstanbul 1910 – 2010 Sergisi, 2010, İstanbul Bilgi Üniversitesi, Kûratörler: İhsan Bilgin, Gûnkut Akın, Sibel Bozdoğan, Murat Gûvenç, Tansel Korkmaz)

Çizelge 3.2 Karaköy Limanı ve etki alanının kronojik dönüşümü, liman için kırılma noktası olan dönemlerde gelişen olaylar (Tablo ve Grafik anlatım: Güven Çimenoglu, 2010)



Çizelge 3.3 2000-2007 Yılları Salıpazarı ve İstanbul Limanlarına yanaşan kruvaziyer gemi ve yolcu adetleri [54]

Yılı	Gemi Adeti	Transit Yolcu	Gelen Yolcu	Giden Yolcu	Toplam Yolcu
2000	138	55.582	93.516	83.229	232.597
2001	137	97.999	60.319	68.820	227.138
2002	190	90.088	9.312	11.315	110.715
2003	219	169.461	9.665	11.532	190.658
2004	184	128.619	11.985	12.232	152.836
2005	227	200.172	13.552	17.554	231.248
2006	282	244.955	42.041	44.217	331.213
2007	340	315.453	50.381	57.062	422.896

3.2.3 Karaköy - Salıpazarı Liman Özellikleri

Türkiye Denizcilik İşletmelerine bağlı İstanbul limanları Karaköy ve Galata limanlarından oluşmaktadır. 1957 yılında Bayındırlık Bakanlığınca inşası tamamlanan Salıpazarı rıhtımı Denizcilik Bankası T.A.O.'na devredilmiştir. 1986 yılına kadar Türkiye'nin en büyük ithal limanı olarak yük limancılığı yapan İstanbul Limanında 1986 da yük limancılığına son vermiştir. 1986 yılından itibaren yolcu limancılığı yapılmakta olan İstanbul Salıpazarı Limanına, artık dünyada kruvaziyer taşımacılığının artmasına

paralel olarak dünyanın en büyük Kruvaziyer yolcu gemileri ile (3.000 - 3.500 yolcu kapasiteli) tarifeli seferler düzenlenmektedirler.

İstanbul limanına gelen gemilere İstanbul Liman İşletmesi tarafından Kılavuzluk ve Römorkörcülük, Yolcu, Barınma ile Tatlı Su hizmetleri verilmektedir. 2007 yılında mevcut Karaköy Yolcu Salonu ve 1 numaralı Yolcu Salonuna ilave olarak artan talep nedeniyle 2 numaralı antreponun da Yolcu Salonu olarak düzenlenmesi tamamlanarak hizmete alınmıştır. Böylece İstanbul Limanında 2 adet 4000 m² lik, 1 adedi. de 800 m² lik olmak üzere 3 adet yolcu salonu ile yolcu hizmeti verilmektedir. Bu salonlarla bir saat içinde yaklaşık 10.000 yolcu limandan tahliye edilebilmektedir.



Şekil 3.30 İstanbul Kruvaziyer Limanı rıhtımı [54]

İstanbul Limanı, kuzeyde İstanbul Boğazı ağzında Anadolu ve Türkeli Fenerlerini birleştiren çizgi ile Kefedalyon burnundan 3.8 mil güney körfezindeki mevki ile enlemi 40.52.30 kuzey, boylamı 029.13.80 doğu ve enlemi 40.48.40 kuzey, boylamı 029. 09.00 doğu mevkiini birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanı olup, limancılık hizmetleri Karaköy ve Salıpaazarı rıhtımlarında verilmektedir [54].

Çizelge 3.4 İstanbul Limanı rıhtım uzunlukları ve ortalama derinlikleri [54]

	Rıhtım uzunluğu	Derinlik	Rıhtımının seviyesinden yüksekliği	Rıhtımının dayanma gücü
Karaköy	523 Metre	7-9 Metre	50-80 cm	2 ton metrekare
Salıpaazarı	627 Metre	10 Metre	2-2,5 m	2 ton metrekare



Şekil 3.31 Karaköy Kruvaziyer Limanı denizden görünüm [54]

Limana gelen tüm gemilerin güvenliği¹ rıhtımda devriye ve nokta görev yapan güvenlik görevlilerinin yanı sıra rıhtımdan bariyerler ile denizden ise güvenlik botuyla sağlanmaktadır.. Ayrıca limanda bulunan gemilere kumanya ve yakıt veren deniz vasıtalarına Liman Güvenlik Görevlisi denetiminde ISPS Code çerçevesinde ilgili prosedürler uygulanmaktadır.

Gelen bu gemilerden gerekli olanlarla Güvenlik Deklarasyonu imzalanmaktadır. Limana Güvenlik Sertifikası olan gemilerin yanaşmasına izin verilmektedir.

Ayrıca Limanın hizmetleri: deniz hizmetleri ve kara hizmetleri olarak ayrılabilir. Bu hizmetler aşağıda kısaca özetlenmektedir:

- Salıpazarı ve Karaköy Rıhtımlarında kruvaziyer limancılık kapsamında gelen gemilere limancılık hizmeti
- Salıpazarı – Karaköy ve sarayburnu Rıhtımlarına yanaşmak isteyen gemilere klavuzluk ve römorkaj hizmeti
- Limana yanaşan yolcu ve turist gemilerine barınma hizmeti,
- Kruvaziyer yolcu gemilerine terminal ve oto park hizmetleri
- Yolcu Salonu hizmetleri,
- Türk ve yabancı gemilere su verilmesi,

¹ Limana Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Güvenlik Sertifikası (International Code For The Security Of Ship Ad Of Port Facilities) verilmiştir [26].

-Palamar (gemileri iskele ve rıhtıma bağlamaya yarayan kalın halat), şamandıralar kurup işletme,

-Kılavuzluk, römorkörcülük ve palamar işlerini, yapılmaktadır.

– Kılavuzluk hizmetleri

İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi geçişleriyle İstanbul Liman sınırı içerisinde zorunlu demirleme, demirden kalkış ile rıhtım ve iskelelere yanaşma-kalkma hizmetlerini kapsamaktadır.

Kılavuz kaptan alma mecburiyeti : Limandaki iskele, rıhtım tesisi ve iş yerlerine yanaşacak, şamandıralara bağlayacak, yada buradan ayrılacak Paşabahçe ve Dolmabahçe demir yerlerine demirleyecek yada demirden kalkacak 1000 GRT ve daha büyük Türk ticaret gemileri ile 150 GRT üzerindeki yabancı gemilerdir.

– Römorkörcülük hizmetleri

Limandaki iskele tesis ve iş yerlerine yanaşan şamandıralara bağlayan yada buralardan ayrılan 2000-5000 GRT deki gemiler 16 ton çekme kuvvetinde yanaşıp kalkmada 1 römorkör, 5000 GRT ile 15000 GRT arasındaki gemiler 18 ton çekme kuvvetinde 2 römorkör, 15000 GRT ile 30000 GRT arasında gemiler 27 ton çekme kuvvetinde 2 römorkör yada 18 ton çekme kuvvetinde 3 römorkör, 30000 GRT den büyük gemiler 30 ton çekme kuvvetinde 2 römorkör yada 20 ton çekme kuvvetinde 3 römorkör almak zorundadır.

Personel

3 Adet Baş Kılavuz Kaptan

12 Adet Kılavuz Kaptan

Vasıta

8 Adet Römorkör

2 Adet Kılavuzluk Hizmet Botu

2 Adet Palamar Motoru

-Yolcu hizmetleri :

Limana gelen ve giden yolcu ve turistlere liman tesislerinde sağlanan kolaylıklar ile verilen hizmetleri kapsar.

- Barınma hizmetleri

Kuruluşumuza ait iskele rıhtım ve şamandıralarını rampa veya kıçtan kara bağlayan gemilere verilen hizmetleri kapsamaktadır.

– Su Hizmetleri

– İşletmeye ait araçların yakıt ikmâli

– Liman deniz araçlarının kira hizmetleri. gerçekleştirilmektedir [54].

KRUVAZİYER TURİZMİ AÇISINDAN KARAKÖY ve SALIPAZARI’NIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Karaköy’ün her daim merkezi konumu onu devingen bir sosyal yaşantının içine sürüklemiştir. Bütün bu devingenliğe ve değişkenliğe rağmen sabit kalan en birinci özelliği hep önemli bir ticari liman olma durumudur. Bu ticari liman durumu son yıllarda işlevselliğini kaybedip yerini kruz turizmine bırakmıştır. Dolayısıyla yepyeni bir turizm formu bu bölgeden çevreye ve kente yayılmıştır. Sağlıklı bir değerlendirme yapılabilmesi için hem kruvaziyerler – kruvaziyer yolcuları açısından bölgenin durumu incelenmeli; hem de İstanbul’un yaşayan sakinlerinin bakış açısıyla kruz turizmi olgusu Karaköy bölgesi özelinde etüt edilip düşünülmelidir [55].

4.1 Karaköy – Salıpazarı Limanına Yanaşan Kruvaziyerler ve Kruvaziyer Turizmi Açısından Bölgenin Durumu

Fiziksel ve coğrafi olarak Karaköy-Salıpazarı kıyısı deniz su derinliği açısından, büyük gemilerin yanaşabileceği bir limandır. Doğal liman olan Haliç’e açılımdan dolayı korunaklılık özelliğine sahiptir. Rüzgârlar açısından ise kruvaziyerlerin sezonu düşünüldüğünde bir sorun ortaya çıkmamaktadır. Bunların yanında kruvaziyer limanlarının özellikleri de göz önünde bulundurulmalıdır. Belirli bir konfor koşulu, lojistik hizmetlerin yapılabileceği tesisler, altyapının sağlanabileceği açık kapalı alanlar bulunmalı ve yan fonksiyonlar (ticaret - hizmet birimleri - rekreatif işlevler - güvenlik - sağlık - ulaşım..vb) eksiksiz bir biçimde sunulabilmelidir. Bütün bu özelliklerin eksiksiz sağlanması, limanın işlevliliğini mümkün kılar.

Karaköy’deki kruvaziyer Limanının kent içindeki konumu onun büyümesine engel olur. Limanın sahip olduğu özellikler sınırlıdır ve mekânsal genişlemeye imkân vermez.

Turizmin bu formu için organizasyon çok önemlidir. Çünkü bir şehirde kalınan süre kısıtlıdır, ve zamanın verimli bir biçimde değerlendirilmesi gerekir. Bu turizmi seçen insanların çoğunluğunun tur otobüsleri yoluyla kenti gezdiklerini düşünürsek, tur otobüs güzergâhları, trafik ve yol durumunun takibi kadar tur otobüslerinin kendi içinde organize edilmesi ve onlar için uygun alanların (park, manevra alanı, turist ve rehber buluşma alanları...) tahsis edilmesi de son derece gereklidir. Gelen ziyaretçilerin güvenli ve hızlı bir biçimde ulaşımının (kentin tarihi ve turistik bölgelerine- Tarihi yarımada- İstanbul Boğazı kıyısı...) sağlanması, kruvaziyer şirketlerinin “gemi iç hizmetleri” kadar önemsedikleri bir konudur. Karaköy bölgesi kentin son derece merkezi bir alanıdır. Dolayısıyla kentte istenilen tarihi ve turistik bölgeye kolaylıkla ulaşılabilir. Bu açıdan ziyaretçiler için olumlu bir durum gibi görülmektedir. Ancak şu konu unutulmamalıdır ki; kruvaziyer turizmi ile kente gelen kişiler İstanbul kentine inip homojen bir biçimde dağılıp, özgün bir kent ziyareti yapamayabilirler. Yine indikleri yerlerden tur otobüsleri vasıtasıyla önceden belirlenmiş yerlere gitmektedirler. (Şekil 4.2) Bu da trafiğe ek yük ve ulaşımında geçen ölü zaman kavramını gün yüzüne çıkartır. Karaköy’ün merkezi bir yer olması trafikte geçen zamanları yine aza indirgeyen bir özellik sunabilmektedir. Fakat Karaköy Limanından ve yolcu salonundan çıkan turistleri karşılayan tur otobüsleri (Şekil 4.2) çoğu zaman park halinde beklerken bile cadde üzerinde trafiği olumsuz etkilemektedir. Bu konu ile ilgili olarak Zeytinburnu (Zeyport) liman alternatifi düşünüldüğünde; tur otobüslerinin sıkışmadan uygun park alanlarının tahsis edilebileceği, caddeleri işgal etmeden tur organizasyonlarına dahil olabilecekleri, turist-rehber ilişkisini daha rahat ve kolay sağlanabileceği (uygun ve yeterli alanlara sahip mekânların tasarlanmasıyla) öngörülebilir.

İnsanların kentte daha özgür bir gezi yapamamaları, Karaköy bölgesindeki ticaret fonksiyonunu olumlu etkilemez. Bunun sebebi gelen turistlerin belirli yerlere götürülmesidir. Örneğin Kruvaziyer gemileri geldiğinde İstanbul Kapalıçarşı bölgesi, limana daha yakın olan Karaköy’ün üst kısımlarından daha fazla etkilenir ve (ticari açıdan) hareketlenir.

Alanda yaptığım geziler ve gözlemlerimden edindiğim bilgilerle Karaköy’e gelen kruvaziyer turistlerinin bir bölümü gemi dışına çıkmadan sahilten kenti izlemektedirler. Turistlerin büyük bir bölümü tur otobüslerini kullanarak belirlenmiş alanları (kentin tarihi ve turistik bölgelerine- Tarihi yarımada- İstanbul Boğazı kıyısı...) gezmeyi tercih etmektedirler. Kruvaziyer yolcularının diğer bir bölümü ise (özellikle daha genç kullanıcılar)

Karaköy'ün merkezi durumundan istifade ederek yürüme ve kentin özgün niteliklerini bireysel olarak keşfetme yolunu tercih etmektedirler. Bu bireysel keşif ve yürüyerek gezme tercihinde bulunan iki genç turistle (02.10.2009 cumartesi günü) konuşma ve birlikte gezme fırsatı yakaladım. “Azamara Journey” gemisinin kullanıcıları olan 25 yaşındaki iki genç, önce Karaköy ve çevresindeki yerleri gezerek fotoğraf çektiler; ardından Eminönü ve çevresini; daha sonrada Taksim ve İstiklal caddesini gezerek gemilerine geri döndüler. Yürüyerek bu denli zengin alternatifli rotaları sadece kentin çok merkezi ve tarihi bir yeri olan Karaköy sunabilmektedir. (Şekil 4.4) Turistler için Karaköy ve yakın çevresinin birçok eksik yönünün olmasına karşın, yolcu salonlarının çok kalabalık ve sıkışık olmaması dikkat çekicidir. Bunun sebebi, gemilerle gelen yolcuların pasaport kontrol ve diğer bireysel kontrol organizasyonlarının iyi bir biçimde yapılmasıdır. Bu organizasyonların çoğu yolculuğa başlanan destinasyonlarda gerçekleşir ve ara duraklarda yolculara verilebilen özel kimlik kartlarıyla geçişler daha hızlı ve kolay olabilmektedir.

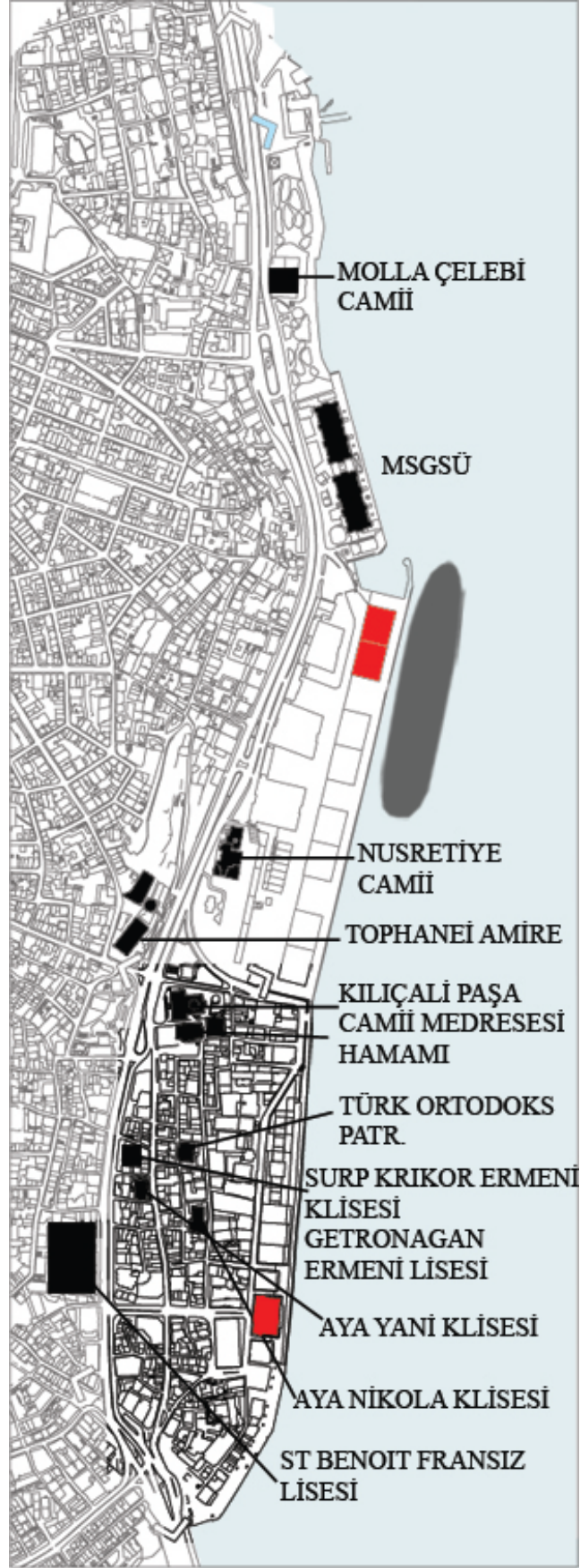


Şekil 4.1 Limana, kapasitesini doldurduğu zamanlarda belli boyutlarda 3 kruvaziyer arka arkaya demirleyebilir

Gelen ziyaretçilerin algıları üzerinden düşündüğümüzde ise; “*insanların ziyaret ettikleri ve kimi zaman da ilk kez gördükleri bir kente karşı ilk izlenimleri son derece önemlidir*” diyebiliriz. Bu izlenimin önemi üzerinden birçok örnek verilebilir. Bazı kentlere kent dışındaki havaalanlarından ilk adım atılır ve kent merkezine ulaşana kadar kentin varoş banliyölerinden, plansız periferilerden geçmek durumunda kalınır. Bu kent görselleri, kent imajı için son derece önemli ve sık rastlanan bir durumdur. İstanbul için ise, gemiyle ulaşan bir ziyaretçinin İstanbul Boğazından şehre yaklaşıp, ilk izlenim olarak Boğaziçi’yi görmesi; geminin kentin merkezine demirlemesiyle karaya ilk adımını tarihi bin yılları aşan bir kara parçasına atması, yolcular için özel bir deneyim olabilmektedir.



Şekil 4.2 26.09.2010 Tur otobüsleri



Şekil 4.3 Karaköy Limanı etki alanındaki bazı anıtlar



Kullanılma ve tercih edilme sıklığına göre ziyaretçilerin kullanabilecekleri alternatif rotalar:

1-Tarihi Yarımada

- Ayasofya, Sultanahmet ve çevresi
- Eminönü ve çevresi
- Kapalıçarşı, Süleymaniye ve çevresi
- Haliç ve çevresi (Fener – Balat)... vb

2-Karaköy – Galata

- Camii, Kilise, Sinagog yapıları,
- Galata Kulesi,
- Yeme içme mekanları...vb

3-Taksim bölgesi

- Yeme, içme, alışveriş, eğlence mekanları
- Kültürel aktiviteler (müze, sergi)...vb

4- İstanbul Modern, Bienal, Antrepolardaki sergiler...vb

5-Kabataş iskelesi

- Anadolu yakası geçişleri
- Adalar gezileri

6- Beşiktaş yönü

- Dolmabahçe Sarayı
- Beşiktaş, Ortaköy bölgesi
- Boğaz hattı gezileri

Şekil 4.4 Ziyaretçilerin kullanabilecekleri rotalar

Durakları Arasında İstanbul Olan Bazı Kruzarlar ve İstanbul Destinasyonlu Rotaları

MSC MAGNIFICA [56]



İSİM	MSC MAGNIFICA
KAYITLI OLDUĞU LİMAN	PANAMA
MALİYET	547 milyon dolar
İMALAT YILI / ÜLKE	2009/ STX Europe FRANSA
KİMLİK NO	IMO number: 9387085
TİP	KRUVAZİYER
TONAJ	93,330 GT
UZUNLUK	293.8 m (964 ft)
EN	32.2 m (106 ft)
HIZ	23- knot (43 km/h)
GÜVERTE KATI ADETİ	13 KAT
YOLCU KAPASİTESİ	2,518 (normal) 3,605 (maximum)
PERSONEL/TAYFA	1027 KİŞİ
SUYUN ALTINDA KALAN KISMI	

Rota : Venedik, Bari, İstanbul, İzmir



Geminin İstanbul Silüetine Etki Şeması

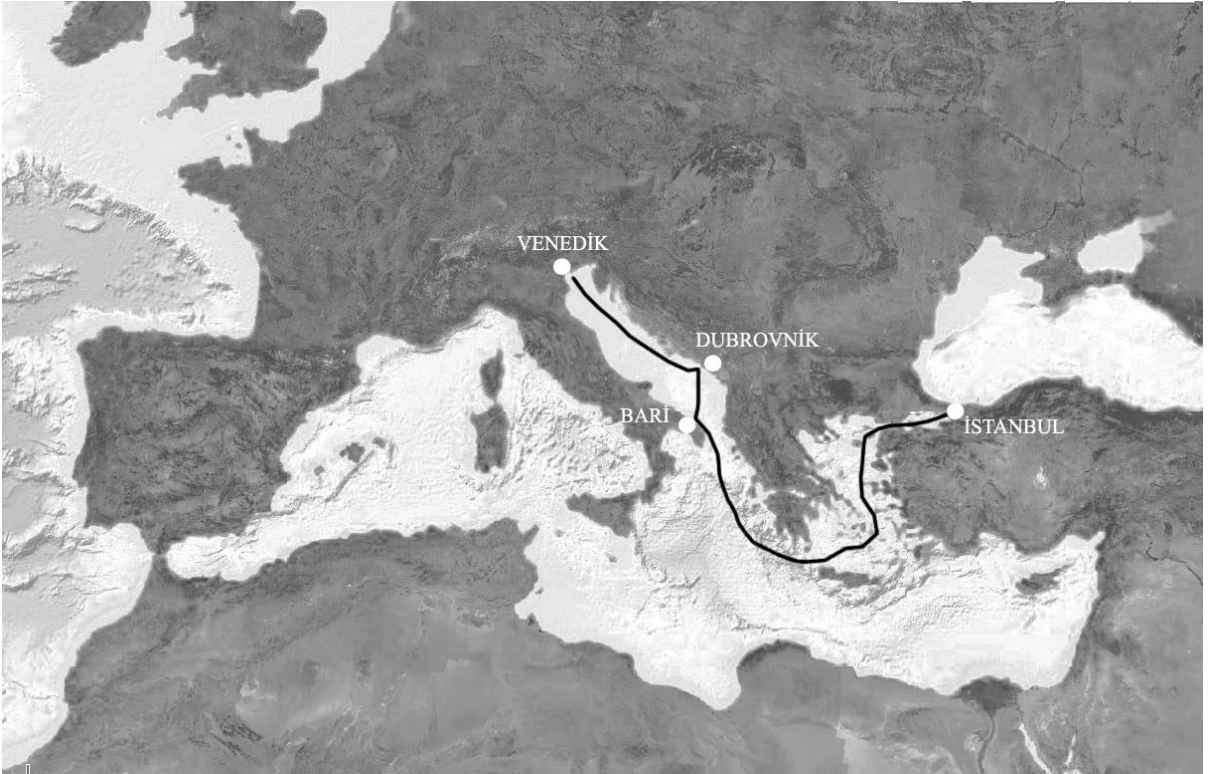


MSC OPERA [57]

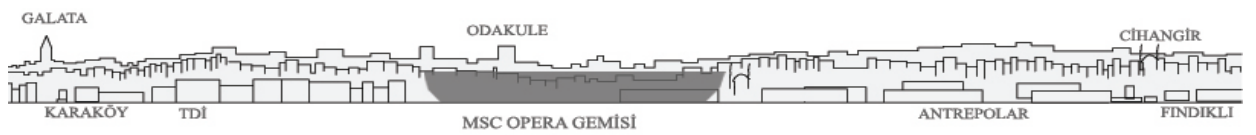


İSİM	MSC OPERA
KAYITLI OLDUĞU LİMAN	PANAMA
MALİYET	550milyon dolar
İMALAT YILI / ÜLKE	2005-2008/ İTALYA
KİMLİK NO	IMO number: 9359791
TİP	KRUVAZİYER
TONAJ	135 GT
UZUNLUK	1,093 ft (333.30 m)
EN	124.3 ft (37.89 m)
HIZ	23-knot (43 km/h)maks
GÜVERTE KATI ADETİ	13 YOLCU,18 TOPLAM
YOLCU KAPASİTESİ	3900 KİŞİ
PERSONEL/TAYFA	1313 KİŞİ
SUYUN ALTINDA KALAN KISMI	27.72 ft (8.45 m)

Rota: Venedik, Dubrovnik (Hırvatistan), Bari, İstanbul



Geminin İstanbul Silüetine Etki Şeması



DIAMOND PRINCESS [58]

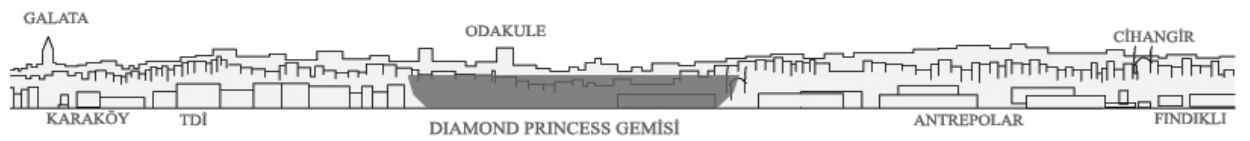


İSİM	DIAMOND PRINCESS
KAYITLI OLDUĞU LİMAN	BERMUDA
MALİYET	500 milyon dolar
İMALAT YILI / ÜLKE	2004
KİMLİK NO	IMO number: 9228198
TİP	KRUVAZİYER
TONAJ	115.8 GT
UZUNLUK	951 ft (289.86 m)
EN	123 ft (37.49 m)
HIZ	
GÜVERTE KATI ADETİ	17 KAT
YOLCU KAPASİTESİ	2674 KİŞİ
PERSONEL/TAYFA	1238 KİŞİ
SUYUN ALTINDA KALAN KISMI	

Rota: Roma, Alexandria (Mısır), Santorini, Kuşadası, Atina, İstanbul



Geminin İstanbul Silüetine Etki Şeması



RUBY PRINCESS [59]

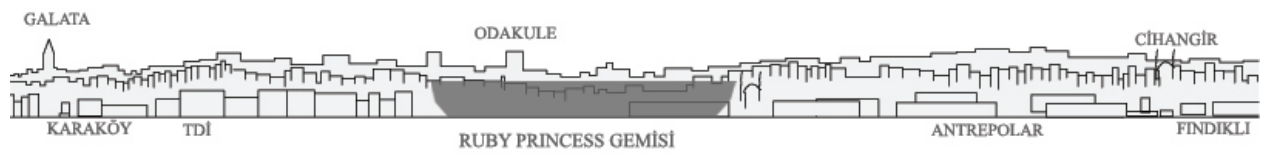


Rota: Barselona, Monaco, Cenova,
Pisa, Roma, Mikanos, İstanbul,
Kuşadası, Atina, Venedik

İSİM	RUBY PRINCESS
KAYITLI OLDUĞU LİMAN	BERMUDA
MALİYET	400 milyon dolar
İMALAT YILI / ÜLKE	2007-2008/ TRIESTE İTALYA
KİMLİK NO	IMO number: 9378462
TİP	KRUVAZİYER
TONAJ	116 GT
UZUNLUK	951 ft (290 m)
EN	118 ft (36 m)
HIZ	23- knot (43 km/h)
GÜVERTE KATI ADETİ	13 KAT
YOLCU KAPASİTESİ	3080
PERSONEL/TAYFA	1200 Kişi
SUYUN ALTINDA KALAN KISMI	8 m (26 ft)



Geminin İstanbul Silüetine Etki



CARNIVAL FREEDOM [60]



İSİM	CARNIVAL FREEDOM
KAYITLI OLDUĞU LİMAN	PANAMA
MALİYET	
İMALAT YILI / ÜLKE	2007/ İTALYA
KİMLİK NO	IMO number: 9333149
TİP	KRUVAZİYER
TONAJ	110 GT
UZUNLUK	952 ft (290.2 m)
EN	116 ft (35.4 m)
HIZ	21-knot (39 km/h)
GÜVERTE KATI ADETİ	13 KAT
YOLCU KAPASİTESİ	2974 KİŞİ
PERSONEL/TAYFA	1150 KİŞİ
SUYUN ALTINDA KALAN KISMI	

Rota: Roma, Napoli, Messina, Venedik, Dubrovnik, Atina, Mikanos, Yunan adaları, İstanbul



Geminin İstanbul Silüetine Etki Şeması



CELEBRITY MILLENNIUM [61]

İSİM	CELEBRITY MILLENNIUM
KAYITLI OLDUĞU LİMAN	BAHAMA
MALİYET	
İMALAT YILI / ÜLKE	2000 / FRANSA
KİMLİK NO	IMO number: 9189419
TİP	KRUVAZİYER
TONAJ	91 GT
UZUNLUK	964.6 ft (294 m)
EN	105.6 ft (32 m)
HIZ	24- knot (44 km/h)
GÜVERTE KATI ADETİ	11 KAT
YOLCU KAPASİTESİ	1950 KİŞİ
PERSONEL/TAYFA	1000 KİŞİ
SUYUN ALTINDA KALAN KISMI	26.3 ft (8 m)

Rota: İstanbul, Atina, Alexandria
(Mısır), Ashdod (İsrail),



Geminin İstanbul Silüetine Etki Şeması



OCEAN VILLAGE [62]



İSİM	OCEAN VILLAGE
KAYITLI OLDUĞU LİMAN	LONDRA
MALİYET	276.8 milyon dolar
İMALAT YILI / ÜLKE	İTALYA
KİMLİK NO	IMO number: 8521220
TİP	KRUVAZİYER
TONAJ	69.8 GT
UZUNLUK	245.08 m (804 ft)
EN	32.25 m (105 ft)
HIZ	19.5 knots (36.11 km/h)
GÜVERTE KATI ADETİ	11 YOLCU KATI
YOLCU KAPASİTESİ	2014 KİŞİ
PERSONEL/TAYFA	621 KİŞİ
SUYUN ALTINDA KALAN KISMI	7.90 m (25 ft)

Rota : Southampton, Almeria, Gythion, Pire, Kuşadası, İstanbul, Bourgas (Bulgaristan), Yatla (Ukrayna) , Odessa, Constanza (Romanya), Malta, Alicante, Southampton (İngiltere)



Geminin İstanbul Silüetine Etki Şeması



AIDA CARA [63]



İSİM	AIDA cara
KAYITLI OLDUĞU LİMAN	İTALYA
MALİYET	550milyon dolar
İMALAT YILI / ÜLKE	1996-2005/ FINLANDIYA
KİMLİK NO	IMO number: 9112789
TİP	KRUVAZİYER
TONAJ	38,5 GT
UZUNLUK	634.2 ft (193.30 m)
EN	90.5 ft (27.58 m)
HIZ	20- knot (37 km/h)
GÜVERTE KATI ADETİ	9 YOLCU ,11 TOPLAM
YOLCU KAPASİTESİ	1186 KİŞİ
PERSONEL/TAYFA	360 KİŞİ
SUYUN ALTINDA KALAN KISMI	20.3 ft (6.19 m)

Rota ; Alicenta, Valencia, Barcelona, Marseille, Cannes, Livorno, Roma, Palermo, Mikanos, Kuşadası, Atina, İstanbul



Geminin İstanbul Silüetine Etki Şeması



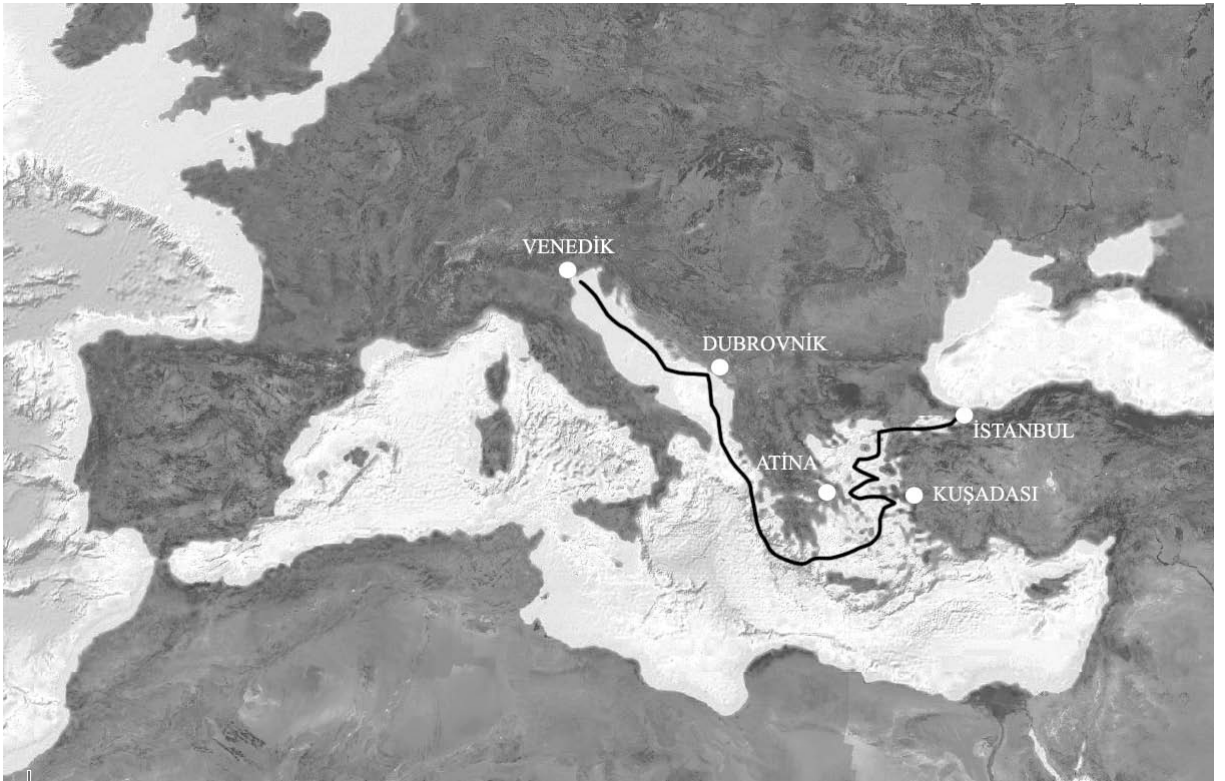
AZAMARA JOURNEY [64]



Bu gemi en son 2 ekim 2010 tarihinde istanbul limanina gemistir.

Rota: Venedik, Dubrovnik, Split, Katakalon, Santorini, Atina, İstanbul

İSİM	AZAMARA JOURNEY
KAYITLI OLDUĞU LİMAN	MALTA
MALİYET	
İMALAT YILI / ÜLKE	2000-2007/ FRANSA
KİMLİK NO	IMO number:
TİP	KRUVAZİYER
TONAJ	30,2 GT
UZUNLUK	181.00 m (593.83 ft)
EN	25.46 m (83.5 ft)
HIZ	18 knots (33 km/h)
GÜVERTE KATI ADETİ	9 YOLCU, 11 TOPLAM
YOLCU KAPASİTESİ	694 KİŞİ
PERSONEL/TAYFA	407 KİŞİ
SUYUN ALTINDA KALAN KISMI	5.80 m (19.0 ft)



Geminin İstanbul Silüetine Etki Şeması



AZAMARA QUEST [65]



Rota: Rota: Venedik, Split, Katakalon, Santorini (Yunan Adaları), Atina, İstanbul

İSİM	AZAMARA QUEST
KAYITLI OLDUĞU LİMAN	MALTA
MALİYET	
İMALAT YILI / ÜLKE	2000 / FRANSA
KİMLİK NO	IMO number:
TİP	KRUVAZİYER
TONAJ	30,2 GT
UZUNLUK	181.00 m (593.83 ft)
EN	25.46 m (83.5 ft)
HIZ	18 knots (33 km/h)
GÜVERTE KATI ADETİ	9 YOLCU ,11 TOPLAM
YOLCU KAPASİTESİ	702 KİŞİ
PERSONEL/TAYFA	355 KİŞİ
SUYUN ALTINDA KALAN KISMI	5.80 m (19.0 ft)



Geminin İstanbul Silüetine Etki Şeması



4.2 Karaköy Bölgesinin Sosyal Yaşamı ve Kruvaziyer Turizmi ile İlişkisi

Bölgenin günümüzdeki durumunu incelersek, çoğunlukla ticari yapıların ve ofis yapılarının bölgeyi kapladığını görürüz. Türkiye Denizcilik İşletmeleri yapıları, küçük dükkânları, ithalat ve ihracat firmaları bu çevrede kendilerine yer bulmuştur. Liman işlevinin sadece bir kısmı Galata ve Salıpazarı rıhtımlarında sürdürülmektedir. Eskiden yoğun olan imalat birimlerinin sayısı gün geçtikçe azalmış yerini ticaret ve hizmet veren birimler almıştır. Çalışma alanında işlevsel değişikliklere bağlı olarak sosyal ilişkiler zayıflamıştır. Konutların burada fazla bulunmaması da bu zayıflamaya katkıda bulunan etmenlerdendir [46]. Konutun olmadığı sahil parselleri geceleri emniyetsiz olabilmektedir. Atölye ve yan sanayi ticaretinin olduğu alanlar Pazar günleri boş sokaklara dönüşmektedir. Üst kısımlarda Tophane bölgesinde göçle gelen insanlar, fiziksel konfor koşullarının çok da iyi olmadığı ortamlarda yaşamaktadırlar. Bu insanlar Tophane bölgesinin tarihi ama bakımsız kâgir yapılarını konut olarak kullanmaktadırlar. Bölgede tarihi nitelikli ama yanlış kullanım sonucu mezbelelik bir hâl almış yapılar ve yapı parçaları bulunmaktadır. Hem Yüksek Kaldırım yokuşuna yakın, hem de Karaköy sahil parselleri üzerinde genelevler vardır. Genelevlerin yanı sıra bekâr evleri de bölgede varlığını sürdürmektedir. Karaköy ve çevresinde 1500’lü yıllardan itibaren yaşamış Sefarad Yahudilerinin dini yapıları olan sinagoglar, gayrimüslim yaşamın işaretlerinden olan kilise ve okullar bulunmaktadır (St Benoit Lisesi, Getronagan Lisesi...vb) Bazı tarihi camii yapıları da bu bölgededir (Şekil 4.3). Bölgeye ulaşım anlamında bakıldığında; İstanbul halkının sosyal ve ekonomik durumundan bağımsız olarak sıkça gelip geçilen ana bir arter üzerinde olduğunu görürüz. Bölge, İstanbul’a gelen turistlerin, tarihi dokusu nedeniyle sıkça uğradığı bir merkez, coğrafi konumu açısından deniz ve eski kent manzarasına hâkim bir bölge niteliğindedir. Kentin merkezinde bulunması ile araç yolu, tramvay ve denizyolu bağlantılarıyla istenilen noktalara kolaylıkla ulaşılabilir. Kent silueti; kentin değerini oluşturan faktörlerden birisi kabul edildiğinde, bölgenin önemi yadsınamaz. Bu sebepten denizden karayı, karadan denizi kolayca algılamayı sağlayacak durumun yaratılması gerekmektedir. Böylelikle bölge, mevcut durumdan çok daha yoğun bir kamu kullanımına hitap edebilecek yapıya sahip olabilir.

Akademisyenler ve yerel yönetimler tarafından *Karaköy ve Salıpazarı liman tesislerinde özgün nitelikli yapıların yer almasıyla bölgenin ticaret, turizm ve rekreasyon faaliyetleri için önemli bir konuma getirilebileceği* görüşü ortaya atılmıştır.

Bir kentlinin en doğal hakkı; kentin doğal, tarihsel ve kültürel değerlerine sahip, sosyokültürel yaşamın içinde var olmaktır. Karaköy sahili, bir duvar etkisi yapan bloklarla ve duvarlarla, denize ulaşımı kesecek biçimde izole edilmiştir. Sosyokültürel açıdan önemli bir bölge olan, kent merkezi içinde bulunan Karaköy-Salıpazarı liman bölgesinin, kimi yerlerde depo binalarıyla, kimi yerlerde ise liman tesislerinin yüksek duvarlarıyla deniz etkisinden koparılmıştır.

Karaköy Limanı kentin son derece tarihi bir yerinde bulunmaktadır. Dolayısıyla bu bölgede Cenevizlerden, Osmanlıya kadar birçok tarihi unsurla karşı karşıya kalınabilir. Karaköy sırtı da aynı oranları koruyan yapılaşmalar sergiler. Bu oranlar ve yoğunluk günümüzdeki silueti oluşturur. Boğaziçi Silueti Avrupa yakasında tarihi yarımada ve Sarayburnuyla başlayarak Haliç'e açılır. Haliç açılımının ardından Karaköy başlamaktadır. Dolayısıyla tarihsel izler bütün Boğaziçi'nde olduğu gibi Karaköy'de¹ de mevcuttur. Bu izlerin yoğun olarak görsel hafızada algılandığı bir kıyı şeridinde, yüksekliği 10 katlı binalar kadar, uzunluğu 300 metreleri bulan masif kütlelerin bulunmasını şehircilik- mimari- insan algısı açısından sorgulamak gerekebilir. Sarayların ve saray ek yapılarının bulunduğu kıyı bandında araya giren ve büyük saray yapılarını uzunluk anlamında ikiye katlayan gemiler, yükseklikleri düşünüldüğünde Karaköy sırtının dahi görünümünü etkilemektedir.

Kıyı kent görünümüne etkisi olan bu gemiler, bünyesinde yolculuk yapan turistlerin sayıca fazlalığıyla da kenti etkilemektedirler. Kente sayıları binlerle ifade edilebilecek insan yoğunluğunun kısa bir zaman için gelmesi, o zaman biriminde bazı değişikliklerin oluşmasına zemin hazırlamaktadır. Önceden organize edilmiş, görülecek ve gezilecek yerlerin belirlenmiş olduğu tur kapsamında yolcuların kente inmesiyle, kentte yaşam, belirli noktalarda olağan dışı farklılaşmaya başlayabilir.

¹ Karaköy Bölgesi, Koruma Kurulunun 1993 tarihli kararına kadar 1969 yılında onaylanan 1/1000 ölçekli Tophane-Karaköy Uygulama İmar Planı kapsamında uygulama görmüştür. Kültür Bakanlığı İstanbul 1 nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 1993 yılında verdiği karar ile Beyoğlu ilçesinin belirlenen sınırlar içerisinde kalan alanlarını kentsel sit ilan etmiştir. Aynı kararla sınırlar Tarlabası Caddesi- Cumhuriyet Caddesi kuzeyinde kalan alan ile, Kemeraltı Caddesi, Necatibey Caddesi, Meclis-i Mebusan Caddesi kuzeyinde ve güneyinde kalan alanlar olarak tanımlanmıştır.

Bu kararın getirdiği koşullar; sit alanındaki yapılaşmalar için kurul onayı gerekmektedir, tarihi eserlere yapılacak uygulamalarda yapının gabarisi ve cephe özellikleri korunmak durumundadır, tescilli tarihi yapıya komşu parsellerdeki uygulamalarda yapının yüksekliği tarihi eserin yüksekliğini geçemez. (TC Kültür Bakanlığı, 1993)



Şekil 4.5 Fotoğraf (28.8.2009)



Şekil 4.6 Eminönü sahilinden Karaköy Limanına bakış (28.8.2009)



Şekil 4.7 Ocean Village 2 gemisi ile İstanbul Şehir Hatları Vapuru (28.8.2009)



Şekil 4.8 Fotoğraf (28.8.2009)



Şekil 4.9 Ocean Village 2 gemisi (28.8.2009)



Şekil 4.10 Holand America Line ve Çifte Saraylar (28.8.2009)

Çizelge 4.1 Ocean Village 2 gemisi ile İstanbul Şehir Hatları Vapuru'nun bazı özelliklerinin kıyaslanması

Ocean Village 2 Gemisi

İstanbul Şehir Hatları Vapuru

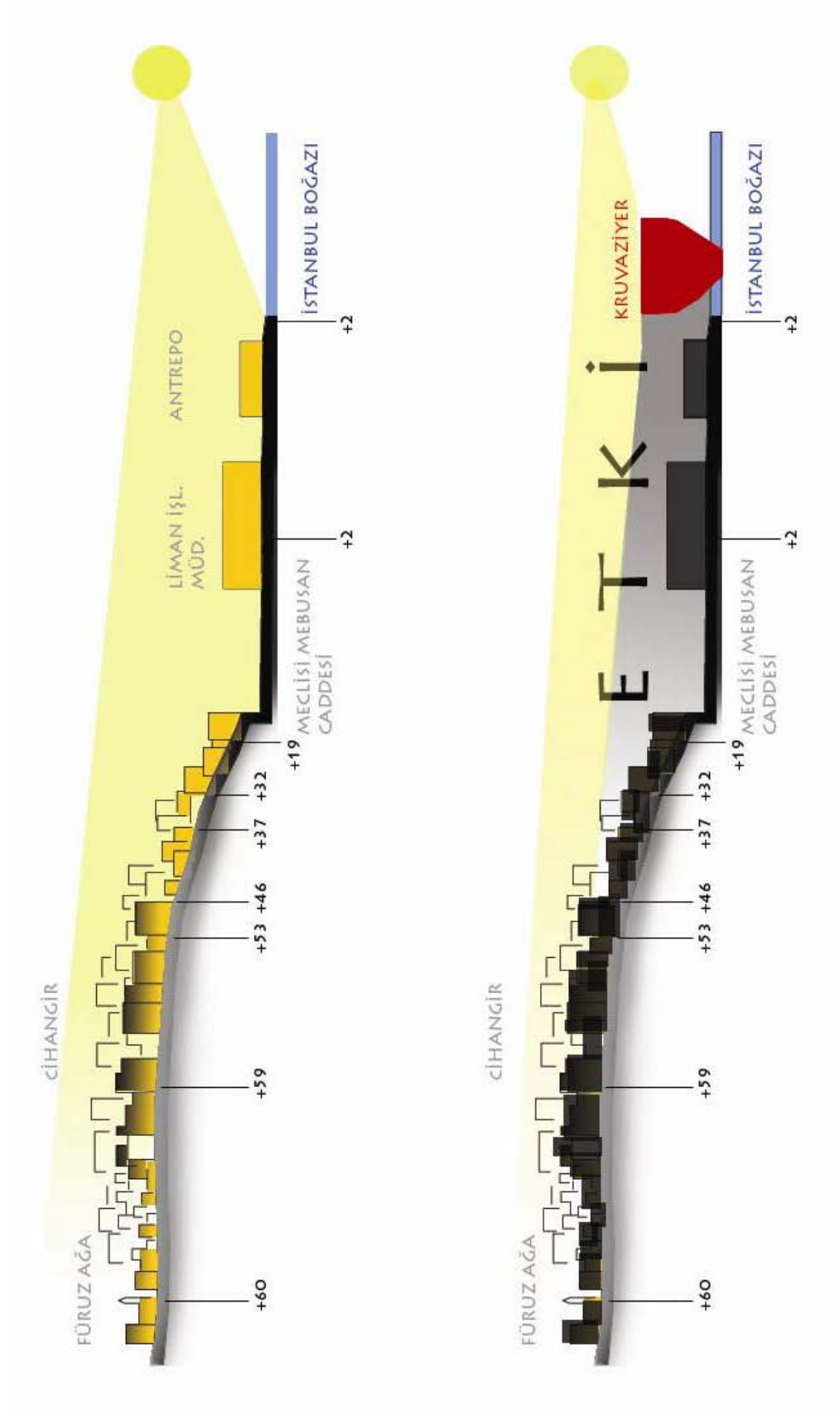
İmalat	1990 İtalya	Maliyet	9.3 milyon dolar
Yenileme	2004	Hız	14 knots
Tonaj	70285 GT	Uzunluk	63 metre
Maliyet	276.8 milyon dolar	Kapasite	1800 yolcu
Hız	19.5 knots	Güverte katı	2
Uzunluk	245 metre		
Kapasite	2014 yolcu (yataklı)		
Mürettebat	611		
Güverte katı	11		
Tasarım	Renzo Piano		
Diğer	2 havuz 1 casino, bar, spa, casino, tiyatro..vb		

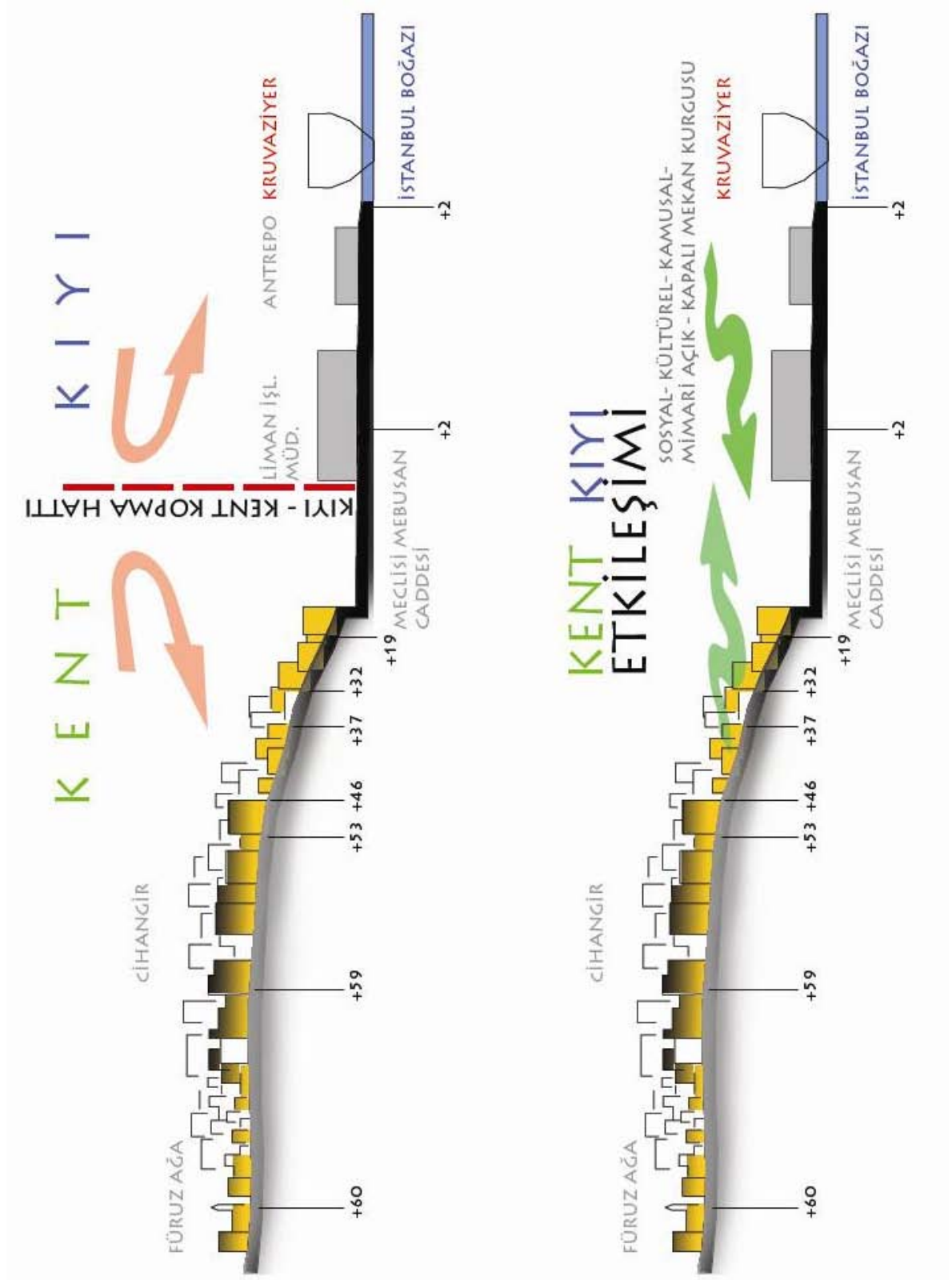


Şekil 4.11 Azamara Journey Karakaöy Limanında arkada Galata Kulesi (28.8.2009)



Şekil 4.12 Fotoğraf (28.8.2009)





Şekil 4.14 Karaköy Limanı ve çevresiyle ilişkisini anlatan kesitler: İlk kesitte mevcut kopuk ilişkiler ağı eleştirilirken, ikinci kesitte oluşturulması desteklenen kentsel kurgu ve kıyı kent ilişkisi vurgulanmaktadır.



Şekil 4.15 Karaköy’de bir Pazar günü boş caddeler, Bilgi Üniversitesi öğrenci pansiyonu ve İstanbul Altın Borsası binası (26.09.2010)



Şekil 4.16 İstanbul Modern girişi (26.09.2010)



Şekil 4.17 Kristina Katarina gemisinin kenarında (Karaköy sahilinde) balık tutan insanlar (26.09.2010)



Şekil 4.18 Fındıklı Parkının çevre halkı tarafından haftasonu kullanımı (26.09.2010)



Şekil 4.19 Karaköy polis karakolu yanında yapılan lüks otel inşaatı (26.09.2010)



Şekil 4.20 Kat otoparkı ve Güllüoğlu Baklavacısı (26.09.2010)

BÖLÜM 5

KARAKÖY – SALIPAZARI İÇİN HAZIRLANAN AKADEMİK ve PROFESYONEL PROJELER

Bölge için, geçirdiği değişim ve dönüşümler çerçevesinde bir çok proje gerçekleştirilmiştir. Bu projelerin bir kısmı akademik kökenli olup, bölgenin sorunlarına çözüm önerileri getirmeyi hedeflemektedir. Profesyonel projeler ise yapılış amaçları, yapılış zamanları, projeyi talep eden kuruluşlar, ekonomik ve sosyal koşullar, siyasi etkiler bakımından farklılık göstermektedir. Bütün bu etmenler projenin tasarımını, ana yaklaşımlarını ve karar mekanizmalarını etkilemiştir.

Karaköy Salıpazarı Bölgesi için öncelikle Sedat Hakkı Eldem'in ofis ve depo yapılarının projeleri ele alınmıştır. Proje devlet teşekkülünde bulunan kurumlar tarafınan talep edilmiş olup Türkiye Denizcilik işletmelerine bağlı ofis ve antrepo yapılarını içerir.

Akademik olarak Mimar Sinan Üniversitesinde Prof. Muammer Onat ve Prof. Muhlis Türkmen yürütücülüğünde iki proje gerçekleştirilmiştir. Ele alınan projeler fikir projesi kapsamında kalmış uygulamaya geçememiştir.

Ele alınan diğer profesyonel proje Galatport projesidir.

30 Ekim 2000 tarihinde resmen kurulan Haliç Belediyeler Birliği; Haliç'i çevreleyen Beyoğlu, Eminönü, Fatih, Eyüp, Kağıthane Belediyeleri ile İBB; bölgenin altyapı, planlama, konut, finansman, kent yönetimi, kentsel, sosyal, kültürel ve iktisadi girişimler, tüketicinin korunması ve tüketimin düzenlenmesi, çevre sorunlarının çözümü, turizm, rekreasyon, kentsel kültür ve sanat hizmetlerini gidermek ve bölgenin tanıtımını yapmak üzere kurulmuştur [66]. Bunların yanı sıra, Haliç bölgesinin

kuzeydoğu ucundaki Karaköy ve Salıpazarı liman bölgelerinin yeniden canlanması ve kente katılması için Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından 2001 tarihinde resmi gazetede yayınlanan bir ilanla yarışma açılmıştır. 1. olan Galataport projesi, 2002 yılında kamuoyuna sunulmuştur

Projeyle ilgili olarak; mimarlar, akademisyenler, gazeteciler, kamu ve sivil toplum örgütleri gibi birçok kesim; yerel yönetime, TDİ yöneticilerine ve proje sahibi olan Tabanlıoğlu Mimarlık Ofisi ekibine bölge ile ilgili olarak aldıkları kararlar sebebiyle yoğun eleştiride bulunmaktadır¹ [46].

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

Tüm bunlar üzerine, Mimarlar Odası bölgenin daha kapsamlı bir analiz ve tasarım çalışmasına konu olması için ‘İstanbul’un Liman Bölgelerinin Dönüştürülmesi

¹ Projenin kamuoyunda nasıl bir ses getirdiğini anlamak üzere Mimar Sinan Üniversitesinde, mimarların, akademisyenlerin ve Cihangir semt sakinlerinin katıldığı toplantılar düzenlenmiştir. Bu toplantılar daha sonra Yıldız Teknik Üniversitesi ve İstanbul Teknik Üniversitesinde de yapılmıştır. 16 Eylül 2005 tarihinde TDİ tarafından ihaleye çıkarılan projenin uygulanmasına birçok kesim karşı çıkmıştır. Bunların başında Mimarlar Odası gelmektedir. Hükümet, bölgenin yerel yetkililerin elinden alınarak kendilerine bağlanmasını sağlamıştır. Böylelikle bölge ile ilgili olarak karar verme yetkisini elinde bulundurmaktadır. Dönemin Mimarlar Odası Genel Başkanı Oktay Ekinci bu projenin imar yasalarına aykırı olduğunu ve projenin gerçekleştirilmesine karşı olduğunu belirtmiştir. Hükümetin (57. hükümet) ihaleyi kazanan firmanın yarışmayı kazanan proje üzerinde değişiklik yapılması yönünde de talimatlar verdiği söylenmektedir. Proje, Bayındırlık Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanmış, 1 nolu Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından projeye izin verilmiştir. Tabanlıoğlu projesi 2005 yılında ihale yolu ile uygulaması yoluna gidilmiştir. İhale sonuçlanmıştır ancak halen proje ile ilgili olarak akademik ortamlardan, medyadan, mimarlar odasından ve sivil örgütlerden eleştiriler yükselmektedir. Projenin aslında söylenildiği kadar bölge halkına ve kent silüetine hitap edebilecek bir proje olmadığı vurgulanmaktadır. Bu projenin uygulanmasının durdurulması gerektiği ve bölge üzerinde daha fazla çalışmanın yapılması gerektiği gibi düşünceler bulunmaktadır.

Sürecinde Alternatif Öneriler' adı altında bir öğrenci yarışması açmıştır. İncedayı, 'Kentin en değerli bölgelerinden biri olan Karaköy-Salıpazarı bölgesinde tasarlanan yeniden düzenleme- dönüştürme çalışmalarının hangi yönde olacağına daha çok siyasetçiler ve yatırımcılar karar vermektedir.' demiştir.

Bu süreçler içinde yer alması gereken ancak proje kapsamına alınmayan aktörler (kent halkı, meslek kuruluşları, sivil toplum örgütleri gibi) ise bu projelere tepkilerini dile getirmekten çekinmemektedirler. Bu nedenle İstanbul Serbest Mimarlar Derneği (İSMD) toplumun karşısına, daha çok kent ve kentliye hitap edecek projeler yaratılmasına çalışmaktadır. Bu projelerin genç mimarlar tarafından 'Fikir Proje Yarışması' yoluyla gerçekleştirebilecekleri amaçlanmıştır [67].

Karaköy Salıpazarı bölgesi için günümüze kadar yapılan çeşitli akademik ve profesyonel çalışmalar bulunmaktadır. Bunlardan bazıları: Mimar Sedat Hakkı Eldem'in 1958'de projelendirdiği Salıpazarı Liman Tesisleri, 1994'de Mimar Sinan Üniversitesi'nde Prof. Muammer Onat yürütücülüğünde gerçekleştirilen Salıpazarı fikir projesi, 2005'de Mimar Ersen Gürsel'in Epa Mimarlık grubuyla yaptığı ve Mimarlık dergisinde de yayınlanan karikatür ve eskiz çalışmaları, 2002 yılında Tabanlıoğlu şirketinin projelendirdiği Galataport Salıpazarı projesidir.

5.1 Mimar Sedat Hakkı Eldem'in Bölge İçin Oluşturduğu Antrepo ve Liman Tesisleri Projesi

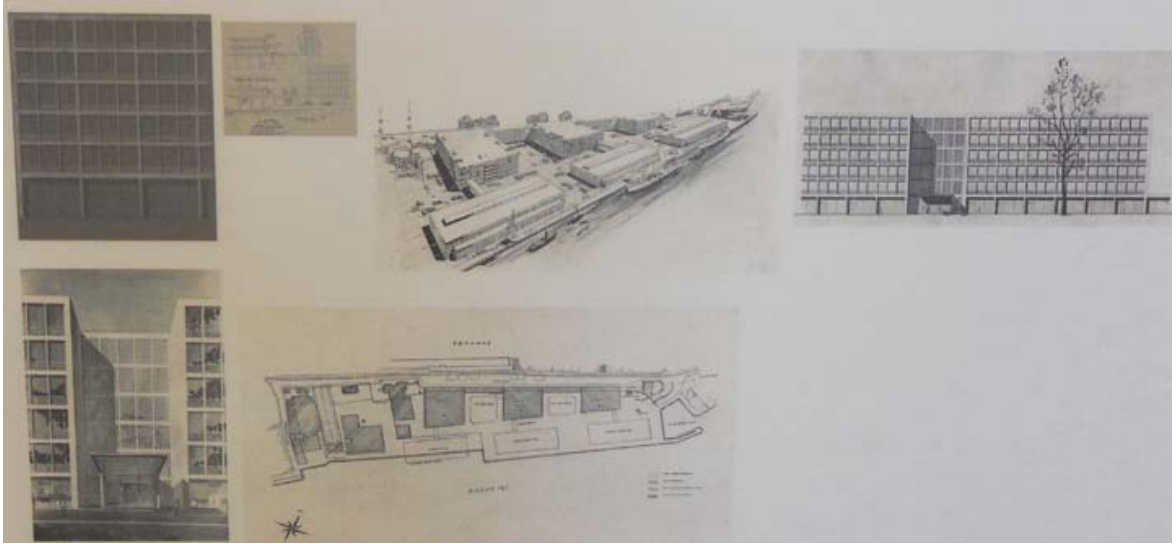
Modern anlamda ilk liman inşaatı yabancı firmalara verilen imtiyazlarla 1892 yılında Karaköy sahilinde başlamıştır. Galata rıhtımında beş adet antrepo inşa edilmiştir. Ancak daha sonraları bölge istimlâkları nedeniyle Bayındırlık Bakanlığı, Salıpazarı bölgesinde bu faaliyetlerin yürütülebilmesi için bu günkü 600 m'lik rıhtım, ambarlar ve gümrüklü saha oluşumunu sağlamıştır. Limanların yönetimi de Denizcilik Bankası T.A.O.'na verilmiştir. Bayındırlık Bankalığınca 1957 yılında Salıpazarı da işletmeye katılmış olmuştur [68].

1955 sonrasında hızlanan imar faaliyetlerinin, İstanbul'un diğer merkezi konumdaki semtlerde yarattığı dönüşüm, Galata'da da yaşanmıştır. Tophane, Karaköy, Şişhane ve Taksim ekseninde gelişen ulaşım ve yeniden inşa faaliyetleri, yerleşim alanının yanı sıra bir iş alanı olan Galata'da da değişimlere yol açmıştır. Adnan Menderes hükümeti döneminde, İstanbul'da önemli yerlerde istimlâk ve yıkım operasyonları

gerçekleştirilmiştir (Bkz Bölüm 3.1.2 Karaköy'ün Tarihi) Karaköy meydanından Tophane'ye ve Fındıklı'ya uzanan yol genişletme operasyonları kapsamında gündeme gelen kıyı düzenleme projelerinden biride rıhtım ambarları ve denizcilik işletmelerine ait yapıların inşası olmuştur.

1952 yılının sonlarında yapılan ihale ile 310 mt rıhtım ve toplam alanları 16.000 m² olan 2 katlı rıhtım ambarları, küçük bir taşıt limanı ve geri alandaki yolların inşasına karar verilmiştir. Dolayısıyla kıyı bandına yakın zamanda üretilen en kapsamlı tesisler Sedat Hakkı'nın çizdiği bu projedir.

Projede, cadde üzerinde bugün Türkiye Denizcilik işletmelerinin kullandığı ofis binaları, bu binaların zemin kotunda ticari fonksiyonlar (Şekil 4.3.4), kıyı bandında ise gümrük, antrepo ve depo yapıları mevcuttur. Proje vaziyet planı Pervetich haritasıyla karşılaştırıldığında; öncesinde de olduğu gibi Tophane saat kulesinin olduğu alanın meydanlaştırıldığı, bu meydanın orta aksından gümrük yoluna bağlantı kurulduğu, Tophane saat kulesi meydanının Karaköy tarafında bulunan denize dik ve parçalı yapılaşmaların korunduğu görülmektedir.



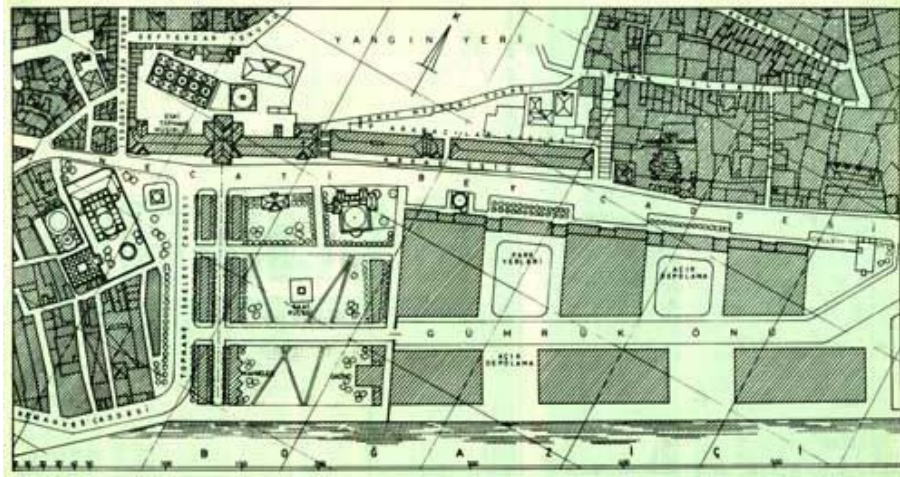
Şekil 5.1 Sedat Hakkı Eldem'in Salıpazarı liman tesisleri içindeki depo ve antrepo çizimleri 1958, (İstanbul 1910 – 2010 Sergisinden, 2010, İstanbul Bilgi Üniversitesi, Küratörler: İhsan Bilgin, Günkut Akın, Sibel Bozdoğan, Murat Güvenç, Tansel Korkmaz)



Şekil 5.2 TDİ Binasının cadde üstü zemin katı (26.09.2010)



Şekil 5.3 Karaköy-Salıpazarı liman bölgesi ve çevre bölgeler, Pervitich haritası 1927



Şekil 5.4 Sedat Hakkı Eldem'in Salıpazarı liman tesisleri içindeki depo ve antrepo Çizimleri 1950, [46]



Şekil 5.5 Sedat Hakkı Eldem'in Salıpazarı ofis ve depo tesisleri çizimleri ve inşaat aşamaları, 1958 (İstanbul 1910 – 2010 Sergisinden, 2010, İstanbul Bilgi Üniversitesi, Küratörler: İhsan Bilgin, Günkut Akın, Sibel Bozdoğan, Murat Güvenç, Tansel Korkmaz)

5.2 Mimar Sinan Üniversitesinde Prof. Muammer Onat Yönetiminde Hazırlanmış Olan Proje

(MSÜ,MF, MB, Bina Bilgisi ABD Arşivi, Onat, M. Yanar, H., Gülmez, G., Özer,O., Türkantoz, K., Balkan,Y., Okay, D., Özcan, O., tasarım grubu, 1994)

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

Vaziyet planında tarihi ve anıtsal yapılar olarak; Galata kulesi, Tophane-i Amire binası, Kılıç Ali Paşa Külliyesi, Nusretiye Kasrı ve Camii, Tophane Saat Kulesi, Cihangir Camii, Molla Çelebi Camii, Dolmabahçe Camii'nin yanı sıra sivil mimarlık örnekleri olarak Mimar Sinan Üniversitesi binası gösterilmiştir. Bölge ile bağlantılı olan Galata Meydanı, Karaköy Meydanı ve Taksim Meydanı ve komsu bölgeler olarak Taksim, Galata, Karaköy, Tophane, Beyoğlu bölgeleri bağlantı yolları ile birlikte gösterilmiştir.

Proje grubu bölge üzerine iki ayrı öneri getirmiştir. İkisinde de ortak olan bazı ana kararlar vardır. Bunlardan göze çarpan en önemli benzerlik mevcut dokunun yeniden işlevlendirilmesiyle korunmasıdır. Bölgeye üç ayrı noktadan giriş verilmiştir. Bunlardan biri Karaköy Meydanından doğru paralel bir aks üzerinden, biri M.S.G.S.Ü. tarafından paralel bir aks üzerinden, bir diğeri ise Tophane, Galata, Beyoğlu bölgelerinden gelen dik akslar üzerindendir. Projede Tophane üst kotundan gelen bir köprü ile mevcut binalara bağlanılarak karayolu trafiğinden yalıtılmış kolay bir ulaşım sağlanmıştır.

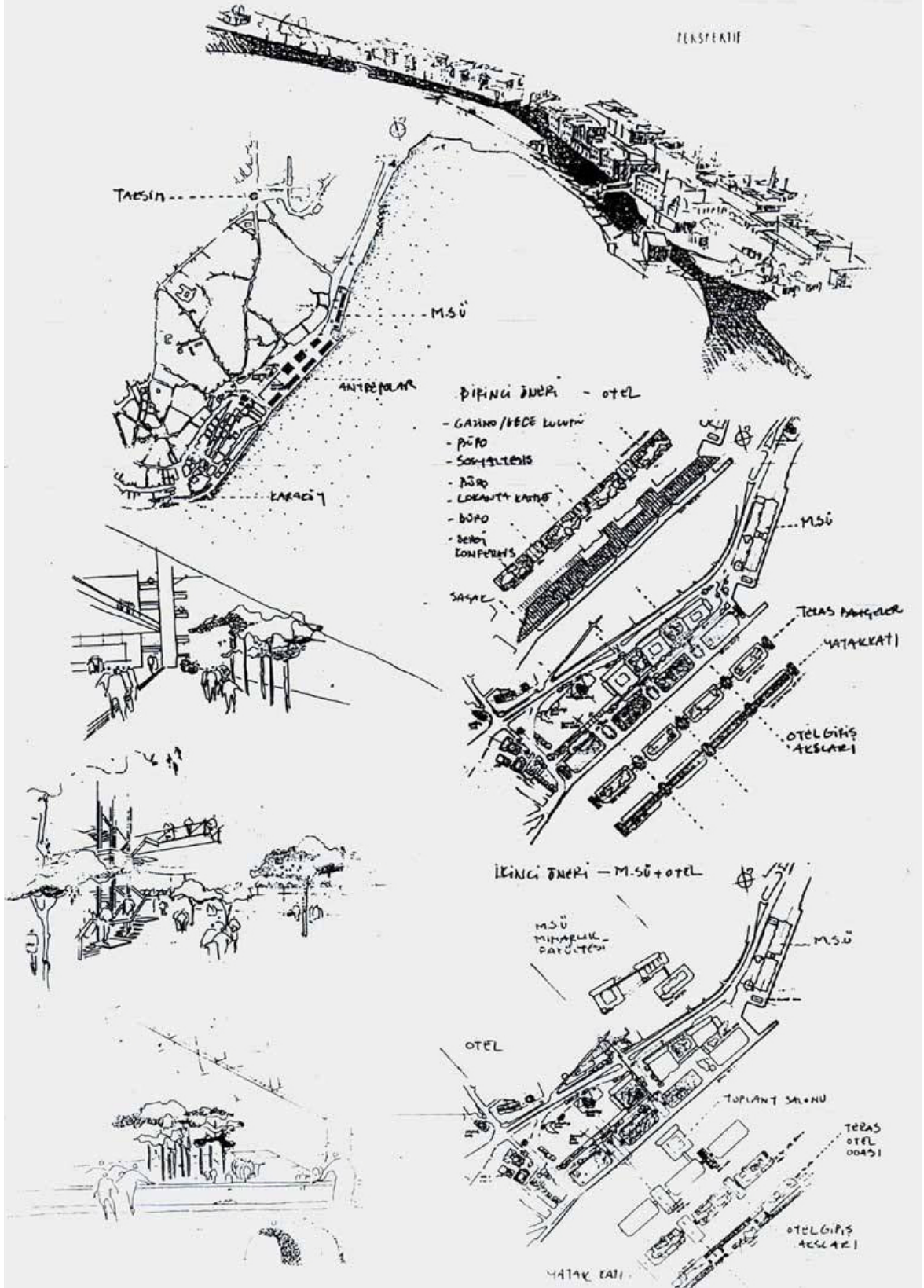
Projenin kapsamında önerilen fonksiyonlar; ticari yapılar (otel, dükkanlar, kafeler, bar vs.), rekreasyon alanları ve ofis binalarıdır. Projenin zemin kat seviyesinde bölgenin mevcut durumuna uyum gösterilerek dükkân anlayışı devam ettirilmiş ve arkatlı dükkânlar tasarlanmıştır. Alışveriş fonksiyonu bölge halkının buraya akışını güçlendirip bölgede tasarlanmış olan açık alanlardan, avlulardan ve sosyal tesislerden daha fazla yararlanılması hedeflenmiştir. Tasarlanmış iç avlular kafelerle desteklenip yaşanabilir mekânlar haline getirilmeye çalışılmıştır. Tarihi bir dokuyu barındıran bölgedeki Nusretiye Camii ve Tophane Saat Kulesi Meydanı insanların kolaylıkla ulaşabileceği nirengi noktaları olarak ortaya çıkartılmıştır. Bölgenin mevcut yapılarının tamamen kamuya açılarak sergi ve konferans salonları, lokantalar ve kahvehaneler, yarı açık sosyal tesisler, gazino ve gece kulüplerinin yanı sıra büro fonksiyonları da bölgenin geri kalanıyla ilişki içinde olması amacıyla tasarıma sokulmuştur. Tophane halkının yanı sıra bu bölgeden sıkça yararlanacağı düşünülen öğrencilerinin yeme-içme, dinlenme faaliyetlerinin dışında bir güzel sanatlar akademisi olma özelliği ile sergi salonlarının ve konferans salonlarının etkili biçimde kullanılmasına katkıda bulunacağı düşünülmektedir. Projenin bel kemiğini oluşturan ana unsur ise mevcut binalara dokunulmadan çatı üst kotuna eklenen otel yapısıdır. Mevcut binaların çatısı ise üst kotlarda yer alan Tophane tarafından bakıldığında yeşil bir bant yakalamak amacıyla bahçe teras şeklinde değerlendirilmiştir. Bu durumun deniz tarafındaki siluete olumlu bir durum yaratacağı düşünülmüştür. Otel ise 50'şer odadan oluşan 4 adet birbirine bağlanan yapılardan oluşmaktadır. Bu yapı aynı anda denize, bölge içinde yaratılmış yeşil alanlara ve Tophane tarafında bulunan tarihi dokuya hâkim olduğundan turistlere de hitap edecek bir bölge niteliğindedir.

Proje genel olarak kente ve kentliye saygılı, ticari açıdan bölgeye uyan, turizmi canlandırabilecek ve kentlinin bu bölgeye akışını arttırarak, denize ulaşımını sağlayabilecek az maliyetli bir yaklaşımdır [46].



Şekil 5.6 Çalışmanın vaziyet planı ve eskizi [46]

SALI PAZARI LİMAN TESİSLERİ YENİLEME ÇALIŞMASI / 1994



Şekil 5.9 Eskizler [46]

5.3 Galataport Projesi

Projenin Ortaya Çıkma Nedenleri ve Oluşum Süreci: 07.07.1993 tarih 4720 sayılı İstanbul 1 nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kararı uyarınca “Beyoğlu Kentsel Sit Alanı” sınırları içinde yer alan Beyoğlu Kemankeş Mahallesi 112 pafta, 78 ada, 2,3,4,5,6,7,8 parseller ile 2498 ada 45 parselde bulunan alanın 15.12.1994 tarih 94/6345 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile “Turizm Bölgesi” ilan edilmesi ile birlikte söz konusu alanda mevcut fonksiyonlarda değişikliklere gidilmiştir.

Alanla ilgili olarak Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından 1/5.000 ölçekli “Tophane Salıpaazarı Turizm Merkezi” Nazım İmar Planı (Şekil 5.10) ve 1/1000 ölçekli “İstanbul-Beyoğlu- Tophane- Salıpaazarı Turizm Merkezi” Uygulama İmar Planı teklifleri¹ Kültür ve Turizm Bakanlığına iletilmiştir.

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

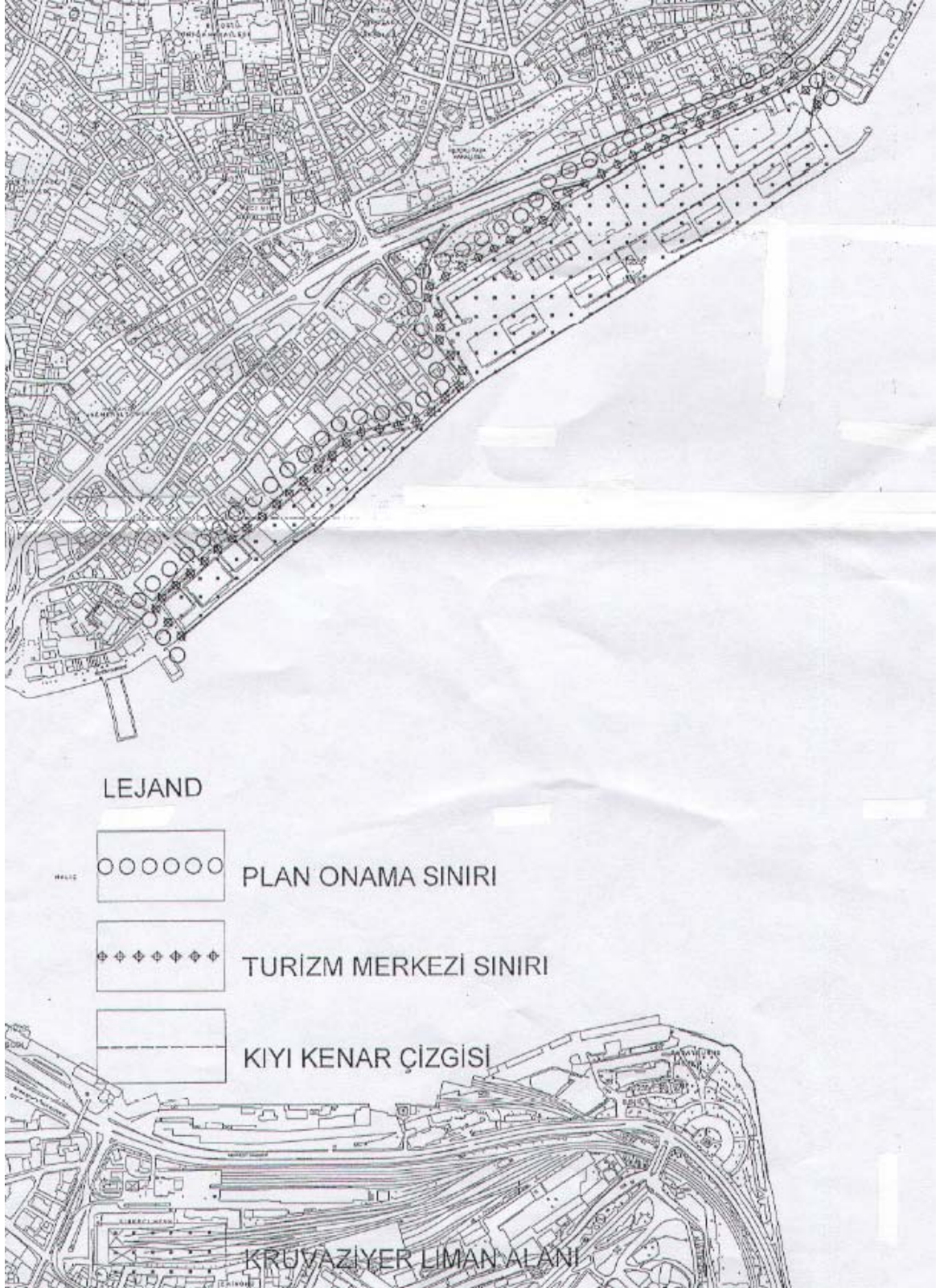
¹ Plan teklifleri, bakanlık tarafından uygun görülmüş; 4957/2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunun 7. maddesi (Ek- 3) ve 3621/3830 sayılı Kıyı Kanunun 7. maddesine (Ek- 3) göre 30.09.2004 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir. 05.01.2005 tarih, 1243- 1391- 1414 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı (İBB) onayı ile Beyoğlu Belediyesine iletilen planlar; 14.02.2005 14.03.2005 tarihleri arasında askıya çıkartılmıştır.

Aşağıda belirtilen konulardaki itirazlar İBB Planlama Müdürlüğüne iletilmiştir:

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

1/1000 ölçekli UİP olan itirazlar ise Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğüne iletilmek üzere İstanbul Valiliği’ne iletilmiştir. Söz konusu müdürlükten yapılan itirazlara sonuç olarak; İstanbul kentine çağdaş bir kruvaziyer liman kazandıracak böylesine bir projenin uygulamaya geçmesi ülke ekonomisi ve turizm açısından büyük bir önem teşkil ettiği öne sürülmüş ve itirazlar reddedilmiştir (YTÜ- Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 2006) [41]

konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar planı ile belirlenir” denmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Kültür ve Turizm



Şekil 5.10 Tophane Salıpazarı Bölgesi turizm merkezi 1/5000 ölçekli nazım imar planı - İMP, [41]

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

Danıştay 6. dairenin gerekçeli kararında ise; - Kruvaziyer limanı yapmak için imar planında değişiklik öngören kıyı yönetmeliğine dayanarak imar planı onaylanmıştı. Danıştay, daha önce iptal ettiği yönetmeliğe göre işlem yapılmasının mümkün olmadığı, uygulamanın kanun kapsamında yapılması gerektiğine karar vermiştir - İmar planı değişikliğinde yetkili mercinin Özelleştirme İdaresi olduğunu belirten 6. Daire, Özelleştirme İdaresi başkanlığının söz konusu imar planı değişikliğini yapmadığını belirtmiştir. - Ayrıca 6. Daire Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın İmar Planı değişikliği yapmaya yetkisinin olmadığını, belirtilmiştir [41].

Proje Tasarımı Kapsamında Yapılan Analizlerin Sonuçları:

“1- Ulaşım aksları açısından bakıldığında, bölgeye kara, deniz ve hava ulaşım sistemleriyle kolaylıkla varılabildiği görülmüştür.

2- Yapılan araştırmalar sonucunda mevcut durumda Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin bu şeritte yılda 126 adet yolcu gemisine ve 110.902 yolcuya hizmet verdiği görülmüştür. Gümrük işletmelerinin ilkel bir şekilde gerçekleştirildiği ve gemi-yolcu sayısının, mevcut yapının ve hizmet birimlerinin turistlere hizmet verebilecek kapasitede olmadığı sonucuna varılmıştır.

3- Bölgenin en göze çarpan olumsuz durumlarından biri de İstanbulluların kıyı kullanım olanaklarından tamamen yoksun bırakılmış olmasıdır.”

Bu analizler sonucunda proje grubu bölge ile ilgili olarak ulaşılması gereken temel hedefleri belirlemişlerdir. Bunlar şu şekilde özetlenmektedir;

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

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

- İşlevini yitirmiş ve strüktürel açıdan onarım gerektiren yapıların yeniden işlevlendirilmesi, diğer yapıların (anıtsal yapıların ve sivil mimarlık örneklerinin) yıpranmasının önlenmesi ve bu yapıların bölgede ortaya çıkarılmasını sağlayacak şekilde ayrıca Tarihi yarımada'nın karşısında yer alan bölgedeki çalışmaların İstanbul silüetini olumlu yönde etkilemesine yönelik bir tasarım projesi ortaya çıkarmak gerektiği,

2- Sosyal ve kültürel bütünleşmeyi sağlamaya yönelik hedefler

- İstanbul kent merkezindeki bu bölgenin İstanbullulara 24 saat hizmet verecek bir bölge haline sokulması ve kıyı kenti imgesini yeniden kazandırılması amacıyla bölgenin yeniden

işlevlendirilmesinin ve yapılandırılmasının gerektiği. Bunlara bağlı olarak da turistlerin bölgeye çekilmesinin sağlanması, tüm bunların sonucunda bölgede yeni istihdam alanlarının oluşması ve yöre halkına bu sayede katkıda bulunulması,

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

Tophane meydanına kolay ulaşımın sağlanması,

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

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

3- Ekonomik hedefler;

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

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

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

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

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

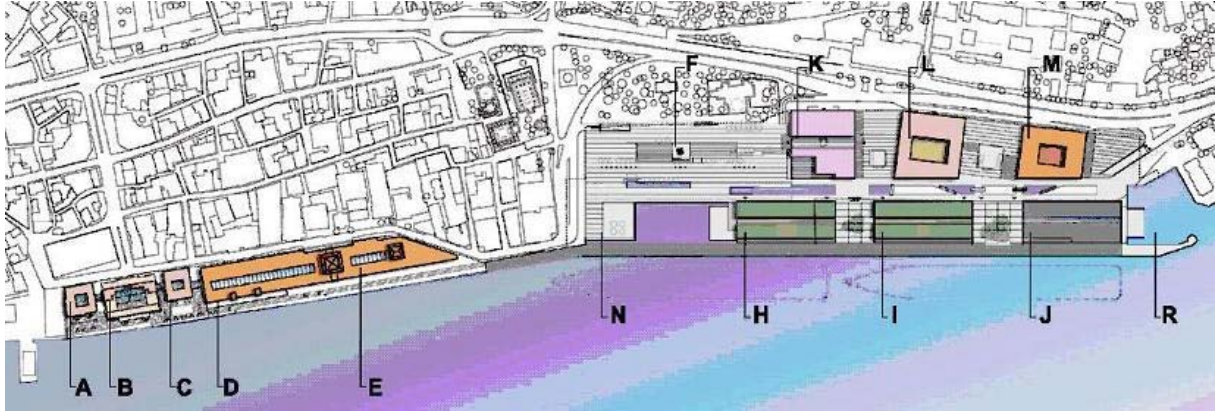
7- Bölgenin bir başka önemli sorunu olan otopark sorununa projede bir çözüm getirilmesi.” [69]

Bu proje incelendiği zaman ortaya şöyle sonuçlar çıkmaktadır; 100.000 m² bir açık alana ve 151.665 m² inşaat alanına sahip olan, 1.2 km'lik Galata rıhtımı projesi kapsamında; mevcut tarihi binalar aslına uygun olarak yeniden düzenlenmekte ve bu binalara yeni işlevler verilmektedir. Modern limanlara uyum gösterebilecek yeni yolcu gemisi

limanı tasarlanmıştır. Bir, iki ve üç numaralı antrepo binaları ana terminal binası olarak düzenlenmiştir. Bölgede marina yapısı oluşturulmuş, böylece denizden ulaşım sağlanmıştır.

Terminale ulaşan yolcular, iki katlı hacim içerisinde bulunan “duty-free shop”lara ulaşmakta ve bagaj kontrol işlemlerini gerçekleştirmektedir. Üst katta ise bürolar, satış alanları, teknoloji merkezi ve lokanta bulunmaktadır. Marinaya açılan teraslarda açık oturma alanları düzenlenmiştir. Tarihi dokuyu içinde barındıran bölgede, Tophane Meydanı ve tarihi saat kulesi çevresi yeniden düzenlenerek kent içinde bir odak merkezi yaratılmaya çalışılmıştır. Bu bölgeye Beyoğlu bağlantısının güçlendirilmesi planlanılmıştır. Projede sunulan bir diğer öneri de tarihi Tophane Meydanı altına 2 katlı araç otoparkı oluşturulmasıdır. Altı ve yedi numaralı antrepo binaları, mevcut yapı aksları korunarak kısmen yıkılmıştır. Beş numaralı antrepo dış sınırları korunarak yeniden düzenlenmiştir. Açık satış alanları yaratılarak meydan ile bütünleştirilmiştir. TDİ genel müdürlüğü binası ise, otel kompleksi olarak düşünülmüştür ve terasına bar-restoran birimleri düzenlenmiştir. 20 numaralı antrepo ve “Paket Postanesi” binaları yeni işlevler kazandırılarak; fuar, sergi, seminer salonları olarak düzenlenmiştir. Akvaryum önünde restorana ait açık oturma mekânları bulunmaktadır. Akvaryumun

arkasında kalan alan, meydan ile bütünleşen satış modülleri olma özelliği devam ettirilecek şekilde tasarlanmıştır. Otelin yer aldığı binanın alt katlarında da satış alanları yer almaktadır. Beş numaralı antrepo binası, dış hatları korunarak yeniden inşa edilmiştir. Sergi salonları bulunan bu binanın içinde yer alan galeri, bodrum katına açılımı sağlamaktadır [46]. Yapıların dış cepheleri korunmak suretiyle iç kısımları yıkılacaktır. Otel olarak kullanılması tasarlanan binaların altına ortak kullanılacak bodrum katı yapılacaktır. Çeşitli teknikler ile temizlenecek cepheler orijinal haliyle restore edilecektir.



Şekil 5.11 Proje Kapsamında Düşünülen Fonksiyonlar [69]

A: 2. derece tarihi eser olarak tescil edilen TDI

B: Yolcu Salonu

C:Gümrük Müdürlüğü

D: Apartotel,alışveriş merkezi ve sergi alanı olarak tasarlanan “Paket Postanesi”

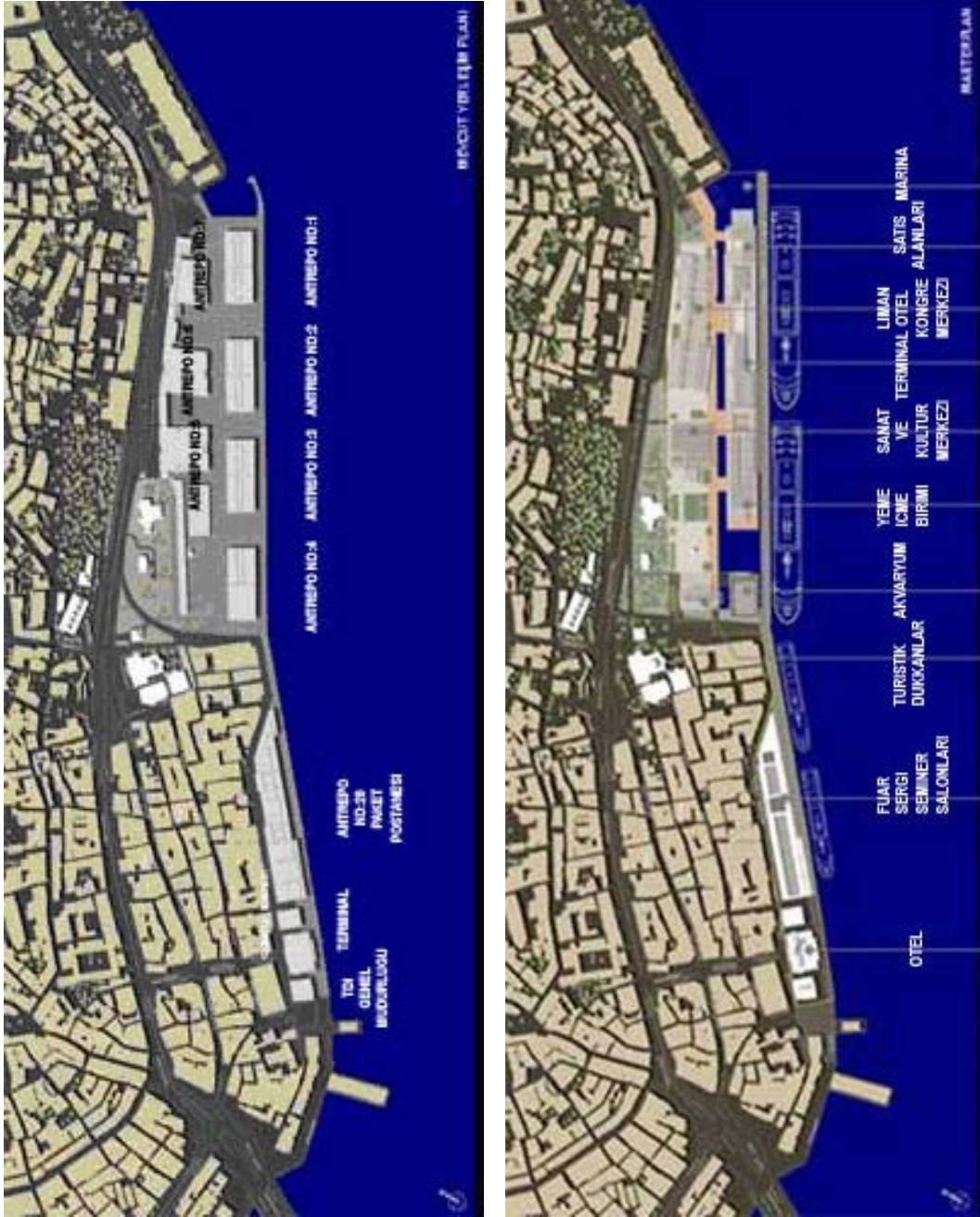
E. Antrepo (Dış cephe korunarak iç alan yıkılacak)

F: Tophane Saat kulesi Meydanı, altında 2 kat kapalı otopark bulunmaktadır. Gemilerden alınan yolcular; otobüsler ile yolcu salonuna getirilmesi planlanmıştır. Buradan yürüyen merdivenler ve asansörler ile yeraltında bulunan 2 katlı otopark alanına getirileceklerdir. Meydanda çeşitli noktalarda bulunan çıkı_lardan Saat kulesinin altında olan otoparka geçiş imkanı bulunmaktadır.

H- I- J: Antrepo (Bina yüksekliği değişmeyecek şekilde 1 kat yıkılarak onun yerine çelik sistem iki kat yapılması düşünülmektedir.

K: Ofis, Kültür sanat merkezi

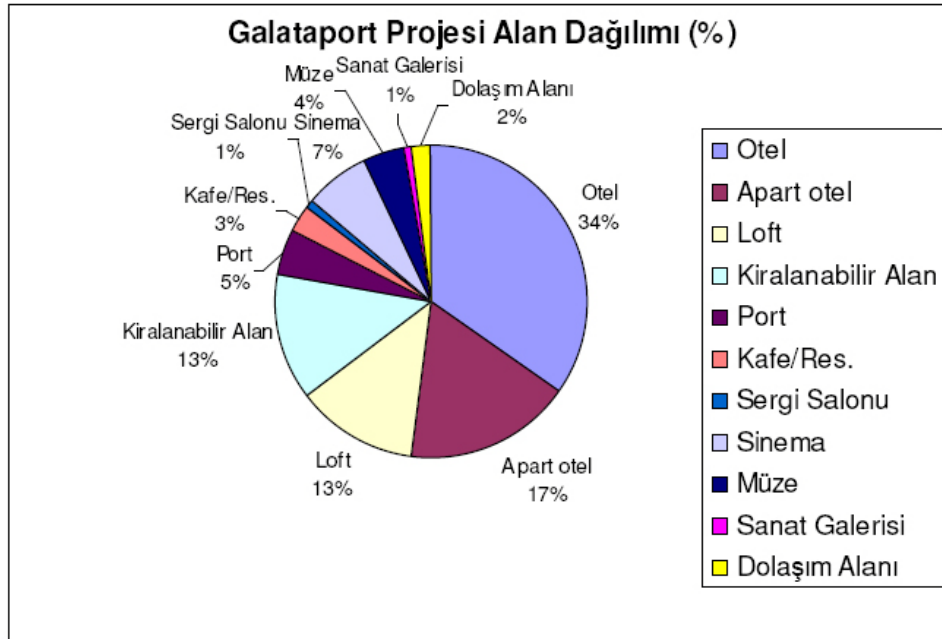
L- M: Otel, Alışveriş merkezi



Şekil 5.12 Karaköy Salıpazarı mevcut vaziyet planı (solda); Karaköy Salıpazarı Tabanlıoğlu projesi vaziyet planı (sağda) [70]

Çizelge 5.1 Karaköy Salıpaazarı, mevcut kullanım metrekaresi ile Galataport projesi metrekaresinin karşılaştırılması ve Galataport'un işlev dağılımı [41]

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



Yukarıdaki işlevlerin alansal yüzde dağılımını incelediğimizde görüyoruz ki: bu bölgede kültürel ve rekreasyonel alanların ağırlıklı, turizmin ise ağırlıklı fonksiyonları besleyici nitelikte olması gerekirken, Galataport'da turizm ve otel fonksiyonu etkindir.



Şekil 5.13 Tabanlıoğlu proje görseli [70]

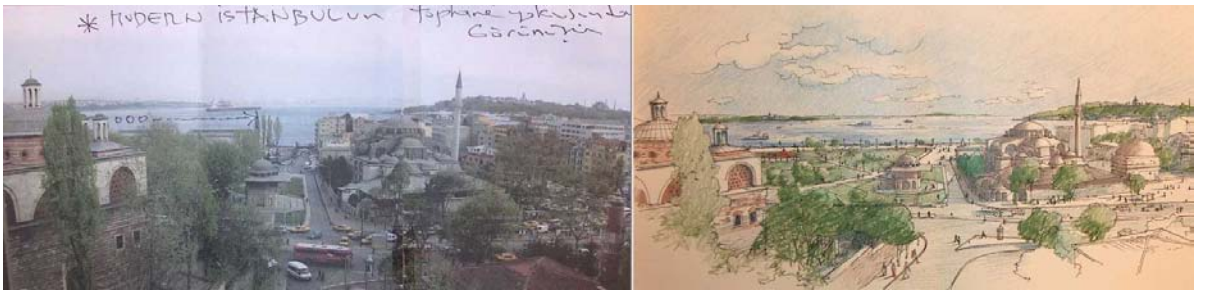
5.4 Mimar Ersen Gürsel'in Eskiz ve Karikatür Çalışmaları

Fikir çalışması niteliğinde olan proje Ersen Gürsel'e ait mimarlık ofisinde oluşturulmuş ve 2005 yılında çeşitli mimarlık dergilerinde yayınlanmıştır. "Proje kapsamında bölge liman fonksiyonundan arındırılmıştır. Savunulan ana tema, böylesine merkezci bir yerleşimin yoğun ve günümüz şartlarını karşılayabilecek bir liman işlevini yerine getiremeyeceğidir. Etkili kullanımı zaten olmayan, zamanın gerisinde kalmış bir liman olgusuna vurgu yapılmaktadır. Bunların yanı sıra yüksek miktarlarda harcama yapılarak buranın modern bir liman bölgesi haline getirilmesinin, yapılan analizler sonucunda pek mümkün olamayacağı görülmüştür. Bunun sebeplerinden birisi olarak bölgenin yolcuların ulaşım sorununa karşılık veremeyeceği durumudur. Mevcut durumda dahi bir trafik analizi yapıldığında bölgenin zaten sıkışık bir trafiğe sahip olduğu görülmektedir. Liman faaliyetlerinin devam ettirilmesinin siluet açıdan da olumsuz etkileri olmaktadır. Bölgeye gelen yolcu gemileri (krvaziyerler) deniz kenarında bir duvar etkisi yaratarak deniz tarafından ve tarihi yarımadadan bakıldığında kent silüetini olumsuz etkilemektedir."

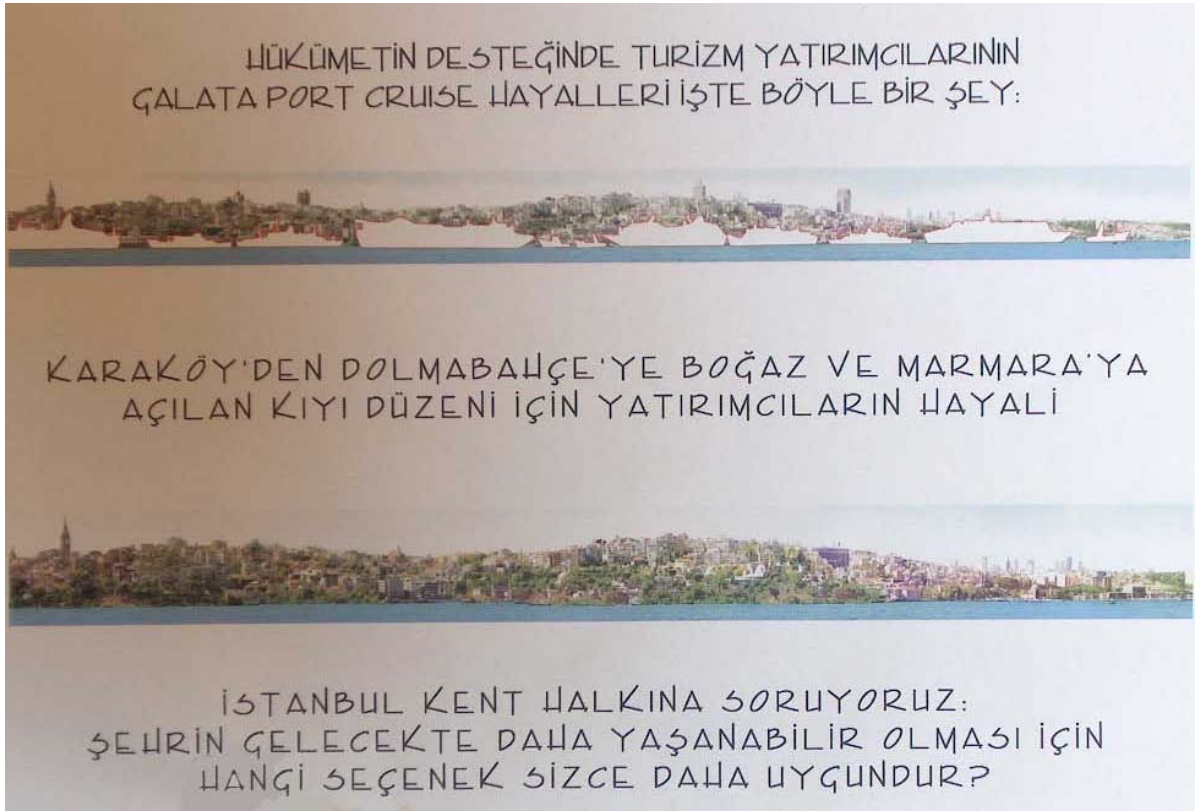
“Projenin bir diğerk kavramsal yaklaşımı ise: insanların günün her saatinde denize ulaşabilmesi olmuştur. Su kıyısında olup, onunla ilişki kuramamak bölgenin ve İstanbul’daki bir çok başka yerin önemli bir problemidir. Proje kapsamında, halkın denize ulaşımının duvar etkisi yapan binalarla ve duvar etkisini görsel anlamda fazlasıyla hissettiren kruvaziyerlerle engellenme durumunun ortadan kaldırılmasının zorunlu olduğu savunulmaktadır. Bu fikirlerini destekleyecek şekilde bölgeyle ilgili olarak karikatür çalışmaları yapılmıştır. (Şekil 5.15) Yapılan eskizlerde, tarihi yapılar haricindeki deniz kenarında bulunan binaların tamamen ortadan kaldırılması ve bu bölgenin kamunun her an kullanabileceği bir rekreasyon alanına dönüştürülmesi fikri benimsenmiştir. Taksim bölgesinden proje alanına dik inen yolların deniz manzarasını yakalayarak deniz kenarına akışı arttırmak gerekmektedir. Deniz kenarında oluşturulması planlanan kamuya açık faaliyet alanlarının bu bölgelerden araç trafiğine bir ek yük getirmeksizin yaya ulaşımıyla desteklenebileceği düşünülmektedir.” [46]



Şekil 5.14 Gürsel’in eleştirel bakış açısını yansıtan çalışması [46]



Şekil 5.15 Gürsel’in eskizleri [46]



Şekil 5.16 Gürsel'in eleştirel bakış açısını yansıtan çalışması [46]

5.5 Serbest Mimarlar Derneğinin Düzenlediği Öğrenci Yarışması (SOS İstanbul 2006)

İstanbul Serbest Mimarlar Derneği Mart 2006'da belirlenmiş alanlar içinde Karaköy'ü de kapsayan bir öğrenci fikir yarışması düzenlemiştir.

Bu yarışmanın amacı kapsamında Serbest Mimarlar Derneği düşüncelerini şu şekilde özetlemektedir: "İstanbul'un kentsel gelişimi sonucunda, kentin önemli konumlarında bulunan liman ve gar tesisleri, varoluş nedenlerini giderek yitirmekteler. Bunlardan, Karaköy-Galata Limanı için projeler geliştirildiğini biliyoruz. Aynı biçimde, şimdilerde, Haydarpaşa Gar ve Harem Liman bölgesi için hazırlanmakta olan projeler kamuoyunda tartışılıyor. Çok yakın bir gelecekte, aynı tartışmanın Sirkeci Gar bölgesi, Haliç Tersanesi, Yenikapı için de gündeme gelmesi beklenir. Kentin bu en değerli bölgelerinde tasarlanan *dönüştürme* operasyonlarının hangi yönde olacağına ise, daha çok politik karar vericiler ile yatırımcı gruplar belirleyici oluyor. Karar verme süreçlerine katılamayan diğer kentsel aktörler ise (kentliler, meslek kuruluşları, sivil

toplum örgütleri vb...), kendilerine danışılmadan ortaya atılan projeler karşısında haklı tepkilerini dile getiriyorlar.” [71]

İstanbul Serbest Mimarlar Derneği bu yarışma¹ bağlamında kamuoyuna; *İstanbul kentinin liman bölgesine bir bütün olarak bakmak gerektiğini; Galataport ve Haydarpaşa - Harem projelerini desteklemediklerini; kentsel dönüşümün yalnızca sermaye için bir yatırım aracı olmaması gerektiğini; Sirkeci, Eminönü, Haliç, Karaköy, Tophane, Haydarpaşa, Harem kıyılarının, İstanbul’un elde kalan en değerli kamusal alanları ve kıyı parçaları olduğunu; yalnızca rant projeleri üretmek yerine; uygar, çağdaş bir dünya kentinde varolması gereken daha birçok kamusal işlevin gerçekleşmesi gerektiğini ve tüm bu dönüştürme sürecinde, kentsel belleğe, doğaya, çevreye saygılı davranılması gerektiğini* belirtmişlerdir. [71]

5.6 Bölge İçin Tasarlanan Projelerin Kamusal Kullanım ve Fonksiyon Açısından Değerlendirilmesi

Karaköy Salıpazarı Bölgesi için hazırlanan projeler yapılış zamanları ve projeleri talep eden politik çevreler göz önünde bulundurulduğunda birbirlerinden ayrılmaktadırlar. Bu ayrılmadan ötürü projeler arasında gerçek bir kıyaslama yapmak zorlaşır. Ancak projelerin öne çıkarttıkları bazı özelliklerini vurgulamak adına aşağıdaki çizelge hazırlanmıştır.

¹ Yarışma şartnamesinde belirtilen program genel olarak iki grup işlevden oluşmaktadır:

1. Ofis, konaklama, alış-veriş vb. gibi, yatırımı yaparak projenin tamamını gerçekleştirecek girişimci grupların ekonomik motivasyonunu karşılamaya yönelik işlevler;
2. Parklar-bahçeler, meydanlar, kültür merkezleri, sergi, seyir, gösteri ve gösterim alanları gibi geniş anlamıyla kültür ve rekreasyon etkinliklerini kapsayan ve sivil toplum kuruluşları aracılığıyla kentlilerin kamusal alan gereksinimini karşılamaya yönelik işlevler.

Çizelge 5.2 Projelerin kamusal kullanım ve fonksiyon açısından değerlendirilmesi

Analiz Edilen Nitelikler ■: var, □: yok, ■: kısmi var	Sedat Hakkı Eldem (1950ler)	MSÜ Grubu (Onat, 1994)	Galata Port (2002)
Dolgu zeminin strüktürüne müdahale	□	□	■
Yeraltı kapalı alan kullanımı (otoparklar)	□	□	■
Kruvaziyer limanı fonksiyonu	□	□	■
Ofis fonksiyonu	■	■	■
Eğlence amaçlı kullanım fonksiyonları	□	■	■
Ticari kullanım fonksiyonu	■	■	■
Kültürel kullanım fonksiyonu	□	■	■
Eğitim amaçlı kullanım fonksiyonu- yakın eğitim kurumlarının projeye dahil edilmesi	□	■	□
Marina ve yat turizmi amaçlı kullanım	□	□	■
Otel fonksiyonu	□	■	■
Kamuya açık kullanım işlevlerinin arttırılması	□	■	□

BÖLÜM 6

SONUÇLAR

Karaköy Salıpazarı bölgesi, tarihi boyunca önemli limanlardan olmuş, ve her liman bölgesi gibi tarihin koşulları çerçevesinde değişim ve dönüşümler geçirmiştir. Örneğin, 1986 yılında kargo taşımacılığı- yükleme boşaltma işlevi, (Karaköy'ün kent içindeki konumu ve kent trafiğine yükü sebebiyle olumsuz durumlar oluşturduğu için) bölgeden kaldırılmış, sadece yolcu ve turistik gemilere açık hale gelmiştir.

Karaköy bölgesi kentin merkezi bir konumunda ve yapı yoğunluğu bakımından son derece yoğun ve sıkışık bir alan içindedir. Mevcut haliyle kent içinde sıkışmış liman tesislerinin büyümesi zorlaşmıştır.

Karaköy Salıpazarı, İstanbul Boğazının Haliç'e açıldığı alanda bulunduğundan tarihi – doğal ve sosyal bir kent silüetine sahiptir. Buradaki kruz limanına gelen gemilerin yükseklikleri: 8-10 katlı binalar kadar, uzunlukları: 150-300m arasındadır. Bu boyutlardaki kruvaziyerlerin burada demirlemeleri, bu silüeti kapatıcı bir etki yapmaktadır. Salıpazarı ve Karaköy sahilinde demirleyen gemiler boyutları itibarıyla kıyı hattının önemli bir kısmında kara deniz ilişkisini görsel olarak koparabilmektedir. Karaköy Salıpazarı bölgesinde var olan denizcilik tesislerinin (binaları) etrafı kapatılmış olduğundan insanlar, bu bölgede (Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesinden- Karaköy İskelesinin olduğu meydana kadar) suyla ilişki kuramamaktadırlar.

Antrepoların kültürel işlevli kullanıma açılması olumlu gelişmeler olarak görülmüştür. Kültürel ve sosyal işlevli kamuya açık bu yapıların varlığıyla insanlar daha önce giremedikleri kıyının bu kesimini kullanabilmektedirler.

Hem kruvaziyer ve kruvaziyer turizmi açısından hem de kent ve kent yaşamı açısından Karaköy limanı incelendiğinde artı ve eksi yönleri bir arada bulunmaktadır. Bütün yönleriyle düşünüldüğünde yerel yönetimlerden, akademik ve siyasi çevrelerden yeni alternatifler gündeme gelmiştir. Bu alternatiflerden en önemlisi Zeytinburnu'na kruvaziyer limanının taşınması projesidir. Zeytinburnu'na kruvaziyer limanının taşınması demek: yeni ve donanımlı bir liman inşa etmek anlamına gelir. Böyle bir durumda uygun arazilerin kullanılarak, gerekli tüm tesislerin yapılması, bu işi için ihtiyaç duyulacak bütçenin ayrılmasıyla mümkün olacaktır. Kruvaziyer turizminin endüstriyel büyümesine paralel olarak büyüme esnekliğine cevap verecek tesislerin kurulmasıyla, sayıca daha çok geminin konaklaması sağlanabilir. Kruvaziyer endüstrisindeki son gelişmelerle birlikte (yeni gemi inşaatları ve artan gemi kapasiteleri de düşünülerek) limanlar; fiziki alt ve üst yapılarını, teknolojik imkânlarını geliştirmek zorunda kalmaktadır. Servis kalitesi ve güvenlik konusunda operatörlerin gereksinimlerini karşılayacak standarda ulaşmak daha önemli bir hâle gelmektedir. Limanlarımızın fiziksel gelişiminin sağlanması yanında işletme anlayışının da çağa uygun bir hale getirilmesi gerekmektedir.

Gemi ile gelen veya bu gemilerde kalan ziyaretçilerin organize bir biçimde toplanması, dağılması, aktarılması, gezilecek yerlere götürülmesi işleri son derece önemlidir. Bu organizasyonun düzenli olabilmesi için, kent içinde sıkışık bir alandan çok mekânsal düzenlemelerin bu işler için düşünülerek kurgulandığı yerlere ihtiyaç vardır. Yeni tesislerin mimari planlaması ne kadar etüt edilmiş olursa, kullanım sürecinde meydana gelebilecek organizasyon aksaklıkları o kadar aza indirgenmiş olur.

Kruvaziyer limanının Zeytinburnu'na taşınmasıyla bu bölgede yapı yoğunluğunun ve ticari rantın artabileceği söylenebilir.

Ulaşım açısından baktığımızda Zeytinburnu'nun Karaköy kadar merkezi olmamasından dolayı daha çok tur otobüsünün İstanbul trafiğine ek yük getireceği kanısı uyanmaktadır. Ancak bu bölgenin sahil yolu (Bakırköy – Eminönü) ile tarihi yarımadaya yakınlığı, sahil yolunun (Bakırköy – Eminönü) günümüzde diğer ana arterler kadar yoğun bir trafiğe sahip olmaması, Zeytinburnu'nun İstanbul surları ve Yedikule Zindanları gibi anıtsal mekânlara yakın olması, hızla büyüyen İstanbul içinde bu bölgenin periferi olma özelliğinden çok merkeze yakın – merkezlere kolay ulaşılabilir bir bölge olması özelliklerini düşündüğümüzde iyi sağlanmış organizasyon

ve ulaşım şemalarıyla kruz yolcuları için kullanılan tur amaçlı vasıtaların kente fazla trafik yükü getirmeyeceği anlaşılmaktadır. Ayrıca Karaköy bölgesinde cadde üzerinde otobüs konvoylarının bulunması ve trafiğin sıkışmasına sebep olması, Zeytinburnu örneğinde uygun alanların bu iş için kullanılmasıyla ortadan kalkabilir. Zaten birkaç saatliğine gelmiş bir turistin trafikte geçirdiği ölü zamanların en aza indirgenmesi son derece önemlidir.

İyi kalite liman hizmetleri, yeterli ve kaliteli hava ulaşımı, trafik, yol vs gibi alt yapı sistemleriyle de desteklenmiş olması bir limanı diğerlerinden üstün kılmaktadır. Zeytinburnu bölgesinin havaalanına yakın olma durumu, transfer merkezi olmasını destekleyebilir.

Tarihi ve doğal özellikleri güçlü bir kent olan İstanbul'a yanaşan bir geminin kentin tam da tarihi bir noktasına demirlemesi, bu kente olan gezinin özgünlüğünü kuvvetlendirirken, tercih sebebi olarak düşünülse de hem turizmciler hem de turistler için daha kolay, kullanışlı bir tesisin olması gerektiği bu durumun önüne geçebilir. Sadece turizm olgusu için değil İstanbul'u kullanan herkes için Karaköy bölgesi: atıl, güvensiz, sadece bir ara durak olmaktan çıkıp rahatça kullanılabilen, merkezi, sosyal ve kültürel mekânları barındıran, insanların alışverişini yapabildiği, sahilinde kitabını okuyabildiği, çocuklarını getirip hafta sonunu geçirebildiği bir kent parçası olabilir.

Çizelge 6.1 Mevcut Karaköy Limanı ile yapılması düşünülen Zeytinburnu Kruz Limanı kullanım ve kentsel etki bağlamında kıyas tablosu (Zeytinburnana yapılması düşünülen limanın arazi boyutlarındaki esneklik ve Marmara denizi (açık deniz) kıyısında olma durumu göz önünde bulundurularak yapılan öngörüler tabloya yansıtılmıştır.)

Kıyaslanan Nitelikler ■: var, □: yok, ▣: kısmi var	Mevcut Karaköy Limanı	Yapılması Düşünülen Zeytinburnu Kruz Limanı
Tarihi kent ve boğaz silüetini kapatıcı etki	■	□
Tesislerin yoğun kent dokusunda bulunması	■	□
Mekânsal sıkışmışlık	■	□
İstanbul Boğazı deniz trafiğine etki	■	□
Genel İstanbul (Marmara + Boğaz + Karadeniz) deniz trafiğine etki	■	■
Gemi manevra zorlukları (çevresel mekâna bağımlı)	■	□
Kent merkezinde olma (turizm açısından)	■	□
Limanın teknolojik altyapıda büyüyebilme durumu (mekândan bağımsız)	▣	□
Limanın teknolojik altyapıda büyüyebilme durumu (mekâna bağımlı)	□	■
Limanı 1(2-3) den fazla geminin esnek kullanabilmesi	□	■
Limanı “1 (2-3) gemi” yolcusundan fazla yolcu + mürettebatın esnek kullanımı	□	■
Tur otobüslerinin kent trafiğine ek yükü	■	□
Organizasyon zorlukları	■	□
Havaalanına yakınlık ve transfer merkezi olma durumu (krvaziyer yolcuları açısından)	□	■

KAYNAKLAR

- [1] Müller, W., (1990). Bizans'tan Günümüze İstanbul Limanı, Türk Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Osmanlı Araştırmaları Dizisi, İstanbul.
- [2] Türk Dil Kurumu, Büyük Türkçe Sözlük, Turizm Tanımı, <http://tdkterim.gov.tr/bts/>, 11 Mart 2009.
- [3] Gökdağ, B., (2009). Kent Otellerinde Ortak Kullanım Alanlarının İncelenmesi: Talimhane Bölgesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [4] TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, Turizm Bilgileri, www.kultur.gov.tr/TR/belge/1-13/turizm.html, 5 Şubat 2009.
- [5] Middleton, V.T.C., (1994). Marketing In Travel and Tourism, Heinemann Press, Butterworth.
- [6] Kaspar, C., (1981). Leisure Recreation Tourism, Berne Aist Press, Butterworth.
- [7] Tribe, J. (1999). The Economics of Leisure and Tourism, Heinemann Press, Butterworth.
- [8] Denizcilik Terimleri Sözlüğü, Kruz Tanımı, <http://denizcilik.terimleri.com>, 3 Ocak 2011.
- [9] Israel, G. ve Miller, L. (1999). Dictionary of the Cruise Industry, Lavenham Pres, Colchester.
- [10] Cruise Lines International Association, Cruise Industry, www2.cruising.org/industry/tech-intro.cfm, 5.Haziran.2010.
- [11] World Tourism Organization, Cruise Industry, <http://www.unwto.org/destination/index.php?lang=E>, 12 Kasım 2009.
- [12] International Maritime Organization, Cruise Trips, <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/Pages/Default.aspx> , 20 Mayıs 2010.
- [13] Güzel, K., (2006). Kruvaziyer Turizminin Türkiye'deki Geleceği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [14] Wikipedia Ansiklopedisi, Carnival Cruise Lines gemisi fotoğrafı, <http://en.wikipedia.org/wiki/File:CruiseShipsStThomas.jpg>, 15 Ağustos 2009.

- [15] Cruise Industry News, Industrial Knowledge About Cruises www.cruiseindustrynews.com/cruise-news.html, 3 Ağustos 2009.
- [16] Royal Caribbean's Freedom of the Seas Cruise <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Freedom.JPG>, 15 Ağustos 2009.
- [17] Ward, D. (1999). Complete Guide to Cruising and Cruise Ships 2000, Berlitz Press, Hampshire.
- [18] Titanik Transatlantiği Animasyonu, <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Titanic>, 15 Ağustos 2009.
- [19] Gülbahar, O., (2009). "1990'lardan Günümüze Türkiye'de Kitle Turizminin Gelişimi ve Alternatif Yönelimler", Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 14 (1): 151-177.
- [20] Dickonson, B.ve Vlademir, A. (1997). Selling the sea, Wiley&Sons Press, New York.
- [21] İncekara, A.ve Yılmaz, S., (2002). Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 20-3242, İstanbul.
- [22] Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA), Kruvaziyer Yolcuları İstatistikleri, www.cruising.org/vacation/about-clia, 21 Ağustos 2010.
- [23] Turizm Gazetesi, Kruvaziyer Yolcuları Hakkında İstatistikler, Kruvaziyer Yolcuları İstatistikleri, www.turizm gazetesi.com/news/news.aspx?id=44954, 26 Mayıs 2010.
- [24] Princess Cruises, Ruby Princess Cruise, www.princess.com/learn/ships/ru/index.html, 1 Eylül 2010.
- [25] Hilton Otelleri, Hilton İstanbul Otel Bilgileri, www.hilton.com.tr/tr/Hilton-Istanbul/default.aspx, 1 Eylül 2010.
- [26] Türkiye Denizcilik İşletmeleri, Karaköy Salıpazarı Liman Hizmetleri Bilgisi, www.tdi.com.tr/?s=icerikDetay&icerikId=44, 10 Eylül 2009.
- [27] Caronia Kruvaziyeri, Deck Plans, www.ivoya.com/luxury/cruises/images/cunardcruise_line_deck_plans_Caronia.jpg, 10 Temmuz 2009.
- [28] Çelik, A., (2009). İstatistiklerle İstanbul Turizm 2008 Değerlendirmesi, İstanbul Kültür ve Turizm Değerlendirme Raporu, İstanbul.
- [29] Turizm Gazetesi, Türkiye'de Kruvaziyer Endüstrisi Hakkında Bilgi, www.turizm gazetesi.com/news/news.aspx?id=44954, 26 Mayıs 2010.
- [30] Kadioğlu D., (2007) "The Projects of Turkey In the 2023 For Cruise Tourism" Journal of Maritime Research, 4 (1): 77-78, Santander.
- [31] Aysel, N., (2004). Mimari Tasarımın Biçimlenmesinde Bir Tasarım Faktörü Olarak Su ve Boğaziçi Örneği, Doktora Tezi, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [32] Erel, B., (2007). Kavramı Bağlamında İskele Meydanlarının İncelenmesi, İstanbul Örneği, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [33] Aydemir, I., (2008). "İki Fransız Mimarı Henry Prost ve August Perret'nin İstanbul ile ilgili Çalışmaları", Megaron YTÜ Mimarlık Fakültesi e Dergisi, 3 (1): 11-15.

- [34] Kuban, D., (1993). “Koloni Şehrinden İmparatorluk Başkentine İstanbul”, Tarih Vakfı Yurt Yayınları İstanbul Dergisi, 4:18-21.
- [35] Tütel, E., (1993), Rıhtımlar, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 6:135, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [36] Müler, W., (2001). İstanbul’un Tarihsel Topoğrafyası, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- [37] Şen, B., (2006). Kentsel Gerilemeyi Aşmada Çelişkili Bir Süreç Olarak Soylulaştırma: Galata Örneği, Doktora Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [38] Kuş, F., (2005). Galata Surları, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- [39] Erkök, F., (2002), Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kenti Kimliği Bağlamında İstanbul’un Öznel ve Nesnel Değerlendirmesi, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [40] Arseven, C. E., (1989). Eski Galata ve Binaları, Çelik Gülersoy Vakfı İstanbul Kütüphanesi Yayınları, İstanbul.
- [41] Erdoğan, Z., (2006), Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesinde Turizmin Rolü-Galataport Projesi Yapılabilirlik Analizi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [42] Aziz istanbul Eski Fotoğraf Sitesi, 18.yy Karaköy Kıyı Kesimi Fotoğrafı, <http://www.azizistanbul.com/foto/eski.html>, 3 Nisan 2009.
- [43] Toprak,Z., (1994). 6-7 Eylül Olayları, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1:214, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [44] Toprak,Z., (1994). Karaköy, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1:222, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [45] Yücetürk, E., (2001). Haliç Silüetinin Oluşum-DeğişimSüreci ve Kentsel İmge Yönünden Ele Alınması, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [46] Uysal, Ü., (2005). Kentsel Mekân Bağlamında İşlevini Yitirmiş Liman Bölgelerinin Analizi, Karaköy ve Salıpazarı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [47] Türkiye Denizcilik İşletmeleri, Liman Tarifeleri ve Tarihçe, www.tdi.com.tr/?s=icerikDetay&icerikId=44, 10 Eylül 2009.
- [48] Özyurt, E., (2007). 19.yy İkinci Yarısı ve 20.yy Başındaki Yangınlar Sonrası Galata’da Kentsel Dokunun Değişimi ve Korunmuşluk Durumunun İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [49] Kayra, C., (1990). Eski İstanbul Haritaları, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası Yayınları, İstanbul.
- [50] Tekeli, İ., (1993). Haritalar, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 3:559, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

- [51] Genim, S., (2006). Konstantinnye'den İstanbul'a 19.yy Ortalarından 20.yy'a Boğaziçi'nin Rumeli Yakası Fotoğrafları, Suna ve İnan Kıraç Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [52] Türkiye Denizcilik İşletmeleri, Liman Hizmetleri, www.tdi.com.tr/?s=icerikDetay&icerikId=44, 10 Eylül 2009.
- [53] Türkiye Denizcilik İşletmeleri, Liman Tarifeleri, www.tdi.com.tr/?s=icerikDetay&icerikId=44, 10 Eylül 2009.
- [54] Türkiye Denizcilik İşletmeleri, Kruvaziyer Yolcu ve Gemi Adetleri, www.tdi.com.tr/?s=icerikDetay&icerikId=44, 10 Eylül 2009.
- [55] Ece, J., N., (2010), İstanbul Boğazının Özel Duyarlı Deniz Alanı Olması, www.denizhaber.com, 15 Aralık 2010.
- [56] MSC Cruise, Msc Magnifica Cruise, http://www.msccruises.com/gl_en/Ships/MSC-Magnifica.aspx, 15 Eylül 2010.
- [57] MSC Cruise, Msc Opera Cruise, http://www.msccruises.com/gl_en/Ships/MSC-Opera.aspx, 15 Eylül 2010.
- [58] Princess Cruise, Diamond Princess Cruise, <http://www.princess.com/learn/ships/di/>, 15 Eylül 2010.
- [59] Princess Cruise, Ruby Princess Cruise, <http://www.princess.com/learn/ships/di/>, 15 Eylül 2010.
- [60] Carnival Cruises, Carnival Freedom Cruise, www.carnival.com/cms/fun/ships/carnival_freedom/default.aspx?shipCode=FD, 15 Eylül 2010.
- [61] Celebrity Cruise, Celebrity Millenium Cruise, www.celebritycruises.com/plancruise/ships/ship.do?shipCode=ML, 16 Eylül 2010.
- [62] Ocean Village Cruise, Ocean Village 2 Cruise, www.oceanvillageholidays.co.uk/, 16 Eylül 2010.
- [63] Aida Cruises, Aida Cara Cruise, <http://www.aida.de/kreuzfahrt/reisen-mit-aida/schiffe/aidacara.18784.html>, 16 Eylül 2010.
- [64] Azamara Club Cruises, Azamara Journey Cruise, www.azamarclubcruises.com/plancruise/ships/ship.do?shipCode=JR, 16 Eylül 2010.
- [65] Azamara Club Cruises, Azamara Quest Cruise, www.azamarclubcruises.com/plancruise/ships/ship.do?shipCode=JR, 16 Eylül 2010.
- [66] Barış, G., (1994). Tophane- Dolmabahçe Kıyı Bandı Örneğinde Kent İnsanı, Deniz İlişkilerini Düzenleme Açısından Bir Deneme, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [67] WTO, (1992). Presentation On Tourism Trends To The Year 2000 and Beyond, World Tourism Organization Press, Madrid.
- [68] Tezcan, S., (1976). İstanbul ve Marmara Limanları Mastır Raporu, 1:15, Bogaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- [69] Tabanlıoğlu Mimarlık Ltd. Şti, Galataport Proje Bilgileri, www.tabanlıoglu.com.tr, 16 Mayıs 2009.

- [70] Arkitera Mimarlık Veritabanı, Galataport Proje Bilgileri, www.arkitera.com/t14-galataport.html, 16 Nisan 2009.
- [71] Arkitera Mimarlık Veritabanı, İSMD SOS 2006 İstanbul Öğrenci Fikir Yarışması, www.arkitera.com/yp84-sos-istanbul--2006.html?year=&aID=552, 1 Nisan 2011.
- [72] Artı Yaşam, Ankara Gemisi Teknik Özellikleri, <http://www.artiyasam.com>, 10 Eylül 2010.

**ANKARA GEMİSİ’NİN TEKNİK ÖZELLİKLERİ ve
KAMARALARI**



Şekil 2.3.1 Ankara Gemisi (www.denizline.com.tr)

Yapım yılı: 1982 Ağırlık: 10870 GT Uzunluk: 127m. Genişlik: 19.4 m. Kabin sayısı: 137 Maks. yolcu :567 Maks. Hız: 20.5 mil Yolcu güvertesi:4 , havuz, restoran, bar, kafe, kuaför, çocuk klübü, disko bulunmaktadır. [72]

Ankara Gemisinin kamaraları : [72]



French Bed : Gemimizde 30 adedi dış kamara, 1 adedi iç kamara ve 1 adedi de engelli misafir kamarası olmak üzere toplam 32 adet French Bed Kamara bulunmaktadır.



Panoromic Suit, odanın yan ve ön duvarlarında bulunan pencerelerle geniş bir manzara sunacak şekilde geminin ön bölümünde konumlanmıştır. 2 adettir



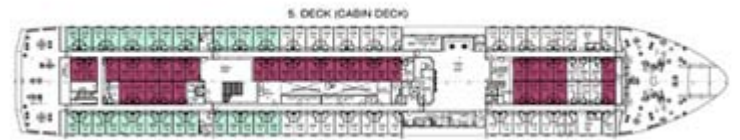
Executive Suit: Gemimizde 2 adet Executive Suit, 14 adedi 4 kişilik ve 2 adedi 2 kişilik toplam 16 adet Dış Suit ve 6 adet İç Suit olmak üzere toplam 24 adet Suit Kamara bulunmaktadır.



Standart ikili: Ranza düzeni ile 2 kişilik olan kamaralardan gemimizde 6 adedi dış kamara, 7 adedi iç kamara olmak üzere toplam 13 adet bulunmaktadır.



Standart dördü: Ranza düzeni ile 4 kişilik olan kamaralardan gemide 30 adedi dış kamara, 36 adedi iç kamara olmak üzere toplam 66 adet bulunmaktadır.



KONUyla İLGİLİ GAZETELERDEN DERLENEN KÖŞE YAZILARI

Köşe yazısı 1 “Salıpazarı Cinayeti”, (Bayer, Y., Hürriyet Gazetesi, 2005)

İstanbul’un Ufuk Çizgisi

“İstanbul’a Salıpazarı’ndan bakılır. İstanbul Salıpazarı’ndan bakılarak seyredilir. İstanbul Salıpazarı’ndan bakılarak görülür. Minarelerin ve kurşun kubbelerin oluşturduğu İstanbul görünüm Salıpazarı deniz kıyısından İstanbul’a baktığınız an tüm anlamıyla karşınızdadır. İstanbul Salıpazarı’ndan başka hiç bir yerde görülmez. İstanbul’a Salıpazarı’ndan bakarsınız; Roma, Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde oluşan tarihsel yarımadanın ufuk çizgisinde şu görüntüler vardır:

Topkapı Sarayı, sarayın eklerinden olan Sivri Kule, Aya İrini, dört minareli Ayasofya, altı minareli Sultanahmet Camii, Çemberlitaş, tek minareli Çemberlitaş Camii, iki minareli Nuruosmaniye Camii, iki minareli Beyazıd Camii, Beyazıd Yangın Kulesi, dört minareli Süleymaniye Camii...

Salıpazarı’ndan İstanbul’a bakıldığında İstanbul’un ufuk çizgisinde minareler ve kurşun kubbeler vardır. Minareler ve kurşun kubbeler şehri İstanbul Salıpazarı’ndan görünür. İşte bu görüntü İstanbul’dur. Bu görüntü İstanbul’un hiçbir yerinden görünmez. Bu görüntü ancak Salıpazarı’ndan görünür.

1950’li yılların başında Salıpazarı’na bir cinayet işlenmiş. Dönemin siyasal yetkesi ve siyasal yetkesinin dalkavuşu şehir plancılar, bir toplukırım yaparak Salıpazarı’nı öldürmüşler.

İstanbul'un en güzel yeri olan Tophane'den Fındıklı'ya kadar uzanan Salıpazarı sahil şeridine, devasa çirkin beton yığınlarından oluşan gümrük depo ve antrepoları yapılarak bu cinayet gerçekleştirilmiştir. Türkiye'de ve dünyada bu cinayetin eşi benzeri yoktur.

Köşe yazısı 2 “Ofer’i Bırak , Kruvaziyer Turizmine Bak!” (Tamer, M, Milliyet Gazetesi, 2005)

Üç yıldır Kanlıca tepelerinde deniz gören bir evde oturuyoruz. Geçen hafta ilk kez heyyula gibi çok katlı bir turist gemisinin geçtiğini gördük. Hani şu Galataport Projesiyle Salıpazarı – Karaköy arasındaki sahil şeridini istila edecek olan, enine boyuna devasa çirkinlik abidelerinden biri... Üç dört gün sonra bir başkası daha! Şimdi bu kruvaziyer heyyulası da nereden çıktı? Yoksa Galataport’a mı hazırlık yapıyor?

Dün İstanbul Liman Başkanlığına telefon açıp sordum: kruvaziyerlerin İstanbul Boğazından geçmelerine izin yokmuş. Sadece içlerinden birinin güzergahında Trabzon’a gidiş varmış. Biz onu görmüşüz... Bu zamana kadar neden görmediğimizi izah etmese de bundan sonra sık sık göreceğimizi teyid ediyor!

Demode Bir Turizm

Buyıl Kuşadası’nın en kıdemli oteli Kısmet’in yeşillikler içindeki doğal ortamında geçirdiğimiz enfes bir kaç günün göz bozan tek manzarası, bu heyyula kruvaziyer gemilerinin limana giriş çıkışlarıydı. Kumarhaneleri, Rus revü kızlarıyla aslında ne kadar demode bir turizm türü. Bu tarz turizmin devam edip etmeyeceği de belli değil. Çünkü insanlar artık gittikleri kentin kimliğiyle bütünleşmek istiyorlar. Hele İstanbul gibi her yanından tarih ve kültür fişkıran bir kentse... Yolcularını gittikleri kentin hayatına katmayan, bilakis dışlayan bir turizmin İstanbul’a ne yararı olabilir ki?

Kruvaziyerler yine İstanbul’a gelebilir ama Karaköy’e değil de Zeytinburnu’ndaki limana yanaşabilir. Böylelikle hem tarihi doku ve silüet yüzen gökdelenlerle bozulmamış olur, hem de Salıpazarı Karaköy arasındaki sahil şeridi halkımıza ve bütün turistlere açılmış olur.

Çok Yönlü Kirlilik

Kruvaziyer turizminin sıkıntılarının yaşandığı Kuşadası’ndan e posta gönderen Mustafa Saraç’ın dikkat çektiği noktalar önemli; “Ofer ve hükümetteki destekçileri, ‘Kruvaziyer iyidir’ temasını pek seviyor. Söylenmek istenen ‘Size zengin turist getireceğiz.

Sevildiğini bilin!’ Evet, zengin turist; ama kimin için? Kruvaziyer vapurlar kıyı kentlerindeki bir avuç esnaf için kıymetli olabilir, ama İstanbul’un zaten yüksek binalarla kuşatılmış deniz manzarası, Karaköy’e dev gemilerin yanaşmasıyla tam anlamıyla bloke olacak. Esnaf ideolojisinin hakimiyetindeki kentimizde bu konu henüz tartışılmıyor; tartışılmalıdır. Kruvaziyer sahiplerine ‘komisyon avansı’ denilen rüşveti ödeyebilen liman civarındaki bir avuç alışveriş merkezi ve kent dışındaki “kooparatif / çiftlik” görüntüsü verilmiş halı- deri- kuyum fabrikalarının zenginleşmesi uğruna, denizlerimizin kirlenmesi önemsenmelidir. www.cascwild.org/old_alaska/RCCL.doc adresinde Ofer’in lüks gemilerinin, okyanusu bile bile defalarca zehirlediği anlatılıyor. İlegal boşaltma nedeniyle Alaska’da pek çok kez ceza yedikleri, başedemeyince de Haines Alaska kasabasının tur listesinden çıkarıldığı yazıyor.

Soluduğumuz havaya, yüzen fabrika bacalarından yaz günleri karbonmonoksit püskürtülmesi önemsenmelidir. Kruvaziyer günlerinde kent trafiğinin felç olacağı unutulmamalıdır. İzmir’de kruvaziyerden inen turistleri taşıyan tur otobüslerinin trafiğe takılmaması için bir de vip eskortu tahsis edilmiş olması, cruise turizmin kenti esir alması değilse nedir?

Bencde İstanbul’un kruvaziyer kirliliğine hiç ihtiyacı yok, Ya sizce?

Köşe yazısı 3 “Galataport” , (Mert, N, radikal Gazetesi, 20.09.2005)

Biliyorsunuz, 'Galataport' adlı korkunç projeyi hayata geçirmek üzere yapılan ihaleyi, Tüpraş'ın özelleştirilmesine ilişkin tartışmalarda öne çıkan Offer grubu aldı. Tüpraş özelleştirmesinde önceden satılan yüzde 14.76'lık hisse meselesi epey konuşuldu, daha da konuşulacak, muhtemelen satışın iptaline ilişkin çabalar için çıkış noktası olacak. 'Offer'ler kimdir, yatırımları turistik midir, stratejik midir?' konusu da ortaya atıldı, ben şimdilik o konuya girmeyeceğim. Şimdilik en önemlisi, Galataport projesi için apar topar özel yasa çıkarılması mevzusu. Bölgenin imarını kıyı kanunu ve SİT alanından çıkararak özel kanunla düzenlemek neyin nesi? Bu kanunla, Kuşadası'ndaki Egeport ve İstanbul Karaköy'deki Galataport projesi kapsamında ihale alanlar neredeyse her türlü kısıtlamadan paçayı kurtaracaklar. İşin detayını, Sabah gazetesinde (18 Eylül) Mahmut Övür ve Erdal Şafak köşesinde yazdı, okumadınızsa, lütfen üşenmeyin bir göz atın.

AKP, ANAP'ın mirasına sahip çıkmakta son derece samimi olduğunu bir kez daha gösteriyor, Unakıtan'ın deyimiyle, gözünü, kulağını kapatıp satıyor, önüne kanun

çıkınca, teferruat addedip, uzun boylu takılmadan değiştiriyor. Başörtüsü yasağını kaldırmak için seçmenine 'Ne yapalım iktidarız ama muktedir değiliz' diye mazeret buluyor, ama iş ihaleye gelince engel tanımıyor. Diğer taraftan, 'muhafazakâr' demokratların neyi muhafaza etmeye niyetli olduğu belli değil. Hadi her şeyi bir yana bırakalım; İstanbul gibi tarihi bakımdan son derece önemli bir şehrin çehresi, muhafazakâr bir hükümet tarafından tarumar edilme tehlikesiyle karşı karşıya. Karaköy, tarihi yarımadanın tam karşısında, kendi tarihi dokusu da son derece önemli bir bölge. Nedir Galataport projesi? Bu bölgeyi, 'krvaziyer turizmi'ne açmak! Projenin öngördüğü alan düzenlenmesi gazetelerde yayımlandı, görmüşsünüzdür; turist gemilerinin yanaşacağı liman ve ona uygun çevre düzenlemesi, bol miktarda free-shop, vs. Yani, tarihi dokusu zengin bir yere yapılacak en büyük kötülük.

Bir de milleti avutmak için, o bölgedeki cami, çeşme ön plana çıkacak, etrafı temizlenecek demezler mi? Bırakın dağınık kalsın, olmaz olsun öyle düzenleme. Böyle böyle, İstanbul'u Miniaturk garabetine çevirecekler. Tarihten, muhafazadan anladıkları bu. Veya asıl dert para gelsin de, nasıl gelirse gelsin, ne yaparsa yapsın. Bu kafada olanların şimdiye kadar verdikleri zarar yeter. Topkapı'ya da fiyat biçilse, işletmesini devir mi edeceksiniz? Sınır nerede? Memleketin malını haraç mezat satmaktan, bir de turizmden başka şey bilmez misiniz? Gidin, turizm geliri uğruna Güney sahillerini ne hale getirdiğinizi görün, hele de mevcut ucuz turizm stratejisiyle, 10 sene sonra, deniz çamur gibi olacak. Ne çevreye aldırın var, ne imar düzenlemelerine. Üç kuruş kazanacağız diye, güzelim sahilleri çöplüğe çevirenlere kimse ses çıkaramıyor.

Şimdi sıra İstanbul'da! Tek kaygınız para mı? Öyleyse bile, görgüsüzlüğün âlemi yok, İstanbul tarihi bir değer, becerebiliyorsanız onu pazarlayın, tarihi yarımada karşısına, gemiden inip free-shop'lara dalacak turist denilen dünya görme arsızlarını doldurmak marifet mi? Sakın kimse, turizmin öneminden bahsetmeye kalkmasın, bıktık bu edebiyattan.

Sahi nedir turizm? 10 yıllardır çoğu müreffeh toplumların gücü yeteni, dünyayı dört dönüyor da ne oluyor? Bilgileri görgüleri mi artıyor, farklı dünyalar tanıyor da, dünyaya bakışları mı zenginleşiyor? Öyleyse, dünya açken, sefilken, kan gövdeyi götürürken kılırları kıpırdıyor mu? Yoksa, olan biten, dünyayı dört dönme açgözlülüğü değil de nedir? Ekonomimizi, bu açgözlülüğün üç kuruş kazanacağız hesabına mı

ayarlayacağız?

Şehrimizi, tarihimizi, hizmetimizi bu uğurda sorgusuz sualsiz satılığa mı çıkaracağız? Turizm denilince neden akan sular duracak? Bu soruları sormanın zamanı gelmedi mi? Galataport'a ilişkin tüm itirazlar son derece önemli, ama bu vesileyle toptan turizmi sorgulamakta da fayda var.

Köşe yazısı 4 “Farettiniz mi? İstanbul Elden Gidiyor!” (Övür, M, Sabah Gazetesi, 23.09.2005)

Aylar önce Prof. Dr. Çağlar Keyder'in Toplumsal Tarih dergisinde yayınlanan 'İstanbul Nasıl Satılmalı?' yazısına değinmiş ve şu bölümü almıştım: "Artık ulusal ekonomilerin şehirleri değil, şehirlerin ulusal ekonomileri taşımaları söz konusudur. Bu yüzden İstanbul'u globalleştirmek için yapılacak yatırımlar, aktarılabilecek kaynaklar Türkiye'nin de geleceğini yakından etkileyecektir."

Kuşatılmış İstanbul

Bu gerçek artık tartışılmıyor. New York, Londra, Paris, Prag ve Roma gibi şehirler yılda milyonlarca turisti ağırlıyor. Ve her biri birer marka olarak ülkelerinin bile önüne geçmiş durumda. Bu noktada şehirler ve kimlikleri ön plana çıkıyor.

Örneğin İstanbul nasıl bir şehir olmalı?

Bu soruya 1950'li yıllarda 'Sanayi şehri olmalı' cevabı verildiği için bugün Marmara Denizi'nde 155 çeşit balık yerine sadece 5 balık çeşidi yaşayabiliyor. O nedenle İstanbul'un çevresi varoşlarla kuşatılmış, tarihi talan edilmiş, altyapısı yetersiz ve ulaşımı kilitlenmiş durumda.. Herkes arsa peşinde

Şimdi bu sürecin yeni bir versiyonu gündemde. Sıkışmış, yaşanamaz hale getirilmiş İstanbul'un önemli değerleri birer ikişer elden çıkartılıyor. Şehir içinde nefes alacak alan bile kalmadı. 'Yeşil alan avcıları' sadece son iki yılda her yanı talan etti. Ataköy'den Ataşehir'e, Sarıyer'den Bayrampaşa'ya, her yer parsel parsel satıldı. Yükselen 'konut çılgınlığı' nedeniyle müteahhitler büyük arsa peşinde ama ortada arsa yok. Konut ihtiyacının varolup olmadığı ise ayrı bir tartışma konusu.

Burası Hong Kong mu?

İşte bu yüzden gözler Haydarpaşa ve Galataport'a dikildi. Boğaz'a girişi bir düşünün, bir yanda Haydarpaşa'da 70 katlı gökdelenler, bir yanda Karaköy Salı Pazarı arasında Galataport. Oraya tanınan 'özel imar' hakkının nasıl kullanılacağı henüz bilinmiyor. Bir de Kadıköy'ün önlerine dikilecek 30 metre yükseklikte Fatih Heykeli var. Manzara

nasıl? Hong Kong'a hoş geldiniz.

Peki medeniyetlerin başkenti İstanbul silueti nerede kaldı?

Nuray Mert, Radikal'deki köşesinde şöyle diyordu: "Asıl dert para gelsin de nasıl gelirse gelsin, ne yaparsa yapsın. Bu kafada olanların şimdiye kadar verdikleri zarar yeter.

Topkapı'ya da fiyat biçilse, işletmesini devir mi edeceksiniz? Sınır nerede? Şimdi sıra İstanbul'da. Tek kaygınız para mı? Öyleyse bile görgüsüzlüğün alemi yok. İstanbul tarihi bir değer, becerebiliyorsanız onu pazarlayın..."

Yedi kocalı Hürmüz

İstanbul aslında bir dünya markası. İşin kolay yolu da bu markayı sahiplerine sormadan pazarlamak. Daha önce de yazdım, İstanbul 'Yedi Kocalı Hürmüz' gibi. İstanbul için neredeyse her bakanlık plan yapıyor.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, TOKİ, Orman Bakanlığı İstanbul için plan yapabiliyor. Şimdi buna bir de -Galataport olayında ortaya çıktı- Özelleştirme İdaresi Başkanlığı eklendi. Olacak şey mi?

Peki halkın seçtiği İstanbul Büyükşehir Belediyesi ne yapıyor?

Önemli projelerde sadece susuyor.

Bir de sokakları, "Fark ettiniz mi? Gökyüzü hiç bu kadar 'mavi' olmamıştı" gibi abuk afişlerle donatıyor.

Peki siz fark ettiniz mi? İstanbul'un üstünde dolaşan 'kara bulutları..

Köşe yazısı 5 “Galataport, Kent- Kıyı İlişkisini Yok Eder” (Mimarlar Odası, Hürriyet Gazetesi 5.10.2005)

Türk Mühendisler ve Mimarlar Odası Birliği (TMMOB) Mimarlar Odası Büyükkent Şubesi Başkanı Eyüp Muhcu, Galataport Projesine, "Kıyıların kamu kullanımından çıkarak, kent-kıyı ilişkisinin yok edileceği" kaygısıyla karşı çıktı.

Başkan Muhcu, Tophane-Salıpazarı Kruvaziyer Liman Turizm ve Ticaret Kompleksi'nin (Galataport Projesi) Haydarpaşa Gar ve Liman Projesi, Göztepe Parkı'na cami yapma planı, "Kentsel Dönüşüm Projesi" çerçevesinde gerçekleştirilen yıkımlar ve İstanbul'un trafik sorununu değerlendirdi.

Galataport Projesi'nin yapılacağı alanın çok kötü bir şekilde kullanıldığını belirten Muhcu, projenin kent insanının yaşamına hizmet etmediğini söyledi.

Muhcu, Kent ile kıyı arasındaki ilişkinin bu projeyle ortadan kaldırılacağına dikkat çekerek, kıyı alanının kentin ve kamunun hizmetinde kültür alanı olarak düzenlenmesi

gerektiğini kaydetti. Muhcu, projeyle tarihi yerleşim alanlarının ortadan kaldırılacağını belirterek, şunları söyledi:

"BARCELONA LİMANI KÖTÜ BİR ÖRNEK"

"Kıyı kent ilişkisinin koparılmayacağı söyleniyor ancak, alanın kullanımı, işletmesi bir şirkete devrediliyor ve alanın kullanımı onların tekeline giriyor. İhale şartnamesinde şirket bu alanı dilediği gibi kullanma hakkına sahiptir. Alanı istediği fonksiyonda değiştirme hakkına sahiptir. Bu da hem projenin değişmesi ve kullanım alanının değişmesi anlamına geliyor. Barcelona Limanı örnek alınıyor. Barcelona Limanı iyi bir liman değildir, bu liman tamamen değiştirilmiştir. Barcelona limanı halka açıktır, ancak kıyı alanı kaybedilmiştir, doğal özellikleri yitirilmiştir.

"İPTAL DAVAMIZ VAR"

Kıyı özelleştirme kararından sonra yerel yönetimlerin saf dışı bırakıldığını kaydeden Muhcu, yetkinin hükümet eliyle Özelleştirme İdaresi'ne bırakıldığını söyledi.

Muhcu, "Kıyı yönetmeliğinde yapılan değişikliklerle kıyı alanlarının yapılaşmaya açılması getiriliyordu. Bu maddeye karşı dava açtık ve maddeyi iptal ettirdik. Bu tür yatırımların önünü açan yasa, hukuk, mimarlık ve bilime aykırıdır. Hükümet eliyle bir şekilde getiriliyor. Galataport Projesinin gerçekleştirilmesi için iki yıllık bir süreye ihtiyaçları var. Bu iki yıllık süre içerisinde bizim sürdürdüğümüz bir 'plan iptal davası' var. Bu sürede uluslararası fikir projesi gerçekleştireceğiz. Kıyı ve liman alanlarının nasıl düzenleneceği yönünde de projeler sunacağız" dedi.

Köşe yazısı 6 “Galataport İhalesi İçin Dava açılıyor.” (Hürriyet Gazetesi ekonomi Servisi, 1.10.2005)

Liman-İş Sendikası, Galataport ihalesinin iptali için 3 Ekim Pazartesi günü dava açacak. Liman-İş Sendikası'ndan yapılan yazılı açıklamada, ihalenin ve projenin bir dizi usulsüzlük barındırdığı ve kanunlara karşı hileli yollara başvurulduğu ileri sürüldü. İhale şartnamesine göre, yapılmak istenen işin bir turizm projesi olduğu ve Turizm Teşvik Kanunu hükümlerine tabi olarak yapılması gerektiği öne sürülen açıklamada, şu görüşlere yer verildi: “Galataport, yap-işlet-devlet yöntemine göre yapılamaz. Yap-işlet-devlet yöntemi, yeni bir liman yapımı gibi konularda kullanılan bir yöntemdir. Ne var ki bu projede bir liman yapımından söz edilemez, sadece varolan limanın tadilat ve tamirati söz konusudur.

Turizm yatırımları yap-işlet-devret kapsamında değildir. Bu nedenle Galataport yap-işlet-devret ile yaptırılamaz. Galataport'ta liman yapımı değil, limanın işletme hakkı vardır ve dolayısıyla liman işletmesi yap-işlet-devret kapsamına girmez.”

Açıklamada, yap-işlet-devret modelinin ancak, KİT niteliğindeki kuruluşlarca uygulanabileceği ifade edilerek, Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin bir KİT değil, anonim şirket olduğu ve bu yüzden yap-işlet-devret yöntemiyle iş yapamayacağı öne sürüldü. Açıklamada, ihalenin yap-işlet-devret kapsamına sokulmasının nedeninin, uluslararası tahkime gitmenin yolunu açmak olduğu iddia edildi.

Açıklamada, “İhale sonucu ve yasaların tanıdığı yetkiye göre Galataport, 150 yıllığına kiraya verilecektir” denildi.

Galataport'un hukuka aykırı bir proje olduğu ve ihalesinin yasal olmadığı iddia edilen açıklamada, sendikanın 3 Ekim Pazartesi günü ihalenin iptali için ilgili mahkemeye dava açacağı bildirildi.

Köşe yazısı 7 , “Galataport’a Konut da Yapılacak” (Kışlalı, M, Cumhuriyet Gazetesi, 30.09.2005)

Garip ödeme yapısı, şartları ve katılımcıların kimlikleri nedeniyle gündeme oturan Galataport ihalesinde, projeyi kazanacak grubun, şartnamedeki bir açıktan yararlanarak yapacağı konutlarla borcunu kısa sürede finanse edebileceği ortaya çıktı. Söz konusu "konut yapımı avantajı" nın yanı sıra, ihaleyi kazanan firmaya bir de "yapım süresince liman kullanımı avantajı" sunulacak.

Galataport Projesi'nde, alıcıya sağlanacak avantajların ardı arkası kesilmiyor. İhale şartnamesine göre, alıcı firmanın devlete yapacağı ödemelerin yüzde 80'inin 46 yıllık işletme süresinin son 10-15 yılına yığılacak olmasına karşın teminatın yapım bütçesinin yüzde 1'i seviyesinde tutulduğunun ve projenin değiştirilebilecek olduğunun ortaya çıkmasının ardından, şimdi de alıcıya "konut yapabilme" ve "liman kullanımı" ile ilgili avantajlar sağlandığı ortaya çıktı.

İhale ilanında proje "İstanbul Salıpazarı-Karaköy Kruvaziyer Liman Turizm Ticaret Kompleksi'nin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapım, İşletim ve Devir İş'i" olarak geçti ve ihale şartnamesinin hiçbir yerinde projeyi kazanacak grubun bu bölgede konut yapabileceğine yönelik bir ibare yer almadı. Buna karşın, şartnamenin, projenin gelirlerinin sayıldığı 17. maddesinin B bendinde "Aşağıdakilerle sınırlı olmamak üzere

projeye tahsis edilecek gelirler aşağıda belirtilmiştir" ibaresine yer verilerek yatırımcıların bu bölgede konut yapabilmelerinin önü açıldı.

Edinilen bilgilere göre 40 bin metrekarelik hesap üzerinden Galataport Projesi dahilinde 200 adet 200 metrekarelik konut yapılabilecek. Projenin konut ayağının geliri, her biri ayda 3 bin dolarlık kira fiyatından yılda 7.2 milyon dolar, projenin 46 yıllık işletim süresi tamamında ise 331.2 milyon dolar olarak gerçekleşecek.

TDİ'nin ihaleye Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli çerçevesinde girmesine karşın, ihale kapsamındaki Salıpazarı Limanı'nda 3 yıllık yapım süresi boyunca işletme faaliyetlerinin durmayacağı ve ihaleyi alacak şirketin buranın gelirine de sahip olacağı anlaşıldı.

İhale Şartnamesi'ne göre ihaleyi kazanacak firma, 3 yıllık yatırım döneminin her yılı, bunu izleyecek 46 yıllık işletme döneminin birinci yılı için belirlediği "Yıllık Kullanım Bedeli" nin yüzde 25'i tutarında yıllık ödeme yapacak.

Böylece, örneğin projeyi, ihaleye en yüksek teklifi veren Kutman-Ofer ortaklığı kazanacak olursa, ilk işletme yılındaki kullanım bedelini 3 milyon Avro olarak belirleyen grup, üç yıllık yatırım döneminin her yılı için 875 bin Avro kira ödeyecek. Buna karşın bu üç yıl boyunca, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım 'ın ortalama 4 milyon Avro olarak açıkladığı liman gelirlerine sahip olacak. Diğer bir hesaplamaıyla, 2 milyon 625 bin Avro'luk kira ödeyerek 12 milyon Avro'luk liman geliri sağlayacak.

Köşe yazısı 8 “Mimarlar Odası Galataport İhalesine Dava Açıyor.” (Oğuz, S, Milliyet Gazetesi, 21.09.2005)

Mimarlar Odası, Anayasa'ya aykırı olduğu gerekçesiyle Galataport ihalesine karşı dava açmaya hazırlanıyor. Uygulamayı "Boğaziçi'nde imar faşizmi" diyerek eleştiren Mimarlar Odası Genel Başkanı Oktay Ekinci, "Başbakan Tayyip Erdoğan şimdi Büyükşehir Belediye Başkanı olsa projeye karşı kıyameti koparırdı" dedi.

Hükümetin Haydarpaşa ve Galataport gibi projeler için imar yetkisini Büyükşehir Belediyesi'nden almasını sağlayan yasanın Anayasa'ya aykırı olduğunu belirten Ekinci, şunları söyledi:

"Bu proje kent demokrasisi ve Türkiye'nin hukuk devleti hedefleri açısından kabul edilemez. Bu bölgede nelerin nasıl yapılması gerektiğini ancak İstanbul halkının meşru temsilcileri, meslek odaları ve bilim temsilcileri karar verir. Bu hükümet yetkiyi belediyeden aldı ve imar gizliliği yarattı. Bu yetki Anayasa'ya yüzde yüz aykırı. Proje

için verilen fiyat teklifi, arsanın büyüklüğü ve konumuyla ilgili değil, hükümetten almayı umdukları imar hakları nedeniyle yüksek. Kadir Topbaş, yasaya karşı dava açsın biz müdahil oluruz."

'Hizmet değil rant'

Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Genel Sekreteri Ali Rıza Nurhan da Galata Projesi için suç duyurusunda bulunduklarını belirtti. Hükümetin İstanbul'a hizmetten çok rant peşinde olduğunu öne süren Nurhan, şöyle konuştu:

"Eğer yapılırsa Haydarpaşa Projesi'nden çok daha vahim bir sonuç çıkar. Bahsettikleri kadar gemi gelirse bölgenin altyapısı buna yetmez ve bunu düzeltmek devlete düşer. Yani devlet o yatırımcıyı sübvanseder."

Köşe yazısı 9 “Karaköy’e Barcelona İmajı” (Kılıç, S, Akşam Gazetesi, 25.08.2005)

Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Genel Müdürlüğü tarafından Salıpazarı-Karaköy Kruvaziyer Liman Kompleksi (Galataport) için ilk adım atıldı. Dün açılan ihaleye katılan üç firma, tekliflerini sundu.

TDİ Genel Müdürü Burhan Külünk, ihaleye ilişkin düzenlediği basın toplantısında kısa adı Galataport olan Salıpazarı-Karaköy Kruvaziyer Liman Kompleksi projesinin yap-işlet-devret modeli çerçevesinde yapılacağını duyurdu. Liman alanının bin 200 metrelik sahil şeridinde yer aldığını belirten Külünk, şu bilgileri verdi:

“Bölge, Karaköy Meydanı’ndan TDİ Genel Müdürlük binasından Deniz Ticaret Odası’na uzanıyor. Alan olarak da 100 bin metrekare açık, 300 bin metrekare de kapalı alanı olacak. Burada 5 yıldızlı otel, 4 yıldızlı oteller, alışveriş merkezleri, fast-food yerleri, gümrüklü saha dediğimiz kruvaziyer liman, içindeki free-shopları ve hizmet yerleri olacak. Ayrıca kapalı bir otopark yapılacak. İnanıyorum ki, İstanbul halkının ve dışarıdan gelen insanların rahatlıkla gezip dolaşabileceği yeni bir yer olarak gün yüzüne çıkacak. Buranın içinde kapalı kalmış, insanların göremediği tarihi yerler var. Tarihi bir saat kulemiz var, orası ortaya çıkacak. Etrafı bir meydan haline getirilecek.”

Liman alanında yapılacak kompleksin çevreyi rahatlatacağını, yeni limanın Beyoğlu’nun da denizle buluşacağı yer olacağını vurgulayan Külünk “Beyoğlu’nun her tarafı deniz olmasına rağmen pek denize çıkışı yok. Bu atıl yerler değerlendirilecek ve İstanbul halkına kazandırılacak” dedi.

İstanbul modern taşınabilir

Bu alanda sinema, tiyatro, sanat galerileri, dükkanlar, alışveriş merkezleri ve oteller yer

alacak. Liman alanındaki binaların tarihi kimliği korunacak ve 250 milyon dolarlık proje tamamlandığında bölge Barcelona Limanı gibi olacak. O dönemde anlaşma sağlanamazsa İstanbul Modern Sanat Müzesi buradan taşınacak.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Güven Çimenoglu
Doğum Tarihi ve Yeri : 09.08.1983 Çankırı
Yabancı Dili : İngilizce

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Lisans	Mimarlık	Yıldız Teknik Üniversitesi	2007
Lise		Ç.S.D. Fen Lisesi	2001

İŞ TECRÜBESİ

Yıl	Firma/Kurum	Görevi
2008-.	Db Mimarlık. Ltd. Şti.	Mimar