

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**LİMAN KENTLERİNİN DÖNÜŞÜMÜNDE TURİZM VE
KÜLTÜR AKTİVİTELERİNİN İNCELENMESİ;
HAYDARPAŞA VE GALATA LİMANI ÖRNEĞİ**

Mimar Saliha DURMUŞ

**FBE Mimarlık Anabilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Tülin GÖRGÜLÜ (YTÜ)

İSTANBUL, 2009

İÇİNDEKİLER

KISALTMA LİSTESİ.....	iv
ŞEKİL LİSTESİ.....	v
TABLO LİSTESİ.....	viii
ÖNSÖZ.....	ix
ÖZET.....	x
ABSTRACT.....	xi
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Liman Kentlerinin Dönüşümü, Turizm ve Kültür Aktiviteleri Kapsamında İncelenmesi	1
1.2. Tezin Amacı.....	2
1.3. Tezin Kapsamı.....	2
1.4. Tezin Yöntemi.....	2
2. Liman ve Liman Kenti Kavramı.....	3
2.1. Liman Tanımı.....	3
2.2. Liman Kenti Tanımı.....	4
2.3. Liman Kent Gelişimi ve Liman Nesilleri.....	5
3. Liman Bölgelerinde Dönüşüm, Turizm ve Kültür Aktivitelerinin Rolü.....	11
3.1. Liman Bölgelerinde Dönüşüm Nedenleri ve Turizm.....	11
3.1.1. Turizmin Liman Dönüşümündeki Rolü.....	13
3.2. Liman Bölgelerinin Dönüşüm Projeleri Örnekleri.....	17
3.2.1. Almanya Hafencity Hamburg.....	17
3.2.2. Amsterdam.....	31
3.2.3. Barselona.....	39
3.2.4. Bilbao.....	48
3.2.5. Cape Town.....	56
3.3. İncelenen Liman Bölgelerinde Turizm ve Kültür Aktivitelerinin İrdelenmesi.....	63
4. Haydarpaşa ve Galata Liman Bölgelerinin Hâlihazır Durumu.....	71
4.1. Haydarpaşa Limanı.....	74
4.2. Galata Limanı.....	81
5. Değerlendirilmeler ve Sonuç.....	89
5.1. İncelenen Liman Projelerinde Turizm ve Kültür Aktivitelerinin Rolü, Galata ve Haydarpaşa Liman Bölgelerine Çıkarımlar.....	89
5.2. Sonuç.....	93
KAYNAKLAR.....	100

İNTERNET KAYNAKLARI.....	104
EKLER.....	106
ÖZGEÇMİŞ	107

KISALTMA LİSTESİ

HPADC,WALH;Hamburg Port Area Developmet Corporation Wohnen Arbeiten und Leben in Hafencity

DFE; Der Flaechen Entwicklung

HF; Hamburg in Fokus

HHP; Hafencity Hamburg Projekte

BM 30; Bilbao Metropoli 30

RIC; Remaking The Image of City

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1 Konak-Pier İzmir [21].....	10
Şekil 3.1 Melchior Lorch, 1568 ,(Kähler, 2001).....	17
Şekil 3.2 Hamburg limanı kıyı kent ilişkisi (Türkantoz, 2000)	18
Şekil 3.3 Şehir Planlama Konsepti 2007 (Hamburg Port Area, 2007).....	20
Şekil 3.4 Hafencity yerleşim planı (HPADC, WALH, 2007).....	21
Şekil 3.5 Hafencity proje alanı ve bölümleri (HPADC, 2006)	22
Şekil 3.6 Sandtorkai fonksiyon dağılımı.....	23
Şekil 3.7 Dalmankai fonksiyon dağılımı.....	23
Şekil 3.8 Brooktorkai fonksiyon dağılımı.....	24
Şekil 3.9 Magdeburgerhafen fonksiyon dağılımı.....	24
Şekil 3.10 Überseequartier fonksiyon dağılımı.....	24
Şekil 3.11 Santorpark-Grassbrook fonksiyon dağılımı.....	25
Şekil 3.12 Strandkai fonksiyon dağılımı.....	25
Şekil 3.13 Hafencity fonksiyon dağılımı.....	26
Şekil 3.14 2005 Yılına Kadar Gerçekleşen 1.Aşama (HPADC, 2006).....	27
Şekil 3.15 2010-2015 Yılları arası gelişim 2.aşama (HPADC, 2006)	28
Şekil 3.16 2015-2020 Yılları arası gelişim 3.aşama (HPADC, 2006)	28
Şekil 3.17 2015-2020 Yılları Arası Gerçekleşen 4.Aşama (HPADC, 2006).....	29
Şekil 3.18 2020-2025 Yılları arası gelişim 5.aşama (HPADC, 2006)	29
Şekil 3.19 2025 Yılından Sonra Beklenen Gelişim 6.Aşama (HPADC, 2006).....	30
Şekil 3.20 1876 Amsterdam kent haritası [22].....	32
Şekil 3.21 Amsterdam kent haritası	34
Şekil 3.22 Amsterdam gelişim planı (Motta, 2002).....	36
Şekil 3.23 Tarihi kent kıyısı	37
Şekil 3.24 Amsterdam kıyı kent ilişkisi	38
Şekil 3.25 Amsterdam limanı.....	38
Şekil 3.26 18. yüzyılda Barselona limanı [2]	39
Şekil 3.27 Baselona kent haritası	40
Şekil 3.28 Olimpiyat limanı [23].....	42
Şekil 3.29 Port Vell [24]	46
Şekil 3.30 Barselona kıyı kent ilişkisi.....	48
Şekil 3.31 Bilbao gelişim şeması (Meyer, 2002)	50

Şekil 3.32 Bilbao kent haritası	51
Şekil 3.33 Nervion nehri kıyı gelişimi [25].....	52
Şekil 3.34 Getxo limanı [8]	53
Şekil 3.35 Guggenheim müzesi [26]	54
Şekil 3.36 Bilbao ticari limanı [19].....	55
Şekil 3.37 Bilbao kıyı kent ilişkisi	56
Şekil 3.38 Victoria&Alfred Limanı [8].....	57
Şekil 3.39 Cape Town proje alanı ve bölümleri [8]	59
Şekil 3.40 Victoria ve Alfred Limanı fonksiyon dağılımı [15].....	60
Şekil 3.41 Cape Town kıyı kent ilişkisi	60
Şekil 3.42 Gayri resmi yerleşim bölgesi (a), üst gelir grubu konutları (b) (Wilkinson, 2000)	61
Şekil 3.43 Cape Town mevcut kent strüktürü (Wilkinson, 2000).....	62
Şekil 3.44 Hamburg 1992-2007 Yılları Arası Gelen Turist Sayısı [1] , [4].....	64
Şekil 3.45 Hamburg 1992-2008 Yılları arası geceleme sayısı [1] , [4].....	64
Şekil 3.46 Amsterdam 1992-2008 Yılları arası geceleme sayısı [1].....	65
Şekil 3.47 Barselona 1990-2008 Yılları Arası gelen turist sayısı [1].....	65
Şekil 3.48 Barselona 1990-2008 Yılları arası geceleme sayısı [1]	66
Şekil 3.49 Bilbao 1997 -2006 Yılları arası Guggenheim'a gelen ziyaretçi sayısı [1].....	66
Şekil 3.50 1980-2006 Yılları arasında Bilbao'da geceleleyen turist oranı (Plaza, 2007).....	67
Şekil 3.51 1994-2007 yılları arası Bilbao'ya gelen turist sayısı [1].....	67
Şekil 3.52 1992-2008 Yılları arasında Cape Town 'a gelen turist sayısı.....	67
Şekil 4.1 1900'lerde İstanbul Limanı (Bütüner, 2006)	72
Şekil 4.2 Haydarpaş limanı [20].....	74
Şekil 4.3 Kadıköy Meydanı ile Haydarpaşa-Harem Kentsel Tasarım Yarışması 1.'lik alan Proje (İBBPM, 2001).....	76
Şekil 4.4 Kadıköy Meydanı ile Haydarpaşa-Harem Kentsel Tasarım Yarışması 1.'lik alan Proje (İBBPM, 2001).....	77
Şekil 4.5 Alman Firma Beos'a ait projenin plan şeması (TMMO).....	79
Şekil 4.6 İstanbul'un simgesi olara düşünülmüş 7 kuleli tasarım [3]	79
Şekil 4.7 Haydarpaşa limanı için düşünülmüş Venedik konseptli projenin vaziyet planı [3]	80
Şekil 4.8 Galata limanı (T.C.D.İ.)	82
Şekil 4.9 Önerilen Galataport Projesi [3]	84
Şekil 4.10 Galataport Fonksiyon dağılım şeması (T.C.D.İ.).....	85
Şekil 4.11 Karaköy- Salıpazarı liman bölgesi ve çevresi silüeti (T.C.D.İ.).....	86

Şekil 5.1 İstanbul limanı kıyı kent ilişkisi (Türkantoz, 2000).....	94
Şekil 5.2 Haydarpaşa liman bölgesi [20]	97
Şekil 5.3 Galata limanı	98
Şekil 5.4 Son 11 yılda İstanbul’a gelen turist sayısı (İSTİM,2008).....	98

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1 Liman-Kent Gelişim aşamaları (Schubert, 2002)	6
Tablo 2.2 Liman-Kent Gelişimi ile İlgili Faktörler (Ashworth & Tunbridge, 2000).....	8
Tablo 3.1 Turistik tarihi kıyı cephelerini oluşturan koşullar (Ashworth ve Tunbridge, 2000).....	13
Tablo 3.2 Değişken turistik tarihi liman şehri modeli (Ashworth ve Tunbridge, 2000).....	15
Tablo 3.3 İJ kıyısı gelişim programı (Saris, 1993).....	35

ÖNSÖZ

Tez çalışmam boyunca beni yönlendiren hocam Doç.Dr. Tülin Görgülü'ye, tezin başlangıç aşamasında Erasmus programı dahilinde gittiğim Fachhochschule Konstanz'daki altı aylık eğitim süresi boyunca çalışmamla ilgili genel bir bakış oluşturmamda yardımcı olan Prof. Leonard Schenk 'e, çalışmamı gerçekleştirmemde büyük etkisi olan Nusret Demir'e ve benden maddi manevi desteğini esirgemeyen aileme teşekkür ederim.

LİMAN KENTLERİNİN DÖNÜŞÜMÜNDE TURİZM VE KÜLTÜR AKTİVİTELERİNİN İNCELENMESİ; HAYDARPAŞA VE GALATA LİMANI ÖRNEĞİ

Saliha DURMUŞ
Mimarlık, Yüksek Lisans Tezi

Limanlar, 19. yüzyıldan bu yana bünyesine eklenen yeni fonksiyonlarla gelişmiş, fakat son yüzyılın getirdiği teknolojik gelişmelere ayak uyduramayarak kentle olan ilişkisini kaybetmeye başlamış, limana hizmet eden depolama ve ulaşım tesislerine terk edilmişlerdir. Tarihi potansiyele sahip bu bölgeleri yenilemek, kopan kent-liman ilişkisini tekrar kurmak amacıyla yapılan dönüşüm projelerinde fiziksel, ekonomik ve sosyal yenilemenin devamlılığı hedef alınmıştır.

Limanın şehirden uzaklaşması tüm dünyada kendini gösteren tarihsel bir süreçtir. Bu süreç soncunda liman kent ilişkisini kurabilmek için yenileme çalışmaları başlamış, konuyla ilgili farklı tasarım yaklaşımları, öneriler ele alınmıştır. Hamburg Hafencity’de liman bölgesine konut, ticaret eğitim, sosyal ve kültürel aktivite gibi karma kullanıma yönelik fonksiyonlar yüklenirken, İspanya’da bir iç liman olan Bilbao limanında, Guggenheim müzesi ile yaratılan kültürel kent kimliği ve turizm aracılığıyla bölge kentle bütünleşmiştir.

Bu çalışmada, dünyada değişen idari ve sosyo-ekonomik yapının etkisiyle, liman kentlerinin kent hiyerarşisinde artan önemine, turizmin ve kültür aktivitelerinin bu değişimdeki rolüne yer vermeye çalışılmıştır. Çalışmada Hamburg, Amsterdam, Barselona, Bilbao, Cape Town gibi limanların hangi aşamalardan geçerek yenilendiğine değinilmiştir. Bu irdelemede verilen çözüm önerileri ulaşım kararları, fonksiyonel, ekonomik ve çevresel öneriler araştırılmış ve incelenen örneklerden yapılan çıkarımların, İstanbul’daki Galata ve Haydarpaşa gibi liman bölgelerinin dönüşümüne sağlayacağı katkılar tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Yenileme, liman kenti, çok işlevlilik, turizm, kültür, Haydarpaşa, Galata

A STUDY FOR TOURISM AND CULTURAL ACTIVITIES ON TRANSFORMATION OF THE PORT CITIES; EXAMPLES OF HAYDARPASA AND GALATA

Saliha DURMUŞ
Architecture, M.S. Thesis

The ports have been developed with newly added functions since 19th century, however, they have lost their connection with the city because they could not fall into step with the technological developments of the last century and they have been left to the storage and transportation facilities that serve for the ports. Through the transformation projects for renewing these areas which have a historical potential and reestablishing the connection between the city and port, it has been aimed to provide the continuance of physical, economical and social renovation.

It is a historical process appears throughout the world that the ports have been alienated from the cities. As a result of this process, renovation activities were started in order to establish the connection between the city and the port; various design approaches and suggestions regarding the subject have been handled. While the functions oriented to mix usage such as housing, trade, education, social and cultural activities were established in Hamburg Hafencity within the port area, in an inland Port of Spain, Port of Bilbo, the area has combined with the city through cultural city identity and tourism created through Guggenheim Museum.

In this study, we have comparatively tried to handle the increasing importance of the port cities among in city hierarchy as a result of changing administrative and socio-economical structure in the world; the impacts of the tourism and cultural activities on this change. How the ports such as of Hamburg, Amsterdam, Barcelona, Bilbo, and Cape Town have been renewed and what kind of phases they have gone through was referred in the study and the design approaches and the impact of tourism on these areas are dug out. The samples provided, the solution suggestions, transportation decisions, functional, economical and environmental suggestions have been examined and the contributions from these examples to the transformation of the ports such as Galata and Haydarpaşa of Istanbul have been discussed.

Key words: renovation, seaport, multi-functionality, tourism, culture, Haydarpaşa, Galata

1. GİRİŞ

1.1. Liman Kentlerinin Dönüşümü, Turizm ve Kültür Aktiviteleri Kapsamında İncelenmesi

Yerleşim alanları belirli sebep sonuç ilişkileri doğrultusunda şekillenmektedir; bazen bu yüzyıllara yayılırken bazen de sosyo-ekonomik anlamda yaşanan önemli gelişmeler kısa sürede mekân kullanımında farklılaşmalara neden olabilir.

19. yüzyıl sonları 20. yüzyıl başlarında taşımacılık sistemi iyice gelişmiş, teknolojik gelişmeler yaşanmış, sanayileşme ile gemicilik sektöründe de gelişmeler olmuş, gemi boyutları büyümüş liman fonksiyonları beklentilere cevap verememeye, limanlar daha geniş alanlara ihtiyaç duymaya başlamıştır. Taşımacılık sektöründeki teknolojik gelişmeler ve ulaşım ağlarındaki yeni buluşlar, liman bölgelerinin hinterlandın da büyümeye neden olmuştur. Bunun getirisi olarak Avrupa kentleri ağır sanayiye bırakmış, sanayisizleşmeyle geride atıl sanayi bölgeleri oluşmuş, dolayısıyla kent-liman ilişkisi kopmuş, kıyı cephesi endüstriyel bir silüete bürünmüştür.

Kent liman ilişkisini kopmasıyla boşalan liman bölgelerinde sosyal ve fiziksel eskime gerçekleşmiş, bu sorunu çözmek için dünyada birçok liman bölgesi için yenileme, dönüştürme çalışmaları başlamıştır.

Önerilen projelerde kent liman bütünlüğünü tekrar sağlayabilmek için karma fonksiyonlu liman bölgeleri planlanmıştır. Yenileme birçok bölgede konut, ticaret, kültür yapıları, eğlence merkezleri, spor merkezleri, yat limanları, restoranlar gibi fonksiyonları bir arada kullanarak gerçekleşmiştir. Amaç kıyı kent bütünleşmesinin sürekliliğini sağlamak, toprak değeri yüksek bu alanları tekrar kazanmaktır.

Yenileme çalışmaları yapılırken verilen örneklerde dikkat edilen en önemli nokta ise liman bölgelerinin tarihi değerlerini koruyarak dönüşüm senaryolarının hazırlanmasıdır. Kültürel mirasın pazarlanması, rekreasyon alanlarıyla liman kıyılarının kamuya açılması ekonomik bir kazanç sağlarken, bölgenin hareketliliğini işlerliğini de arttırmaktadır.

Geç gelişmiş limanlar olan Haydarpaşa ve Galata limanları liman fonksiyonlarını yerine getiremez, ihtiyaçlara cevap veremez olmuştur. Verilen örnekler ışığında bu bölgeler için çıkarımlar yapılması, turizm ve kültür aktivitelerinin dönüşümdeki rolünün incelenmesi, çalışmanın asıl konusudur.

1.2. Tezin Amacı

Teknolojik gelişmeler sonucu liman-kent ilişkisindeki fiziksel ve sosyal farklılaşma beraberinde işlevini yitiren kent mekânlarını doğurmuştur. Sanayisizleşmeyle birlikte kıyılar endüstriyel çöplüklere dönüşmüş kentle olan ilişkileri kopmuş, liman bölgeleri kamu tarafından kullanılamaz hale gelmiştir. Bu sorunu çözmek amacıyla dünyada birçok dönüşüm projesi yapılmıştır. Tezin amacı; dünyada yapılmış bazı örnekleri gelişim süreci, tasarım yaklaşımları açısından inceleyerek turizmin bu projelerdeki rolünü araştırmak ve bazı sonuçlar elde etmektir. Bu süreçlerden elde edilen tecrübelerle göre Galata ve Haydarpaşa limanlarının kente kazandırılabilmesi için çıkarımlar yapılacaktır.

1.3. Tezin Kapsamı

Dünyada gelişen teknoloji, değişen idari ve sosyo-ekonomik yapının etkisiyle, limanların tarih boyunca kent hiyerarşisinde mekânsal değişimi, bu değişimin nedenleri, istatistik verilere dayanarak turizm olgusunun rolünün incelenmesi tezin kapsamındadır.

Liman kentleriyle ilgili düzenleme çalışmaları, kentle tekrar bütünleşme süreci, tasarım yaklaşımları incelenmiş, projelerde kültürel turizmin yerine değinilmiş, bazı istatistik veriler eşliğinde sonuçlar elde edilmiştir. Buna verilere dayanarak Haydarpaşa ve Galata limanlarına çıkarımlar yapılması çalışma dâhilindedir.

1.4. Tezin Yöntemi

Tezin konusunu ortaya koyarak dönüşüm geçirmiş liman bölgelerinden Hamburg, Amsterdam, Barselona, Bilbao ve Cape Town'un geçirdiği evreler, yapılan çalışmalar ve sonuçları irdelenmiş, tezin amacı doğrultusunda çıkarımlar yapılmıştır. Elde edilen çıkarımlar sonucu var olan başka bölgeler Haydarpaşa ve Galata limanı için yeni analizler yapmak ve değerlendirmek tezin yöntemidir.

Çalışmada yoğun olarak veri toplama tekniklerinden, literatür tarama metodundan yararlanılmaya çalışılmıştır. Literatür taramasıyla bulunamayan çeşitli makale, araştırma ve tablolara internet üzerinden ulaşılmıştır. Ayrıca yapılan literatür çalışmaları, internet araştırmaları ve Alman İstatistik Kurumu, Amsterdam Turizm Ofisi, Avrupa Kentleri Turizm Enstitüsü gibi kurumlarla irtibat sonucunda elde edilen verilerden bazı tablolar oluşturulmuş ve konu ile ilgili istatistiksel çıkarımlar yapılmıştır.

2. Liman ve Liman Kenti Kavramı

Tarih boyunca kentlerin ekonomi merkezi olmuş limanlar, kent gelişiminde önemli bir yere sahiptir. Bu bölümde liman kavramından, liman-kent gelişiminden, birbirleriyle olan etkileşimlerinden ve liman nesillerinden bahsedilecektir.

2.1. Liman Tanımı

Taşıma endüstrisi ülkelerin gelişmesinde en etkili parametrelerden biridir. Deniz taşımacılığı büyük bir taşıma kapasitesine sahiptir ve doğru uygulandığında en ekonomik olanıdır. Dünya ticaret hacminde en büyük orana sahiptir.

Liman, ulaştırma zincirinin bir halkası ve hayati bir bağlantısı olduğundan bölgedeki endüstriyel büyümenin ve ticaretin gelişmesine yardımcı olur (Yüksel ve Çevik, 2006).

Kıyılar toplum tarafından çeşitli şekillerde kullanılmakla birlikte en geniş kullanım alanları olarak deniz ticareti, turizm ve balıkçılık ön plana çıkmıştır. Bu faaliyetlere katılan gemiler ve küçük tekneler (yatlar, balıkçı tekneleri, v.b.) dalga ve akıntı etkilerine karşı korunmak amacıyla korunaklı bölgeler ararlar. Bu tip tabii veya korunmuş bölgelere barınak adı verilir (Eşkar, 1997).

Öyle ise limanlar; gemilerin, dalga, akıntı, fırtına ve buz gibi çevresel etmenlere karşı korunduğu, rıhtım veya iskelelerine gemilerin, deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlanabileceği veya su alanlarına demirleyebileceği olanakları kapsayan, tekneden kıyıya, kıyıdan tekneye yük veya insan nakli yapabilen, teknelerin bağlanıp ayrılması veya demirlemeleri, eşyanın karada veya denizde teslimine kadar muhafazası için tesisleri ve olanakları bulunan sınırlandırılmış kara ve deniz alanlarıdır (Yüksel ve Çevik, 2006).

Port, harbour terimleri birbirinin aynı ancak farklı içerikli terimlerdir. Harbour; gemileri dalga akıntı ve rüzgâr gibi etkilerden koruyan ve yükleme /boşaltma yapabilmeleri için çeşitli tesisleri olan suni veya doğal korunaklı su ve kara alanlarına denilmektedir (Yüksel ve Çevik, 2006). Amacı denizciliğe, askeriye ve ticarete hizmet etmektir. Sadece coğrafik barınak olarak kullanılmaktadırlar, yolcu ve yükleri koruma, yükleme ve boşaltma işlevleri için kullanılsalar da bunun için yetersizdirler (Uysal, 2005). Port; gemilerin dalga akıntı ve rüzgâr etkilerinden korunduğu ve yükleme/boşaltma tamir gibi çeşitli ihtiyaçlarının giderildiği, tam bir koruma olanağı yanında gümrük, ambar, liman teşkilatı ve çeşitli hizmet tesislerini içeren kasaba ve şehirdir (Yüksel ve Çevik, 2006). Taşımacılık ve ticaret girişimlerinin tüm ihtiyaçlarını

doyurabilecek durumdaki ticari ve taşıma sistemlerinin ortak ilişkisini göstermektedir (Uysal, 2005).

Yüksel ve Çevik 2006, doğal ve yapay limanları sekiz grupta sınıflandırmaktadır. Bunlardan ikisi bulundukları yere göre (coğrafi konum) limanlar ve gel-gite göre limanlardır. Yerlerine göre limanlar şöyledir; deniz kenarı limanları, nehir ve haliç limanları, fiord limanları, göl ve kanal limanları, ada limanları. Gel-gite göre limanlar ise gel-git limanları, med limanları, dok limanları ve açık limanlar olmak üzere gruplara ayrılmaktadır. Doğal bir liman olan İstanbul limanı bir deniz kenarı limanıdır.

2.2. Liman Kenti Tanımı

Liman Kenti; tarihsel deneyimin ve kültürel çeşitliliği temsil eden tam anlamıyla modern mekân ekonomisinin önemli bir unsuru haline gelmiştir (Hoyle ve Pinder, 1992).

18. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere’de başlayan ve giderek Avrupa ve Amerika’ya yayılan Endüstri Devrimi adını verdiğimiz olgu, kırsal bölgelerden kentlere akınlara neden olmuştur. Kentleşme; nüfusun kentlerde toplanması ve kent alanlarının genişleme sürecidir. Liman kenti kavramı limanın ve kentin geleneksel yakın birliğinden türemiştir (Uysal, 2005). Bunun yanı sıra topluluklar ve şehirler arasındaki ilişkilerde toplulukların ve ekonominin aynı zamanda mekânın da organizasyonunda önemli bir parçadır. Liman kenti kavramı mekâna ve zaman bağlı olarak politik, ekonomik, sosyal, kültürel ve teknolojik açıdan olduğu gibi birçok alanda da yoruma açıktır (Hoyle ve Pinder, 1992).

Liman kentinin ortaya çıkmasında ve ticaretin gelişmesinde coğrafi konum çok önemli bir etkidir. Yapılan ticaretin büyüklüğü, kentin büyümesiyle doğru orantılıdır. Buna bağlı olarak kıyı kentlerin gelişen limanla birlikte daha hızlı gelişen kentler oldukları görülebilmektedir. Liman kentleri, dünya liman taşımacılığı ve ticaretine bağlıdır ve gemicilikteki teknolojik gelişimler liman kentlerinin değişimine neden olmuştur (Eşkar, 1997).

Genel olarak kıyı kentlerinin gelişmesi incelenecek olursa, zenginliklerinin liman fonksiyonlarından kaynaklandığı görülmektedir. Liman fonksiyonlarıyla kent ekonomisinin büyümesiyle arasındaki denge çeşitli bölgelerde zamana bağlı olarak değişmiştir. Bu yüzden, her dönemde liman ile kent arasındaki ilişkiler ekonomik ve politik önem taşımaktadır (Eşkar, 1997). Su ile ilişkili olarak gelişen liman kentleri, tarihsel süreçte sosyo-ekonomik faaliyetlerin odak noktası olmuştur.

2.3. Liman Kent Gelişimi ve Liman Nesilleri

Liman kenti tarih boyunca kültürel çeşitliliğin kaynaşmasını sembolize etmiş, aynı zamanda ekonomik aktivitelerin merkezi olmuştur.

19. yüzyıla kadar liman kentleri hızla gelişmiştir. Liman kentlerinin gelişimini yönlendiren faktörler; Limanın konumu, fiziksel şartları, denizcilik teknolojisindeki ilerlemeler, çevresel etkilerin önemi, ticaretin gelişmesiyle ortaya çıkan olayların etkileri olarak sıralanabilir.

Liman işlevi 19. yüzyılda geçerliliğini yitirmeye bunun sonucunda liman işlevi, kent, coğrafi ve ekonomik olarak birbirinden ayrılmaya başlamıştır.

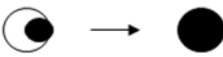
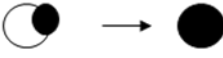
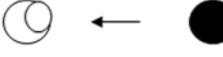
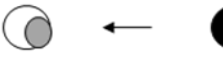
Denizcilik teknolojisindeki gelişmeler, sanayinin gelişimi ile modern sanayileşmiş liman kentlerinde geniş alana ihtiyaç duyan, demir, çelik ve petrol rafinerileri gibi limana bağlı sanayilerin kurulması sonucu büyük ve modern limanlara ihtiyaç duyulması, limana bağlı iş gücünün azalması, büyüyen limanla ilişkili aktivitelerden kaynaklanan olası baskı ve aşırı kalabalıktan kurtulma ihtiyacı, limanın şehirden uzaklaşmasının başlıca nedenlerindendir (Özbaydar, 2000).

Liman bölgelerindeki fiziksel ve sosyal değişim beraberinde limanın şehirden uzaklaşmasını kentsel mekânlarsa işlevsel ve sosyo-ekonomik köhnemeyi getirmiştir (Özbaydar, 2000).

Hoyle, modern Avrupa Liman şehirlerinin gelişimini beş zaman diliminde incelemiştir.

- 1) İlkel liman kentinde, kent ve liman arasındaki fonksiyonel bağımlılık,
- 2)Avrupa'nın gelişen dış politikası ve sanayileşmenin gelişmesi, demiryolu ve buharlı gemilerin gelmesi gibi teknolojik gelişmelerin bir sonucu olarak geleneksel sınırların yıkılmaya başladığı 19. yüzyılın büyüyen liman şehri,
- 3)Liman ve kent arasında bir şekilde mekansal ayrılmayı içeren, petrol rafinerilerine, geniş mekan gerektiren sanayilere ve konteynır terminallerine olanak sağlayan, modern endüstriyel liman kenti,
- 4)Liman gelişimini besleyen ve kıyı cephesinden, kent merkezine geri çekilmeyi güçlendiren, denizcilik ile ilgili endüstriyel gelişim alanlarının ortaya çıkması ve bunların sonucunda;
- 5)Dünyada birçok yerde birden ortaya çıkan kıyı cephesini yenileme olgusu (Bruttomesso, 1993).

Tablo 2.1 Liman-Kent Gelişim aşamaları (Schubert, 2002)

Dönem	Zaman	Sembol  Şehir  Liman	Liman-Şehir Gelişimi
1. Dönem	19.y.y. ilk yarısı		İlkel Liman Şehri Endüstri Öncesi Faz
2. Dönem	19.y.y.2. yarısı		Büyüyen Liman Şehri Endüstrileşme Fazı
3. Dönem	20.y.y. ilk yarısı		Endüstrileşen Liman Fordizm/ Endüstrileşme
4. Dönem	1960-1980		Liman Kıyısından Geri Çekilme Post Fordist Faz
5. Dönem	1980'den itibaren		Liman Kıyısından Dönüşüm Bir araya Gelme

Tablo 2.1. şunu ortaya koymaktadır; ekonomi, modern sanayi ve ticaret alanındaki gelişmeler, liman kent ilişkilerinin ve işlevini yitiren liman bölgelerinin yeni bir değişim sürecine girmesine sebep olmuştur.

Limanlar 3 ayrı nesil ve ya kategoriye göre sınıflandırılabilir. Bu sınıflandırma üç ayrı kritere dayanır: Liman gelişim politikası, stratejisi ve tutumu, liman aktivitelerinin faaliyet alanı ve genişletilmesi, liman aktivitelerinin ve organizasyonun entegrasyonudur (Eşkar, 1997).

Birinci nesil limanlar 3 farklı dönemde gelişim süreci yaşamışlardır. Bu dönemler şunlardır:

Birinci dönem olan İlkel liman kenti; 19. yüzyılın ilk yarısında Cenova, Napoli, Venedik gibi büyük liman kentleri ilk olarak kent yaşamın gerektirdiği ihtiyaç ve lüksleri uzak ülkelerden temin edebilen ticari bir sistem geliştirdi. Maksimum fonksiyonel bağımlılık ve çok yakın mekânsal ilişki gerektiren bir liman kenti ortaya çıkmıştır ve ticaret yapanların yerleşmeleri liman çevresinde oluşmuştur (Ashworth ve Tunbridge, 2000). Bu durum kıyı bölgeleri ile liman hinterlandı bölgelerinden kente uzanan demiryolu taşımacılık ağının ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

İkinci dönem ise liman bölgelerinin büyümeye başladığı 19. yüzyılın ikinci yarısı ve 20. yüzyılın

başlarına denk gelmektedir. Bu dönemde hızlı bir şekilde gerçekleşen ticari ve endüstriyel gelişmeler, geleneksel sınırların değişmesine, kentin limandan uzaklaşmasına sebep olmuştur. 1869 yılında Süveyş kanalının Üçüncü dönemde 1900'lerin ilk yarısında gemi boyutlarının büyümesiyle sağlanan endüstriyel büyüme liman kent ilişkisini ve fonksiyonları ikiye bölmüştür. Kargonun değişime uğramasıyla ham petrolü ve madenleri depolanması için büyük tankerler ve kargo terminalleri ortaya çıkmıştır (Ashworth ve Tunbridge, 2000).

Birinci nesil limanlarda kargo yükleme/boşaltma ve depolamanın dışında başka kullanımlara açılmasıyla ticaret rotaları değişmiş doğuya ulaşım zamanını azaltmış, dünyadaki kolonileşme büyümüş ve kültürel alışverişler yoğunlaşmıştır (Ashworth ve Tunbridge, 2000). Yeni bir fonksiyon ortaya çıkmaması liman bölgelerini kısıtlı kullanımına işaret etmektedir.

İkinci nesil limanlar 20. yüzyılın ikinci yarısında kentin liman bölgesinden geri çekilmesiyle başlar. Geleneksel kıyı alanlarından geri çekilme, denizcilikle ilgili teknolojik faktörlere bağlı olarak gerçekleşmektedir. Modern liman tesisleri, gemi tasarımcıları ve gemi operatörlerinin istekleri doğrultusunda şekillenmektedir. Bu sebeple kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesi ve yerel-bölgesel, sosyo ekonomik planlama açısından, kentlerin, doğrudan etkisi ya da kontrollü olmadan teknolojik değişimlerini gerektirmektedir. En önemli faktör, endüstrisiyle ilgili birimlerin yerinin belirlenmesi çalışmalarında ve özellikle ekolojik çalışmalarda insanların liman-kent gelişimine dahil edilmeleridir (Ashworth ve Tunbridge, 2000).

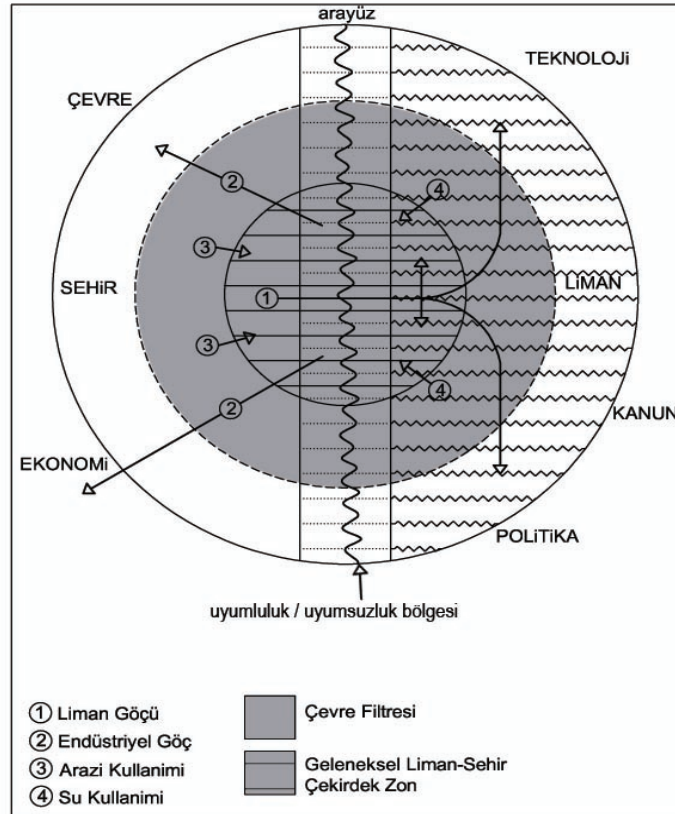
Ashworth ve Tunbridge (2000), yukarıda açıklanan şehir-liman ayrışımını, pek çok teknolojik ve konumsal içerikle birlikte Marsilya-Fos örneği üzerinde göstermiştir. Nehir ağzında bulunan limanlar, suyun akışı yönünde bir eğime sahip olduklarından, şehir ve liman arasında güçlü bir kopmaya neden olabilirler. Günümüzde bu ayrışmanın gerçekleştirilmesi işi MIDA'ların (kıyı alanları endüstriyel gelişme alanı) gelişimiyle ters orantılıdır. MIDA konsepti; ihracat malları endüstrisi için şehirden hatırı sayılır uzaklıkta büyük toprak ve su alanlarının işgal edilmesidir. Ortaçağ şehir limanlarının antitezidir. Kuvvetli olarak tarihsel köklerle ilerleyen modern bir anlatımdır. Aynı zamanda liman ve kentsel fonksiyonların ne kadar ayrışacağını tanımlar. Ortadoğu ve Uzakdoğu da yapay ada limanları kavramı, lojistik konusunun sonuç hedefi olması çerçevesinde gelişirken, bu sözü edilen kavram, Kuzey Avrupa örneğinde Antwerp, Rotterdam, Zeebrugge alanlarında bulunabilir.

Pek çok batı Avrupa limanlarında, gelişmiş ve hatta az gelişmiş ülke limanlarında görülen bir konu ise, petrol rafinesinin bulunması, konteynır terminali ya da kargo ikmal birimlerinin eski liman alanlarından belli bir mesafede bulunmalarıdır. Bu durum, bazı Afrika limanlarında da

görülebılır, Kenya ve Tanzania’da olduğu gibi Dar es Salam (Tanzanya) Limanı’nın fiziksel kısıtlamalarından dolayı su yüzeyinden de petrol taşıyıcıları için şamandıra bulunmaktadır. Bununla birlikte Queenisland şehir merkezi limanı, 19. yüzyılda nehir etrafının düzenlemesi ve petrol rafinelerinin oluşturulmasıyla birlikte terk etmiştir. Moreton Körfezinde, Fisherman adalarında 1980’lerde yeni konteynır terminalleri ve kömür aktarım merkezleri oluşturulmuştur. 1985’te de şeker aktarım ve ihracat ünitesi inşa edilmiştir. Yeni güney Galler’de Denizcilik hizmetleri idaresi, Botany limanında konteynır terminalleri ve petrol ikmal tesisleri oluşturmuştur. Brisbane ve Sydney’de 19. yüzyıl kıyı alanları kısmen rekreasyon amaçlı, kısmen ticari amaçlı ve kısmen de kentsel ulaşım sistemlerinin tekrar gelişmesiyle avantaj elde etmek için rehabilitasyon geçirmektedir (Ashworth ve Tunbridge, 2000).

Sonuç olarak liman aktivitelerini faaliyet alanı kargo paketleme işaretleme ve kargo taşımacılığı gibi diğer servisleri de içermeye başlamıştır. Endüstriyel servisler liman içinde kurulmuştur. Bu nedenle liman; demir çelik, temel petrokimyasallar gibi endüstrilerle hinterlandını genişletmiştir. İkinci nesil limanlar sadece taşımacılık merkezleri değil endüstri ve ticaret merkezide olmuşlardır (Eşkar, 1997).

Tablo 2.2 Liman-Kent Gelişimi ile İlgili Faktörler (Ashworth & Tunbridge, 2000)



Üçüncü nesil limanlar uluslararası ticaretin büyüyen ihtiyaçları ile birlikte dünya çapında büyük ölçekli paketleme karşısında 1980’lerde ortaya çıkmıştır. Kıyı alanlarının iyileştirilmesinde bazı faktörler görülmektedir (Tablo 2.2). Kentsel alana kullanımları çatışmanın yaşandığı bir arayüz alanıyla liman fonksiyonlarından ayrılmaktadır.

Liman bölgeleri kentten, geleneksel liman-şehir merkezinden açık denizler ve daha geniş kapasiteli sahil şeridi lehine ayrılmaktadır. Bununla birlikte liman tabanlı sanayi, gemi ikmal işlemlerine veya emek yoğunluğuna bağlı olmadan, diğer kentsel alanlara veya yeşil alanlara dağılabilmektedir (Ashworth ve Tunbridge, 2000).

Diğer taraftan kıyı alanlarının ulaşılabilir olmasıyla birlikte, bazı avantajlı bölgelerin iyileştirilmesinde sıkı bir rekabet söz konusudur. Bütün bunları yaparken de çevre kirliliğini önlenme konusu, teknolojik gelişimler, ekonomik faktörler ve yasal düzenlemeler de önemli nedenler olarak öne çıkmaktadır (Ashworth ve Tunbridge, 2000).

Günümüzdeki değişimlerin ve iyileştirmelerin temel nedeni, limanların değişim gereksinimlerini karşılamak ya da kentsel gelişim aşamalarını gerçekleştirmektir. Göreceli olarak daha küçük şehir limanlarında ki bunlarda kentsel gelişim hızlı değildir ve teknolojik gelişimlere adapte olma yine oluşmamıştır, şehir ve liman arasındaki sıkı ilişki varlığını korumaktadır (Ashworth ve Tunbridge, 2000).

Ashworth ve Tunbridge’e (2000) göre, günümüzde iyileştirme çalışmaları için, geçmişten daha çok veri elde etme, planlama ve yeni liman sahaları gelişimi gerekmektedir. Kentsel alanlar için, şehrin ana merkezine yakın kıyı alanları rekabetsiz olanakları getirmesinin yanında büyük sorunları da getirebilmektedir. Nitekim bu tip kıyı alanlarının varlığı kusursuz iyileştirme işlemleri gerektirecektir.

Kıyı alanları yenileme işlemleri pahalıdır ve hassas bir işlemdir: Ustalıkla yapılmalı, kuru ve ölü kentsel yaşama yeni bir hayat getirmeli, yeni ekonomik ve sosyal olanaklar sağlamalı, merkezi kentsel gelişimden ziyade yepyeni bir anlayış getirmelidir.

Liman-şehir ilişkileri ekonomik ve siyasi konularda önemli yer tutmaktadır. Kıyı alanlarından vazgeçme yeni tanımlanmış bir anlayış olmuştur: bazı sonuçları kabul edilemez durumdadır, fakat bazı bileşenleri, çok faydalı atılım sağlamıştır. Bu durumun bir sonucu olarak, şu an için yaygın bir şekilde kıyı alanlarına dönüş söz konusudur. Örneğin, Fisherman örneğinde büyük depo alanları, büyük alışveriş merkezlerine dönüştürülmüş ve insanlar kıyı alanlarıyla tekrar buluşmuştur (Ashworth ve Tunbridge, 2000).



Şekil 2.1 Konak-Pier İzmir [21]

Ülkemizde de İzmir’de Konak Pier (Şekil 2.1.) bu duruma örnektir. Daha önce iskele ve balık hali olarak kullanılan yapı, günümüzde lüks bir alışveriş merkezi olarak kullanılmaktadır.

Sonuç olarak, günümüze kadar görülen limanları üç ana grupta toplayabilmekteyiz. Birinci nesil limanlar, ilkel olanlardır. Bunlar da henüz dünya pazarı ölçeğinde bir ticari aktiviteyi destekleyebilecek altyapı oluşmamıştır. Yerel yönetimle liman yönetimi arasında bir ilişki kurulmamış, liman-kent birbirinden bağımsız olarak gelişmesini sürdürmüştür. İkinci nesil limanlarda ise yerel yönetimle liman yönetiminin birlikte çalışmasının önemi görülmüştür. Ticari faaliyetler limanı ve kenti birbirine sıkı bir ilişki içinde bağlamıştır. Liman kent gelişiminin ana faktörü haline gelmiştir. Üçüncü nesil limanlar; artık liman yükleme boşaltma faaliyetlerinin, her türlü endüstriyel faaliyetlerin ve altyapı zincirinin oluşturulmasının yanı sıra bunların belli bir organizasyon ve iletişim içinde düzenlenmesini gerekli kılmaktadır (Eşkar, 1997).

3. Liman Bölgelerinde Dönüşüm, Turizm ve Kültür Aktivitelerinin Rolü

Dönemin gerektirdiği ihtiyaçlara cevap veremeyen liman bölgelerinde zaman içinde bir dönüşüm, yenileme süreci başlamıştır. Bu bölümde liman bölgelerinin dönüşüm nedenlerinden, turizm ve kültür aktivitelerinin süreçteki rolünden, belli başlı liman bölgelerinden örneklerle bahsedilecektir.

3.1. Liman Bölgelerinde Dönüşüm Nedenleri ve Turizm

Limanlar, tarihi süreç boyunca teknolojik, coğrafik ve sosyo-ekonomik birçok değişime uğramışlardır. Limanlarda denizcilik teknolojisi, konteynır taşımacılığının yaygın bir şekilde gelişmesi ve endüstriyel gelişmeler liman hinterlandının büyümesine ve gelişmesine neden olmuştur. Bu büyüme ve gelişme liman ve kent arasındaki ulaşım ağlarını kentsel aktiviteleri birbirinden ayırtmıştır. Coğrafik değişiklikler, kara ve su şartları açısından modern limanların ölçeğinde büyük bir artış olmasına sebep olmuştur. Bunun yanı sıra liman şehirlerinde sosyo-ekonomik değişiklikler limanla ilişkili istihdamın düşüşünde dikkat çekici şekilde etkili olmuştur (Hoyle ve Pinder, 1992). Bu üç faktörle beraber daha eski liman şehirlerinde geleneksel kıyı cephesinden geri çekilme ortaya çıkmıştır. Liman şehrinin merkezindeki büyük alanları işgal eden terk edilmiş mekânlara nasıl davranılacağı sorunu, başka yerlerde yeni liman endüstriyel yerlerini ortaya çıkarmıştır. Bu nedenlerle kıyı alanlarında dönüşüme gidilmiştir.

Ashworth ve Tunbridge kıyı cephesini tekrar canlandırılması amacıyla kültürel mirası kullanarak turistik tarihi kent modelini ortaya koymuş, kıyı kentlerin dönüşümünde turizmi kullanmıştır.

Turizm kelimesinin Latince’de, dönmek, etrafını dolaşmak, geri dönmek anlamına gelen “tornus” kökünden üretilmiştir. Turizmde bir hareket, seyahat, gezme kavramı vardır. Gezmek, seyahat etmek, öncelikle para harcamayı gerektirir. Gidilen yerde geçici de olsa bir süre konaklanmalıdır. Buradan da anlaşıldığı gibi gidilen veya ziyaret edilen bölgede, insan ve ekonomik değer artışı olmaktadır (Aydınalp,2001).

“Tour” kelimesinin ilk kullanımı, on sekizinci yüz yılda, genç İngiliz soylularının eğitimleri için Avrupa’daki tarihi, kültürel, bilimsel ve doğa güzelliği bulunan yerleri ziyaretlerinde kullanılmıştır. Bu geziye Büyük Avrupa Turu (The Grand Europe Tour) denilmektedir. Daha sonraları, İngiliz soylularının sağlık ve daha rahat yaşam için kışları daha sıcak iklimdeki Güney Avrupa’ya gelmeleri, giderek artış göstermiştir. Kitle turizmi, taşıma araçları gelişip, taşımacılık ucuzlayınca insanların kitleler halinde yer değiştirmeleri sonucu ortaya çıkmıştır. İlk paket turu

1841 'de Thomas Cook düzenlemiştir. Turist ve turizm kelimelerinin resmen kullanılması 1937 yılında Milletler Cemiyeti tarafından, yaşadığı yeri yirmi dört saatten fazla bir süre için terk eden kişiler için kullanılmıştır. Ancak turizm çok daha eskilere dayanmaktadır (Aydınalp,2001).

İlk turizm tanımı 1905'te, Guyer-Feuler tarafından yapılmıştır. Bu tanıma göre “Turizm, gittikçe artan hava değişimi ve dinlenme gereksinimleri, doğa ve sanatla beslenen göz alıcı güzellikleri tanıma isteği; doğanın insanlara mutluluk verdiği inancına dayanan, özellikle ticaret ve sanayinin gelişmesi ve ulaşım araçlarının kusursuz hale gelmelerinin bir sonucu olarak, ulusların ve toplulukların birbirlerine daha çok yaklaşımlarına olanak veren modern çağa özgü bir olaydır.”

Turizm Akademisi 1953 yılında yayınladığı Milletlerarası Turizm Sözlüğü'nde “zevk amacıyla yapılan seyahatleri ifade eden bir terim ve bu özelliği taşıyan seyahatleri gerçekleştirmek için yapılan insani faaliyetler bütünü ile turistin ihtiyaçlarını karşılamaya olanak veren bir endüstridir” şeklinde tanımlanmıştır. Ana hatlarıyla turizm turist, turistik yöre ve arasındaki hareketliliği içeren bir olgudur. Bu olgu insan yaşamının tüm alanlarında gelişen ve ekonomik, sosyal, politik ve kültürel sonuçlar doğuran, sosyal, ekonomik, hukuki, coğrafik, politik ve teknolojik çevreler içinde oluşan ve gelişen olay veya sistemlerdir (Aydınalp,2001).

Turizmin uluslararası tanımını şu şekilde yapılmıştır: “Sürekli kalışa dönüştürmemek ve gelir sağlayıcı herhangi bir uğraşda bulunmamak koşulu ile bireyin yolculuk veya konaklamasından doğan olay ve ilişkilerin tümüdür.” Bu açıklamadan da anlaşıldığı gibi Birinci Dünya Savaşı sonrası, Avrupa Devletleri yeniden gruplaşmaya başlamasından dolayı, turizmi sadece ekonomik açıdan ele almışlardır (Aydınalp,2001).

İkinci Dünya Savaşı sonrası ise turizm daha geniş bir açıyla, şu şekilde açıklanmıştır: “Turist, turistik işletmeler, turizm organizasyonlarının oluşturduğu alt sistemlere ve bu alt sistemlerin ekonomik, sosyal, politik, hukuki, teknolojik ve ekolojik çevre ile olan ilişkilerine dayanan global bir sistemdir.”Bu açıklamadan da anlaşıldığı gibi turizm İkinci Dünya Savaşı sonrası gerçek anlamını bulmuştur. Uluslar arası turizm sözlüğünde turizm; “Zevk için yapılan geziler ve seyahatleri yapmak için gerçekleştirilen insan faaliyetlerinin tümüdür.” şeklinde açıklanmıştır (Aydınalp,2001).

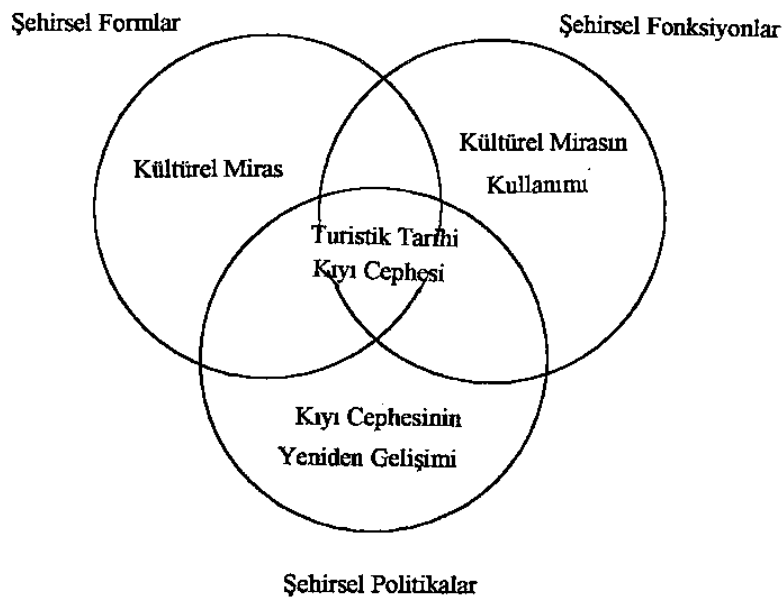
Turizmin çeşitlendirilmesi pek çok kişi tarafından farklı şekilde yapılmıştır. Bunun temel sebebi ise turizmin çok kapsamlı ve birbiriyle yakın ilişki içinde pek çok konudan oluşmasıdır. Bunlardan birisi olan Kültür Turizmini şöyle açıklayabiliriz:

Kültür, toplumun sahip olduğu maddi ve manevi değerleriyle tarih, felsefe, ahlak, sanat, teknik, spor, eğitim, hukuk, sağlık, turizm ve benzeri alanlardaki varlığının, süreçlerinin, etkinliklerinin, gelişmelerinin oluşturduğu bir bilgi birikimidir. Kültür turizmi ise, eski sanat eserlerinin, tarihi yapıların, eski uygarlıklara ait kalıntıların araştırılıp, incelenip, görülmesi ve yöre halkı kültürünün araştırılıp incelenmesi amacıyla yapılan yer değişiklikleridir (Aydınalp,2001).

3.1.1. Turizmin Liman Dönüşümündeki Rolü

Kıyı alanlarının gelişmesinde en önemli bileşenlerden biri geçmişi “kültürel miras” olarak ele almaktır. Turist-tarihi şehir konseptinin, kıyı alanlarının canlandırılması üzerindeki etkisi incelenecek olursa; ilk olarak şehrin bir özelliği olarak kültürel miras, ikinci olarak geniş bir biçimde rekreasyon olarak bu mirası kullanan turistik fonksiyonlar, üçüncü olarak bir bütün olarak kıyı alanlarının canlandırılması olmak üzere üç adet bileşene sahiptir (Tablo 3.1). Her birinin küresel şehirlerde artan önemi vardır ve her biri birbirinden bağımsız olarak ele alınabilir. Kültürel miras, bir kıyı alanı fenomeni değildir ve aynı zamanda sadece turizm kapsamı içinde düşünülemez. Nitekim kültürel miras kavramı ele alınmadan, yeniden düzenlenmiş olan pek çok kıyı alanı mevcuttur. Bunun yanında bu üç bileşenin kombinasyonu turistik tarihsel gelişimde en çok gözle görülür düzenlemelerden olmuştur. Kıyı alanlarının canlandırılmasında en çok gelecek vaat eden gelişim stratejilerden biridir (Ashworth ve Tunbridge, 2000).

Tablo 3.1 Turistik tarihi kıyı cephelerini oluşturan koşullar (Ashworth ve Tunbridge, 2000)



Kültürel miras turizmi ve kıyı alanlarının birbirleriyle olan ilişkisi, farklı yaklaşımlardan elde edilen iki ayrı temel soruya yanıt bulunmasıyla ele alınabilir. İlk yaklaşım, miras perspektifindendir ve “ Kıyı alanlarının turist-tarihsel şehirdeki rolü nedir?” diye sorar.

Her şeyin üstünde, bu soru, kıyı alanlarının fiziksel ve tarihsel özelliklerinin, turist-tarihsel şehir içerisinde özgün ve fonksiyonel bileşenlere katkısını aramaya çalışır. İkinci yaklaşım, kıyı alanlarının yasal durumu ele alır ve şu soruyu sorar “ Kültürel mirasla ilgili aktivitelerin kıyı alanlarının canlandırılmasındaki rolü nedir?”. Bu yaklaşım, ilgili alanın yasalar ve yönetmeliklerle belirlenmiş, gelişim planı dâhilindeki bu ve diğer yaklaşımlar arasındaki fonksiyonel ilişkileri ele alır (Ashworth ve Tunbridge, 2000).

Kıyı alanlarının en önemli özelliği, arazi ve suyun bir ara yüzü olmasıdır. Burada şehrin geometrisi yarım çember şeklinde açığa çıkmaktadır. Ulaşılabilirlik ve işlevsel bölgelemenin konumsal örneklerini incelenmesini sağlar. Çizgisel bir alan şehrin bir kenarı boyunca oluşturulmuştur. Bu ara yüz alanı turist-tarihsel şehir gelişimi için önemli üç adet özelliğe sahiptir. Bunlar şöyle açıklanabilir;

Ulaşılabilirlik; hem arazi hem su için turizmin gelişmesinde önemli bir faktördür. Ulaşım amaçlarının, Cruise gemilerinin aynı zamanda gezinti yapmak için kullanılması gibi boş vakit geçirme amaçlı kullanıldığı görülmektedir.

Çevresel güzellik; basit olarak arazi ve su arasındaki ilişkiye bağlıdır. Nitekim görsel öğeler içerir. Turist-tarihsel kıyı alanlarının temel ekonomik kaynağı olan bir çekim alanı oluşturmaktadır (Ashworth & Tunbridge, 2000).

Belirli aktivite tipleri; su boyunca, su üstünde ve su altında yapılan geziler, yollar, demiryolları; iskeleler, köprüler, turist-tarihsel şehir gelişimi için önemli faktörlerdendir.

Tüm bunlara ek olarak dördüncü özellikte eklenebilir. Eski kurumlar, miras'ın kaynağını sağlamaktadır. Bu kaynağın zenginliği, pek çok Avrupa şehrinin özellikle ticaret ve alışveriş, balıkçılık, marina, korsanlık konularında oynadığı rolün önemini artırır. Bu tip kaynak, iki tip yeniden canlandırma içerir. İlki binaların ve diğer alanların bir miras olarak tekrar kullanımı veya mirasla ilgili bir fonksiyon sağlaması, diğeri ise kıyı alanları tarihsel veya korsan hayalet hikâyeleri gibi gizemli öykülerle özdeşleştirilip bir kaynak olması sağlanmasıdır (Ashworth & Tunbridge, 2000)..

Kıyı alanlarını canlandırmada turist tarihsel konseptinin oynadığı rol, pozitif etkileri kadar negatif etkiler de yapabilir. Özet olarak dört adet fonksiyon mevcuttur:

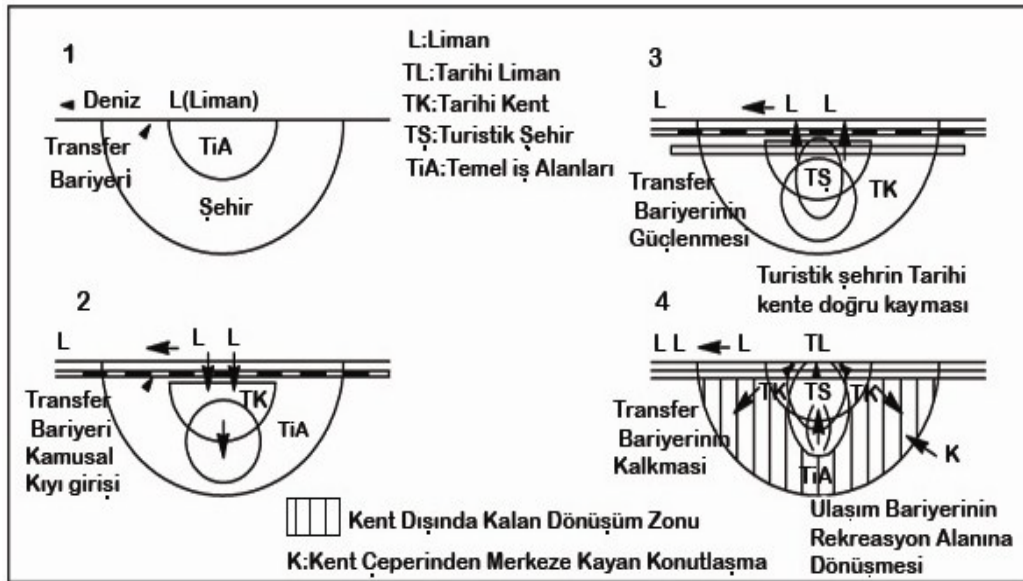
Kültürel miras kaynakları; Boş zaman geçirme paketlerinin satılması gibi temel bir kültürel miras endüstrisi sağlar.

Yardımcı talepler; boş zaman geçirmeye bağlı olmayan fonksiyonları da sağlayabilir. Diğer gelen talepler, bu tip aktivitelerin oluşturulmasını sağlamasa da karlı bir şekilde ele alabilir.

Alanı canlandırma; daha önce ekonomik olarak değeri olmayan yerin, canlandırılması, bir cazibe merkezi haline getirilmesidir.

Ashworth ve Tunbridge, dört aşamalı bir turistik tarihi liman şehri modeli ortaya koymuşlardır. Tablo 3.2’deki turistik tarihi şehir-liman modelinde birinci aşamada, temel iş alanları liman çevresinde kümelenir ve yine şehrin merkezinde konumlanır. Muhtemel ulaşım hattı yine bu iş alanları ve liman bölgesinden geçer.

Tablo 3.2 Değişken turistik tarihi liman şehri modeli (Ashworth ve Tunbridge, 2000)



İkinci aşamada tarihi kent, genelde liman bölgesinde kümелendiğinden, kıyı alanlarına erişim için ayrıca ulaşım hattı bulunur. İş yeri alanları yine asıl şehir alanı ve tarihi kent arasında dağılmıştır.

Üçüncü aşamada temel iş alanları ve tarihi kent üzerinde kesişir ve kıyı alanlarından fayda sağlamak için, liman bölgesine de dayanır. Dördüncü aşamada, sahildeki ulaşım yeri tamamen kaldırılıp, rekreasyon alanı haline getirilir. Temel iş alanları, kısmen merkezden uzaklaşmış olmakla birlikte, yine de turistik alan olma potansiyeline sahiptir. Ama tarihi kent, turistik şehrin merkezi olarak göze çarpar.

Sonuç olarak tüm turizm aktiviteleri yerin imajını içerir. Kültürel miras turizmiyle ehir değerlenir, ilgili olmayan aktivitelerden bile fayda elde eder (Ashworth ve Tunbridge, 2000).

3.2. Liman Bölgelerinin Dönüşüm Projeleri Örnekleri

3.2.1. Almanya Hafencity Hamburg

Hamburg limanının tarihi, 200 bölge sakini ve 120 metrelik ahşap iskelesiyle 9. yüzyıla dayanır. Danimarkalılar ve Vikinglerce harap edilen liman tekrar inşa edilmiştir. 7 Mayıs 1188 tarihinde Nikolaifleet bölgesinde resmen faaliyete geçmiştir [16]. Temeli kuruluş yılı itibarıyla, birinci nesil limanlara dayanan Hamburg Limanı gelişen teknoloji ve değişen liman faaliyetleri ile dönüşüme uğramıştır. Hafencity Elbe nehrinin üzerindeki gelgit (Şekil 3.1) vadisinde yer almaktadır. Bu bölge, Alster Billie ve Elbe nehir sistemlerinin karıştığı bölgede oluşmuştur. Kent, kentin ortasında genişleyip göl halini alan Alster'a doğru uzanmaktadır. Açılmasıyla insan yapımı nehir kesişimleri Alster, Billie ve Elbe'nin kuzey kesimi olan doğal nehir sistemlerinin iç içe karışımını sağlamıştır. Bu durum, yapılaşmış alanlara ve liman fonksiyonlarına kolayca gelişim olanağı vermiştir (HPADC., 1999).



Şekil 3.1 Melchior Lorich, 1568 ,(Kähler, 2001)

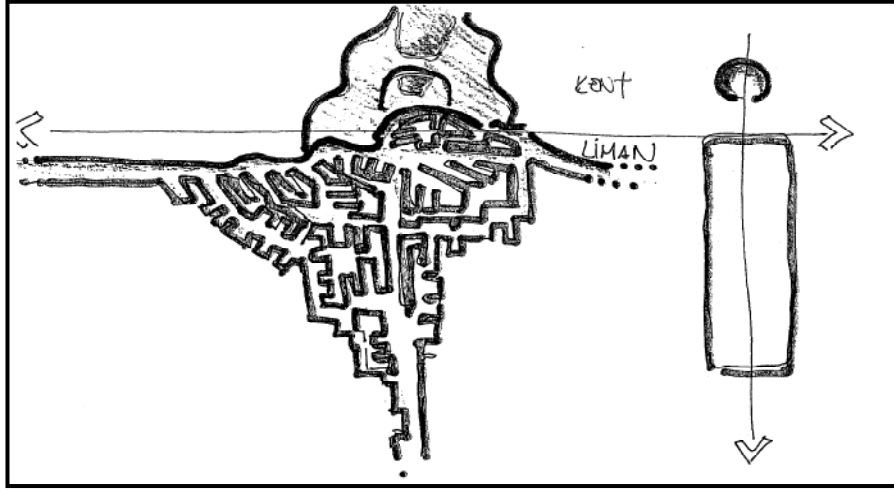
Ortaçağda Elbe nehri, merkezi Avrupa'nın kalbine giden kolay birkaç yoldan biridir. 12. yüzyılda askeri suların kesişme noktasıdır ve böylece Hamburg Merkezi Avrupa'nın esas ticari rotalarından biri haline gelmiştir. İlerleyen yüzyıllarda limana uğrayan tüccarların bir süreliğine yüklerini Hamburg'da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

Londra, Kopenhag ve Hamburg'unda içinde bulunduğu diğer birçok kuzey Avrupa başkentlerinde deniz taşımacılığıyla ilgili gayri resmi merkezleri olan Hanseatic Birliği'nin en

parlak döneminde Hamburg'un birliğe dâhil olması kent için büyük bir şans olmuştur. Birlik 14. ve 15. yüzyılda 50 limanının ve 250 birleşik kentin yanı sıra, Kuzey Avrupa'nın büyük bir kısmının politik ve ticari hayatını da kontrol etmiş fakat sonraki yüzyıl dağılmıştır (Eşkar, 1997).

Kentin ilk limanı, Elbe'ye akan Billie nehri sayesinde kurulmuştur. Birçok ticari yolun ortasında bulunması nedeniyle topografik olarak şanslı bir bölgedir. Alster nehrinin ağzındaki liman ve Elbe üzerindeki demirleme alanları, Binnenhafen, Oberhafen, Niederhafen limanları 16. yüzyılın sonuna kadar Hamburg'un altın çağının temelini oluşturmuştur (HPADC., 1999).

Hamburg Limanı yapay bir liman olmasından dolayı kente kapalı bir yapıya sahipti ve bu durum liman kent ilişkisini kopartmış kenti herhangi Şekil 3.2'te görüldüğü gibi bir kara kentinden farksız kılmıştır.



Şekil 3.2 Hamburg limanı kıyı kent ilişkisi (Türkantoz, 2000)

1945 yılında harap olan liman 1956 yılında tekrar yapılmaya başlanmış, en önemli dönemini ikinci nesil liman olarak sürdürmüştür (Kähler, 2001). Ancak Elbe nehrinin güney bölgesinin yeni faaliyetler için daha elverişli mekânsal olanaklara sahip olması nedeniyle ve de eski liman bölgesinin bu üçüncü nesil liman faaliyetlerin uygun altyapıyı sağlayamamasıyla bölge gerilemiş ve daha az kullanılabilir hale gelmiştir. Bu nedenle dünya çapında görülen su kenarı düzenleme çalışmaları Hamburg'da da kendini göstermiştir.

Liman bölgesi ticaret için en uygun bölgelerden birisidir. Hamburg halkı, gemi taşımacılık sektörünü yüzyıllardır liman faaliyetlerini elinde tutmuş kuzey bölümünden Elbe nehrinin daha modern liman olanaklarına sahip güney bölümüne taşınmıştır. Bu durum liman bölgesinin en temel terk edilme nedenidir.

Endüstri devrimiyle liman bölgesinde hızla gelişen bir sanayi yerleşmiş, liman bölgesi Hamburg taşımacılığının merkezi olmuştur (HPADC, 1999).19. yüzyılın son çeyreğinden sonra modern limanın parçaları oluşturulmaya başlanmıştır. (Kähler, 2001).

Baakenhafen, kent merkezi limanının sonundan Elbe Köprüsüne kadar bulunan liman 1871–1887 yılları arasında deniz aşırı araçlar özellikle buharlılar için inşa edilmiştir. Sandtorhafen limanı 1862–1866 yılları arasında inşa edilmiştir. İlk deniz aşırı gemilere yetecek derinliğe sahip olan gelgit liman havzasıdır. Sandtorhafen limanının inşası ile liman genişletme projesi Grasbrook limanına, Madgeburger limanına ve 1880 sonrasında Baakenhafen limanına kadar uzanmıştır. Limanlar, yeni yükleme boşaltma teknolojileri ve direk demiryolu bağlantısı ile verimli hale getirilmiştir (Kähler, 2001).

1980’lerin başında iki savaş ve birçok teknik devrim geçirmiş olan 800 yıllık ortaklık, yeni problemlerle karşılaşmıştır. 1960-70’ lerde ortaya çıkan modernizasyonlar, eski liman modern tesisler yanında ihmal etmiştir. Böylece kent bir süre limanından ayrı kalmıştır(Eşkar, 1997).

1990’lı yıllarda Hamburg belediyesinin aldığı bir kararla, Hamburg limanını kentle tekrar bütünleştirmek, arazi değeri yüksek bu alanı tekrar kullanılabilir hale getirmek amacıyla Hafencity üst ölçekli düzenleme planı için bir yarışma açılır. Projeden beklenen hedefler şöyledir;

- Konut, ofis, ticaret alanlarının bir arada olması,
- Kültürel aktivitelere ve boş zaman aktivitelerine cevap verebilmesi,
- Turizm fonksiyonlarının bulunması,
- Kent gelişimine sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan katkısı olan kent içinde yeni bir kent merkezi olabilmesi,
- Uygulama aşamasında yapılabilecek değişikliklere cevap verebilen esnek bir planlama

Bu hedefler doğrultusunda uygulanacak projenin plan kararları şunlardır:

Plan Kararları:

Hafencity üst ölçekli düzenleme planı, Hamburg kent merkezinin devamı olan liman bölgesinin dönüşüm planıdır. Speicherstadt tarihi bölgesi ile Elbe nehri arasındaki bölgede yer almaktadır. Üst ölçekli plan, hem planlanmış bölgeleri hem de gelecekte planlanması beklenen bölgeleri kapsamaktadır. Esnek bir plandır, planlama ve uygulamada aşamalarında değişime uğrayabilecek şekilde tasarlanmıştır (HPADC, 2006).

Hafencity üst ölçekli düzenleme planının (Şekil 3.3) ilk amacı, Hafencity gelişimi ile kentin ekonomik, sosyal, kültürel olarak değişimini sağlamak olmuştur. Bölge konutların, ofislerin, dükkânların, kültür faaliyetlerinin, boş zaman aktivitelerinin ve turizm fonksiyonlarının yer aldığı karma fonksiyonlu bir bölge olacaktır. Kentsel büyümenin, uluslar arası ve yerel boyutta ekonomik etkilerin, sosyal durumun, yeni teknolojik buluşların ve geleneksel yapıdaki Hafencity bölgesinin farkına varılması sonucunda kent tasarımında yeni düzenlemelere gidilmiştir. Tüm plan, kentsel tasarım planını yapısal ve taşımacılık planını ayrıca da su taşkınına karşı alınacak önlemleri ve açık alan kullanımını tanımlayan bilgileri içermektedir (HPADC,2006).



Şekil 3.3 Şehir Planlama Konsepti 2007 (Hamburg Port Area, 2007)

Projeye göre Hafencity bölgesinin gelişimi yaklaşık 25 yıl sürecek bir zaman diliminde tamamlanacaktır. Bölgenin genel altyapısını ve kentin ihtiyaçlarını karşılayabilmek için üst ölçekli düzenleme planı esnek olmalıdır. Hafencity gelişim projesinde bölgenin dönüşümü önerilirken, kentin gerçek gereksinimlerine alternatif fonksiyonlar ve mekânsal yorumlar getirilmektedir (HPADC, 2006)

Hafencity üst ölçekli düzenleme planı, kent merkezinde konutların yeniden yerleştirilmesi, geniş çaplı yeni iş olanaklarının yaratılması için ve alışveriş, eğitim, kültür eğlence ve kent turizm fonksiyonlarında yeni hareketler yaratacak şekilde kentsel karışımı oluşturmaktadır. Gelecek dönemde planlanması düşünülen kent merkezi dönüşüm projesinde, üretim ve ticaret sektöründeki teknolojik ilerlemeler göz önünde tutulmalı ve bunların kent dokusunda tekrardan yer alabilecekleri düşünülmelidir (HPADC, 2006).

Hafencity batı bölgesi; Sandorkai, Sandtorpark, Strandkai, Dalmankai, Überseequartier, Magdeburegerhafen, Grassbrooktorkai gibi birçok fonksiyonun bir arada kullanıldığı bölgelerden (Şekil 3.4.) oluşmaktadır. Proje hazırlanırken dikkat edilen bazı noktalar şöyledir:

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



Şekil 3.4 Hafencity yerleşim planı (HPADC, WALH, 2007)

Hafencity, alışveriş, eğlence, boş zaman aktiviteleri, kültürel ve turistik faaliyetler için özel olanaklar sunacaktır. Hamburg metropolünün kent fonksiyonlarına ek olarak, uluslar arası ilişkilere hitap edecek fonksiyonlar getirilecek, liman peyzajına özen gösterilecektir. Madgeburger Hafen etrafındaki bölge bu talebe uygun bir alandır. (HPADC, 2006).

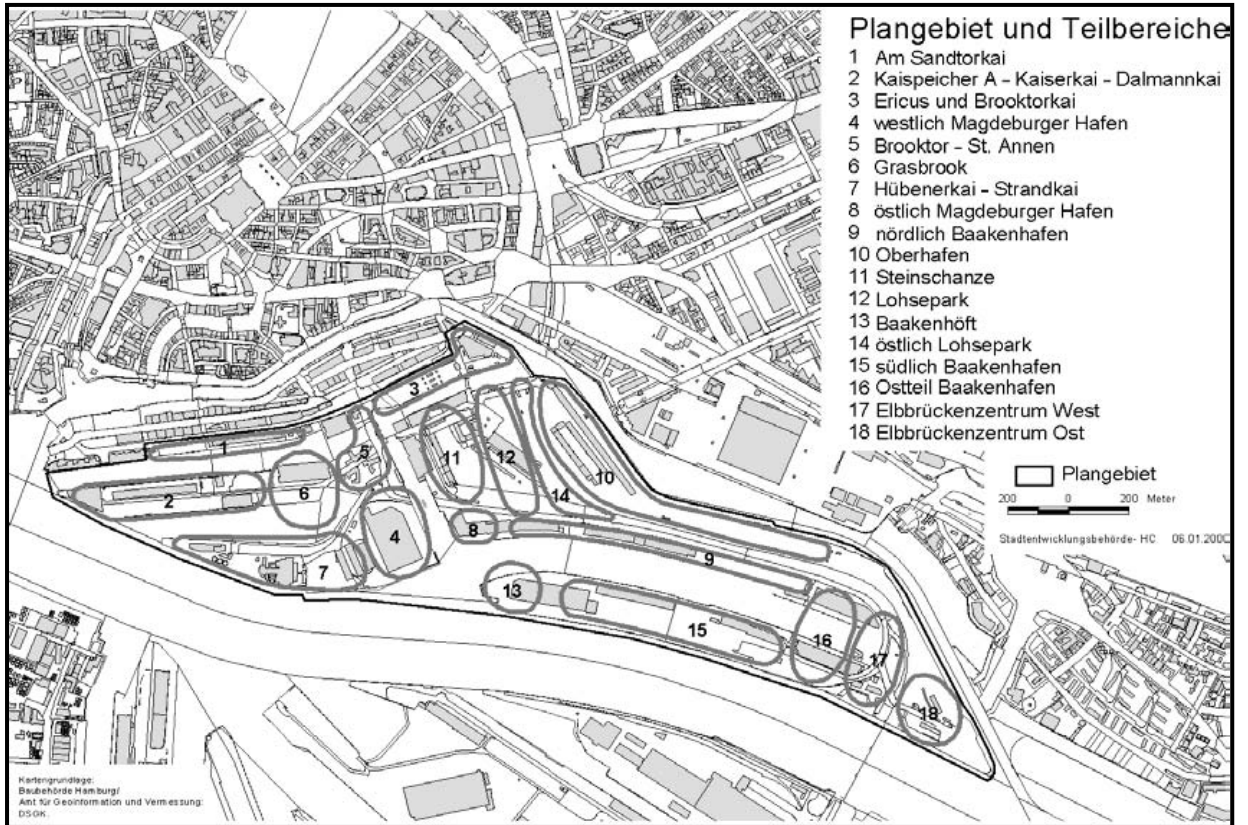
Suyun kullanımı su kenarlarındaki bölgelerin kamu, yaşam-iş alanlarının kalitesine katkıda bulunmaktadır. Bu nedenle Strandkai'daki yolcu terminaline, Sandtorhafen'daki tarihi limana, Grasbrook'taki ve Baakenhafen'daki marinaların yapımlarına öncelik verilmektedir. Hafencity projesi, kent merkezi konut talebini karşılayacak, bu talebe göre değişiklik gösterecek, geniş çapta bireysel ve farklı nüfus gruplarına hitap edecek 5.500 yeni daire önermiştir. Yerleşim fonksiyonları için bölge, su ve açık alanla olan ilişkisi ile uygun bir bölgedir. Bu bölgeler; Sandtorhafen, Baakenhafen ve Lohseplatz parkının her iki tarafındaki bölgelerdir (HPADC, 2006).

Üst ölçekli düzenleme planında temel alınan özellik Hamburg'un silüetidir. Hamburg kent silüetini kiliseleriyle, belediye binası ve çok katlı binalarıyla ile ele alabiliriz. Silüete göre Hafencity bina yükseklikleri, bölgenin tarihi antrepo yapısı olan Speicherstadt yüksekliğini geçemeyecektir (HPADC, 2006).

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

Yürüyüş ve bisiklet yolları Hafencity bölgesindeki caddelerin dönüşümüne bağlı olarak düşünülecektir. Cadde genişliği ve cadde yüzeyleri buna bağlı olarak planlanacaktır. Elbe Embankment Parkı ve Lohsepark Binnealster çevresindeki Hamburg kent merkezi ile en önemli yürüyüş hattına bağlanacaktır. Yürüyüş ve bisiklet alanları su üzerindeki gezinti yerleri ile çekici hale getirilecektir (HPADC, 2006)

Proje Alanı ve Bölümleri:

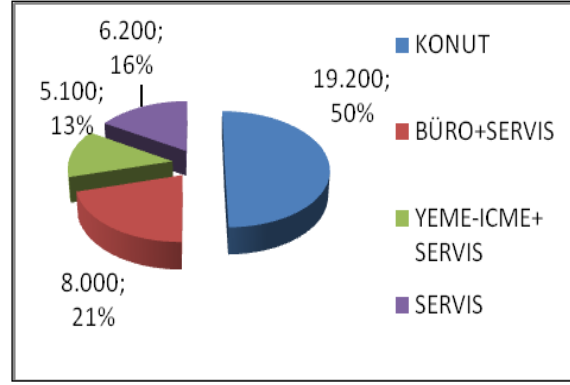


Şekil 3.5 Hafencity proje alanı ve bölümleri (HPADC, 2006)

Hafencity'nin bölümlere ayrıştırılması ve birbirinden ayrı bölümlerin açıklaması, tümünden bir şehir planlama konseptiyle oluşturulmuştur. Büyük ölçekli düzenleme planı bu amacı için, mevcut alt alanlar, coğrafi konum, kullanım, şehir planlaması tipoloji ve gelişim tarihine

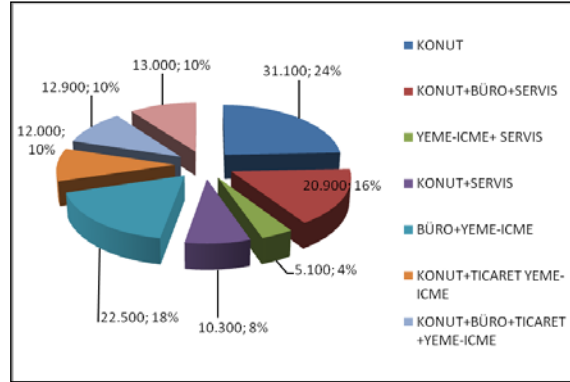
benzerlik gibi kriterlerle bu benzerliğe sahip biçim bölümleriyle kombine edilmektedir. Bundan dolayı bölgelere ayırma işlemi, Hafencity batıdan doğuya gelişimiyle ilgilidir. Hafencity proje alanı Şekil 3.5.'te görüldüğü gibi 8 bölgeye bağlanmış 18 parçaya bölünmüştür.

1-Sandtorkai; Sandtorkai projenin tamamlanan ilk bölümüdür. Geleceğin geleneksel gemicilik limanı olarak görülen bu bölgenin %50'sini konut alanları,%21'ini büro binaları ve servis alanları,%16'sını servis alanları,%13'ünü yeme içme ve servis alanları oluşturmaktadır (Şekil 3.6.).



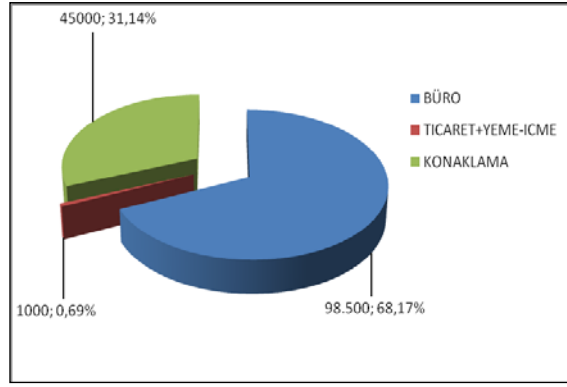
Şekil 3.6 Sandtorkai fonksiyon dağılımı

2-Dalmankai; Hafencity'de karma fonksiyonların birçoğunun aynı anda toplandığı bir bölgedir. Bünyesinde konut alanları baskın olmak üzere büro, yeme içme servis alanlarının ve kültürel faaliyetler için büyük bir konser salonun bulunduğu alandır (Şekil 3.7).



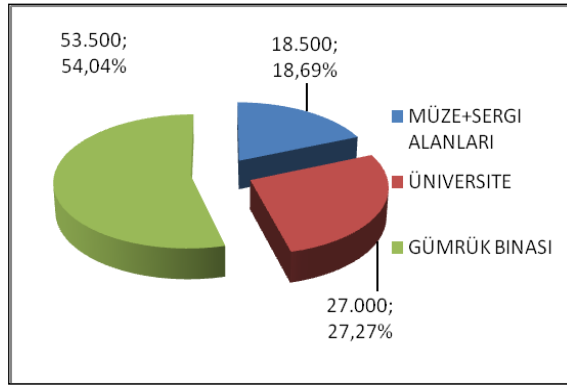
Şekil 3.7 Dalmankai fonksiyon dağılımı

3-Brooktorkai; Hamburg'un Hafencity 'e açılan kapısıdır ve şehir merkezinin doğusunda yer alır. Kültür ticaret ve servis alanları için ayrılan bölgenin çoğunluğunu konaklama ve büro binaları oluşturmaktadır (Şekil 3.8.).



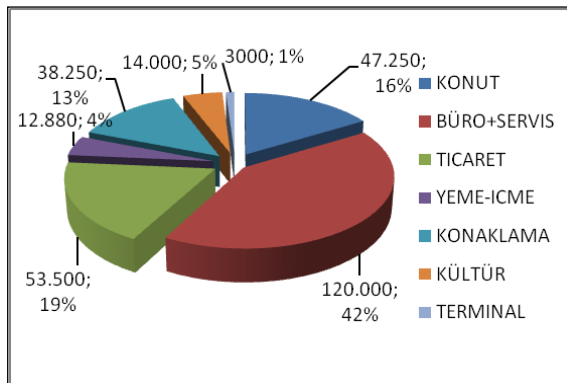
Şekil 3.8 Brooktorkai fonksiyon dağılımı

4-8-Magdeburgerhafen doğu ve batı bölgesi; Hafencity Üniversitesini içinde barındıran bölge, Müze sergi alanları, Gümrük binası gibi fonksiyonların bir araya gelmesiyle oluşmaktadır (Şekil 3.9.).



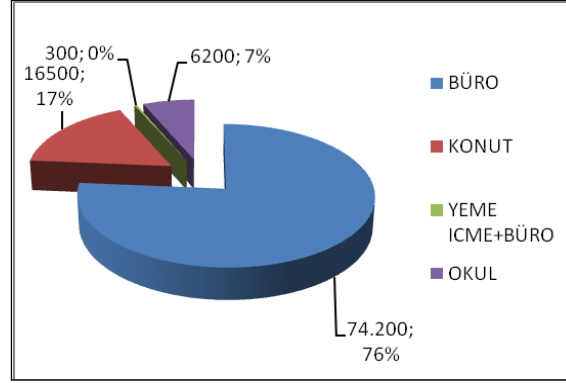
Şekil 3.9 Magdeburgerhafen fonksiyon dağılımı

5-Brooktor-St. Annen(Überseequartier); yapımına 2007 Eylül ayında başlanan 275.000 m²'lik alana sahip bölge, kültür yapıları, yeme-içme alanları, konaklama binaları, ticaret bölgesi ve terminali ile neredeyse başlı başına bir kent merkezi olma niteliği taşımaktadır (Şekil 3.10.).



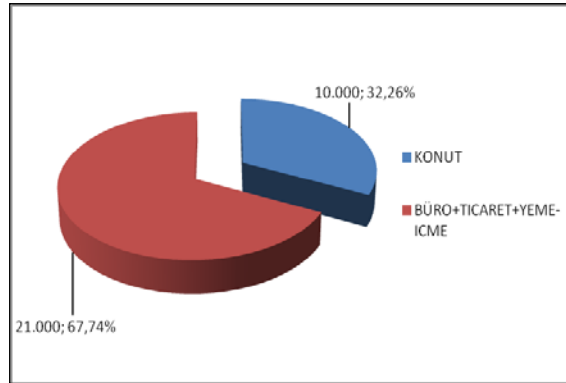
Şekil 3.10 Überseequartier fonksiyon dağılımı

6-Grasbrook merkezi, Sandtorhafen'in sonlarına doğru onun özel karakterini alır. Burada kat yükseklikleri 5 kattan 10 kata kadar yükselir. Merkezi yer ve iyi ulaşım altyapısı, bölgedeki bitki örtüsüyle birleşerek yaşanılır ortak kullanım alanlarını oluşturur. Çoğunluğunu büro binalarının oluşturduğu bölge okul yeme içme alanları, konut gibi fonksiyonları da içerisinde barındırır (Şekil 3.11.).



Şekil 3.11 Santorpark-Grassbrook fonksiyon dağılımı

7-Strandkai, Grasbrook'un güney-batısına doğru Elbe kıyılarında uzanır. Bölgeye, batı ve güney-batıya dokların görüşlerinin vuruyor olması, nehrin diğer kenarında, HafenCity'nin en çekici yerlerinden biri yapmaktadır. Bu arka plana karşı, bu bölge bir çevrenin gelişmesi için ideal olacak, apartman daireleri, büro binaları zemin katlarda yer alan lokanta kafe gibi mekânlarla canlı tutulacaktır (Şekil 3.12.), (HPADC, DFE, 2007), (HPDC, HF, 2007), (HPAC, HHP, 2007).



Şekil 3.12 Strandkai fonksiyon dağılımı

9-Kuzey Baakenhafen Limanı; tamamı konut bölgesi olarak ayrılmıştır. 74.000 m² toplam inşaat alanı vardır.

10-Oberhafen harbour; bölge içerisinde modern iş merkezleri konutlar ve servis mekânlarından oluşan karma fonksiyonlu bir alan olarak tasarlanmıştır. Toplam inşaat alanı 80.500 m²'dir.

11-Steinschanze; bölge servis alanları, konut, yeme-içme ve ticaret gibi fonksiyonları içerecek şekilde planlanmıştır. Toplam inşaat alanı 120.000 m²'dir.

12-Lohsepark; yeşil alan parklar ve konutlara ayrılmış bölgenin toplam inşaat alanı 12.000 m²'dir.

13-Baakenhöft; 41.000 m²'lik inşaat alanına sahip bölge servis alanları sosyal tesisler ve konut alanı olarak ayrılmıştır.

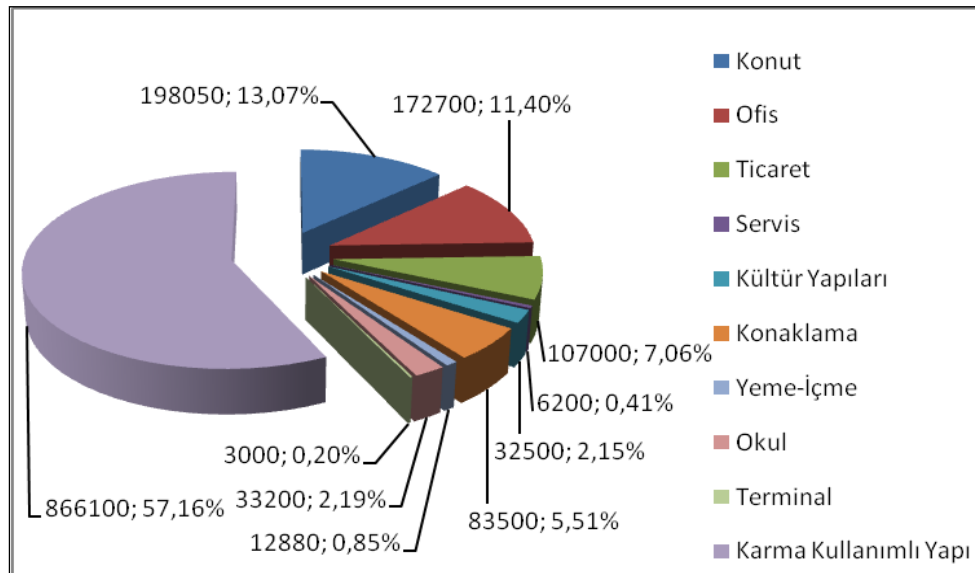
14-Doğu Lohsepark; bölge servis alanları, konut ve sosyal tesisler için ayrılmıştır. Toplam inşaat alanı 41.000 m²'dir.

15-Güney Baakenhafen Limanı; Konut ve yeşil alan için planlanmıştır. Toplam inşaat alanı 97.000 m²'dir.

16-Batı Baakenhafen Limanı; servis alanları ve konut için ayrılan bölgenin toplam inşaat alanı 136.500 m²'dir.

17-Elbe Köprüsü doğu merkezi; tamamı servis alanlarına ayrılan bölgenin toplam inşaat alanı 83.000 m²'dir.

18-Elbe Köprüsü batı merkezi; tamamı servis alanlarına ayrılan bölgenin toplam inşaat alanı 127.000 m²'dir (HPADC, 2006).



Şekil 3.13 Hafencity fonksiyon dağılımı

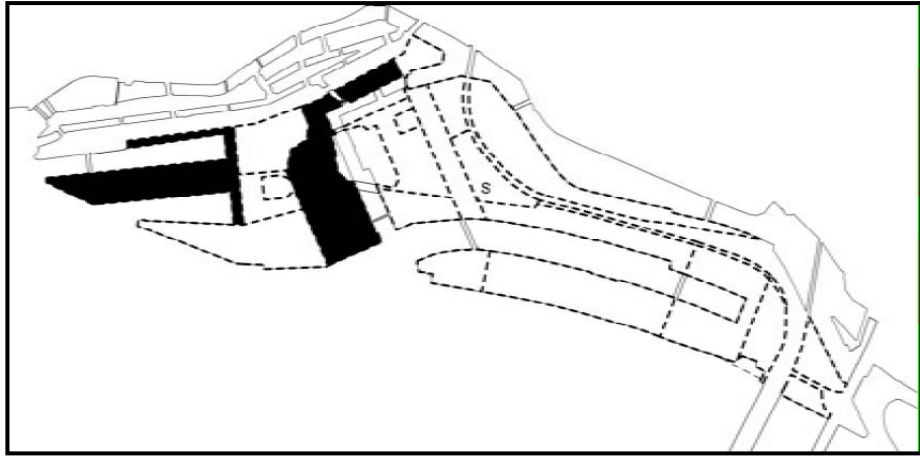
Yukarıdaki Şekil 3.13'te Hafencity fonksiyon dağılımı bulunmaktadır. Buna göre projenin büyük bir bölümünün karma kullanımlı yapılara ayrıldığını görmekteyiz. Karma kullanımlı yapılar

içerisinde ticaret alanları, restoranlar, ofisler, konut servis alanları gibi mekânlarının tümünü ya da bir kısmını barındıran yapılardır. Ayrıca şekle göre ofis binaları, konutlar ve konaklama yapıları da önemli bir yer tutmaktadır. Hafencity konutların, ofislerin, dükkânların yanı sıra kültür faaliyetlerinin, boş zaman aktivitelerinin ve turizm fonksiyonlarının yer aldığı karma fonksiyonlu bir bölge olarak planlanmışsa da kültür yapıları konaklama ve yeme içme alanları projenin küçük bir kısmını oluşturmaktadır. Konaklama %5.51, Kültür yapıları %0.41, Yeme içme alanları %0.85 'lik bir alanı kaplamaktadır.

Proje Aşamaları:

Hafencity 2025 yılında tamamlanmak üzere 6 aşamada planlanmıştır. Proje alanı olarak Hafencity bölgesinin toplam alanı 155 ha'dır. Bunun 55 ha'lık alanı su bölgesi, 100 ha'lık alanı da kara parçasıdır. Bölgenin belediye merkezine olan uzaklığı 800 metre merkez istasyon binasına olan uzaklığı da 1.100 metre kadardır. Projelendirilecek bölgenin batı-doğu doğrultusundaki genişliği 3.300 metre iken kuzey-güney doğrultusundaki uzunluğu 1.000 metre kadardır. Toplam rıhtım uzunluğu da 9.750 metredir. 5.500 apartman 10.000-12.000 kullanıcı için, 20.000 çalışan içinse ofis alanları inşa edilecektir (HPADC, 2006).

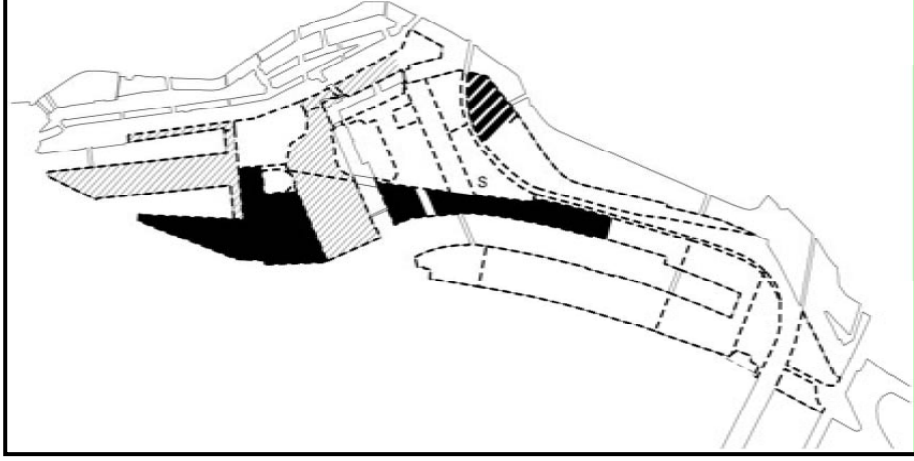
1.Aşama; Sandtorkai, Dalmanckai, Kaispeicher A, ayrıca gümrük bölgesi olan Brooktor bölgeleri Kibbelsteg bölgesinin karşısında birleştirilecektir (Şekil 3.14). Bu bölgeler ilk inşa çalışmalarının başladığı bölgelerdir (HPADC, 2006).



Şekil 3.14 2005 Yılına Kadar Gerçekleşen 1.Aşama (HPADC, 2006)

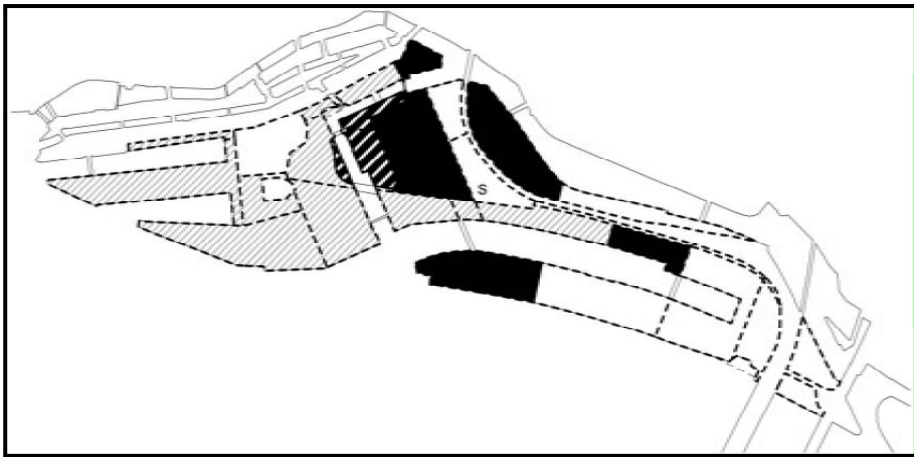
2.Aşama; Magdeburger Limanının batısında bulunan Dalmanckai konut bölgesi, Grasbrook, Brooktor 'un batı bölgesi, yüksek yoğunluklu Strankai/ Hübnerkai bölgeleri 2005-2015 yılları arasında gelişimi sağlanacak bölgeleridir (Şekil 3.15). Madgeburger Hafen'da Elbe Nehri üzerine doğu ve batıyı birbirine bağlayacak köprü bu dönemde yapılacaktır. Baakhafen limanında

konut projesi, okul ve gündüz çocuk bakım evleri projeleri inşa edilecektir. Oberhafen'nın kuzey bölgesinde modern ticarete olanak verecek olan bir pazar kurulacaktır. Hamburg demiryolu hattının bir kısmı tamamlanacaktır. Grasbrookhafen marinası tamamlanacak, yolcu gemileri Kaiserkai iskelelerinde, Strandkai'den Madgeburger limanına kadar olan bölgede görevlerine başlayacaktır (HPADC, 2006).



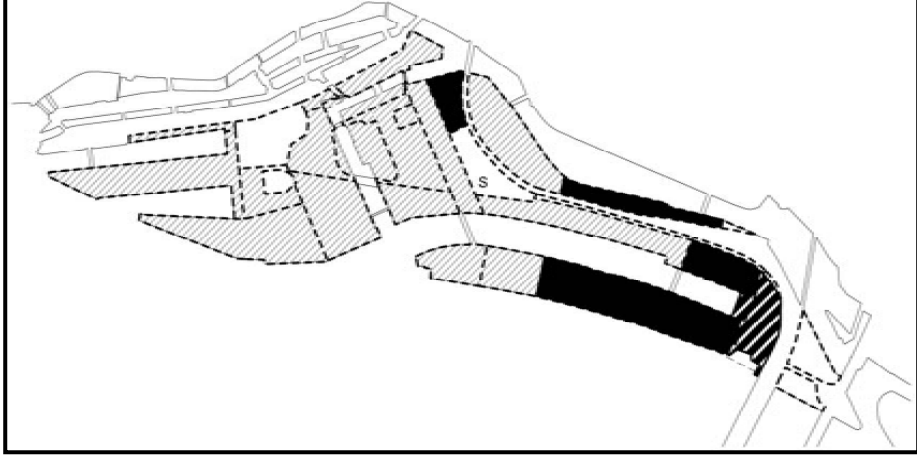
Şekil 3.15 2010-2015 Yılları arası gelişim 2. aşama (HPADC, 2006)

3. Aşama; Ericus-spitze, Steinschanze ve Baakenhafen boyunca kuzey-güney aksında gelişim projesi gerçekleştirilecektir (Şekil 3.16). Yeni bir ana yol bağlantısı inşaatı başlayacaktır. Lohsepark bu dönemde tamamlanacak, Baakhafen'in güney kesiminde Elbe Riverside Park ve su spor faaliyetlerine hizmet verecek birimler inşa edilecektir (HPADC, 2006).



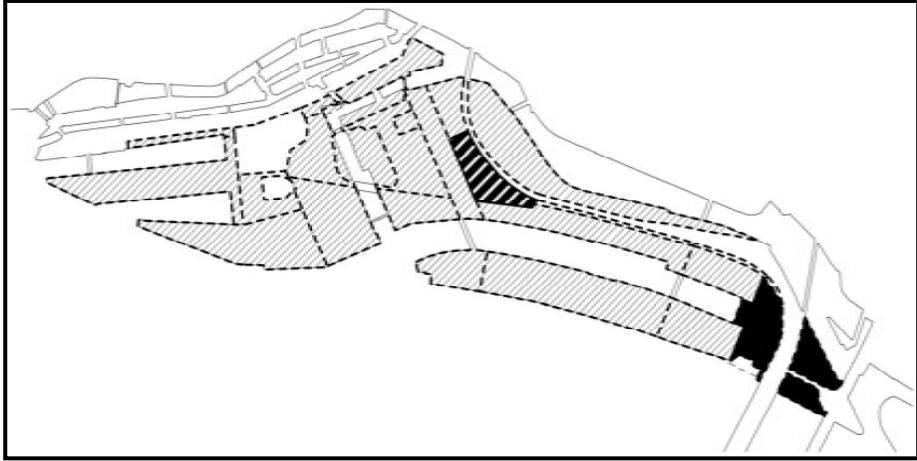
Şekil 3.16 2015-2020 Yılları arası gelişim 3. aşama (HPADC, 2006)

4.Aşama; Baakenhafen'ın güney ve batı bölgesini içermektedir. Batı Lohsepark, Oberhafen iskele bölgesi de bu aşamada yapılacaktır (Şekil 3.17). Kentten bölgeye uzanan raylı taşımacılık sisteminin, köprünün yapımı ve spor botları marinasının da yapımı başlayacaktır (HPADC, 2006).



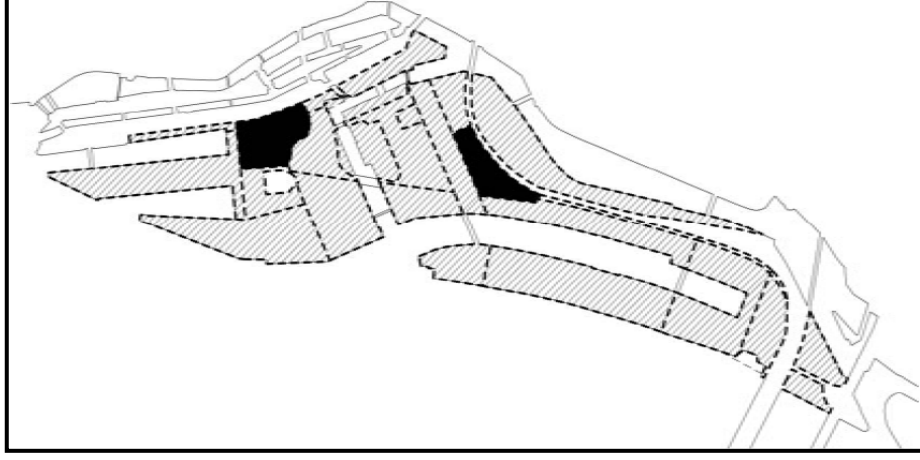
Şekil 3.17 2015-2020 Yılları Arası Gerçekleşen 4.Aşama (HPADC, 2006)

5.Aşama; Elbe köprüsü merkezi bu aşamada Hafencity içerisinde önemli bir yerleşim gelişme potansiyeli olacaktır (Şekil 3.18). Yol yapımı ve bölgesel tren istasyonu, merkezi servisin inşası bu dönemdedir. Elbe Riverside Park ve Entenwerder parkını bağlamak için bir yaya yolu yapılacaktır (HPADC2006).



Şekil 3.18 2020-2025 Yılları arası gelişim 5.aşama (HPADC, 2006)

6.Aşama; Tüm bölgelerin gelişimi tamamlandıktan sonra birçok limanın bağlantısı Speicherstadt bölgesinde görülmektedir (Şekil 3.19),(HPADC, 2006).



Şekil 3.19 2025 Yılından Sonra Beklenen Gelişim 6.Aşama (HPADC, 2006)

Değerlendirme:

Bir bölümü henüz tamamlanan Hafencity planlanan gelişimini 2025 yılına kadar tamamlayacaktır. Bir su kenarı yerleşmesi olarak gelişimini sürdüren bölge su kenarı ambiyansı, konutları, ofis binaları, kültür yapıları, turizme dönük alanları ile Hamburg'un içinde ayrı bir şehir gibidir.

Hamburg Limanının kuruluşu 12.yüzyıla ilkel liman öncesine dayanır. Speicherstadt tarihi bölgesi ile Elbe nehri arasındaki bölgede yer alan liman Ortaçağ'da Elbe nehri, Avrupa'nın merkezine giden kolay yollardan biridir. 12. yüzyılda birçok rotanın kesişme noktası olan liman Avrupa'nın önemli ticari limanlarından biri haline gelmiştir.2.dünya savaşıyla yıkılan liman 1956 'da tekrar yapılarak gelişimine 2.nesil liman olarak devam etmiş daha sonra teknolojik gelişmeler sonucu 3. Nesil limanların alt yapısına sahip olamadığı için daha az kullanılır hale gelmiştir. Aynı zamanda yapay bir liman olan Hamburg limanı kentten uzaklaşarak büyüdüğü için bir süreliğine kent limandan ayrı kalmış bunun sonucunda kıyı alanları düzenlemeleri burada da başlamıştır. Bölge karma fonksiyonlu esnek bir tasarımla planlamıştır.

Buna göre bölgede; Karma kullanımlı yapılar, ofis binaları, servis alanları, rekreatif alanlar, demiryolu, köprüler, yolcu terminali, marina, kültür ticaret ve turizm merkezleri, spor kompleksi, okul yapılacaktır. Proje alanının %6'sını konaklama yapıları,%2'sini kültür yapıları, %1'ini yeme içme alanları oluşturur.

3.2.2. Amsterdam

Amsterdam; Ij ve Amstel nehirlerinin Ijsmeer' e döküldüğü yerde kurulmuş bir liman kentidir (Görgülü, 2006).

13. yüzyılda Amstel ırmağı üzerinde kurulan kent, 17. yüzyıldan itibaren, liman, tersaneler, balina yağı ve tekstil fabrikalarıyla ilk sanayi bölgesi, kanal şebekesi, evleri, depoları, iş yerleri, imalathaneleri kiliseleri ve kamu yapılarıyla kent planını oluşturmaya başlamıştır.

Gemici, balıkçı ve tüccar bir gelenekten gelen bu kentin insanları, yaklaşık 750 yıldan beri, su taşkınlarıyla uğraşmış, mühendisliği, sınırlı topraklarda tarım ve çiçekçiliği başarmışlardır (Tokyay, 2007).

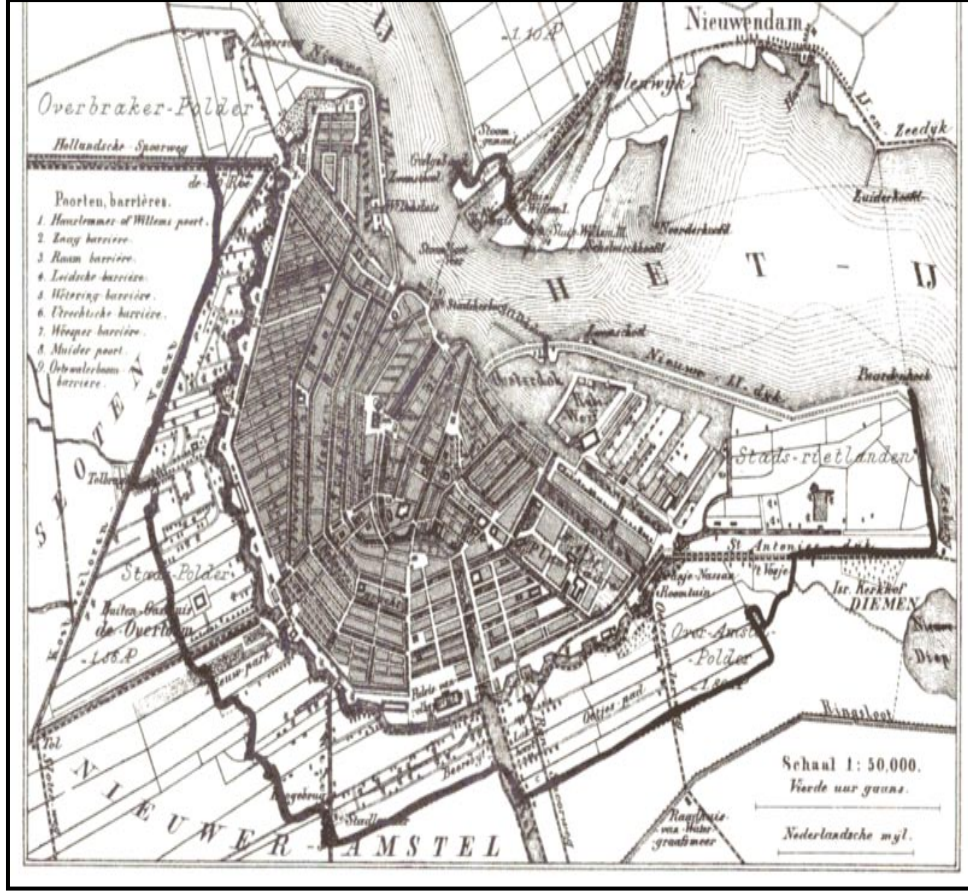
16. yüzyıldaki ekonomik Rönesans ticaret, taşımacılık ve gemicilik ile ilgilidir. Hollanda'nın en büyük limanı olan Amsterdam limanı bunda büyük rol oynamıştır. Yüzlerce şehrin görüntüsü IJ nehrini ön plana çıkarmış, şehir silueti vapurlarla dolmuştur. Şehir ve limanın birbirinin içine geçmesi konusu tarihçi Filips von Zesen tarafından 1664'te dile getirilmiştir. Şehrin genişlemesini ve gemi yapımını aynı kapsamda değerlendirmiştir. "SEE-Bau" terimini geliştirmiştir. Onun bakışında şehir sadece IJ boyunca genişlememiştir, batı Hint adaları kadar uzak tüm bilinen dünya üzerinde, deniz inşaatına doğru genişlemiştir (Abrahamse, 2005) .

Şehrin konumu, limanın gelişmesinde önemli bir faktördür. İç kesim denizine(Zuiderzee) erişim, şehirden uzak yerlerle ilişkili olarak güzel bir konumla kombine edilmiştir. IJ gemiler için iyi bir demirleme alanıdır (Abrahamse, 2005).

Amsterdam limanı sadece ekonomik büyümede değil şehir gelişiminde de önemli rol oynamıştır. Şehir gelişiminde, liman daima ön planda olmuştur. Liman alanının genişlemesi pek çok yer açısından şehrin genişlemesine sebep olmuştur. Şehre planlama açısından bakıldığında da şehrin liman bölgesinin 16. yüzyıldaki dinamikleri tekrar gelişim planlamasının ilk bölümlerini oluşturmuştur. Kullanılmayan limanlar şehir tarafından absorbe edilir ve yerleşim alanlarına dönüştürülür, yeni geniş limanlar IJ' de inşa edilirken 1586'da Lastage'in yerleşim alanına dönüşümü ve 17.yüzyıldaki eski doğu adalarının limandan yerleşim alanına dönüşüm projelerine örnektir (Abrahamse, 2005).

Doğu liman kesiminin tarihi, Amsterdam'ın ikinci altın çağı olan 19. yüzyılın ikinci yarısına dayanmaktadır (Şekil 3.20). Vapurların ve demiryollarının tesisi, 16. ve 17. yüzyıllarda yapılmış olan eski limana kayda değer bir gelişim sağlamışlardır. Büyük deniz taşıtlarının yükleme-boşaltma işlemleri için çok büyük rıhtımlar bir ihtiyaçtır. Demiryolu sistemlerinin tüm sisteme

ulaşması bir diğer 19. yüzyıl fenomeni olmuştur. Doğu liman kesiminin adalarının bir geleneğinin parçası olması, Uilenburg adasının yapılaşmasıyla başlamıştır (Abrahamse, 2005).



Şekil 3.20 1876 Amsterdam kent haritası [22]

Liman adaları takımadasının IJ Nehri yatağı boyunca karmaşık bir altyapıyla yapılaşması sonucunda, hızlı gelişimler gözlenmiştir. Tarih göstermiştir ki, Amsterdam limanının şehrin gelişimine çok önemli etkisi olmuştur ve liman kesiminin tekrar yerleşim alanlarına dönüşmesi, 16. yüzyıla geri dönüş olarak görülmektedir (Abrahamse, 2005).

IJ 'nin doğu yatağı boyunca sea-dike, Amsterdam kent yapısının en önemli elementidir. Bendin iç kısmında şehir, dışında liman uzanır. Şehirde kanallarla bezenmiş yerleşim blokları görürüz. Dışında da IJ içinde yapılanmış, liman adacıkları görürüz. Liman, bent dışına, şehrin tüm alanını kapsamaktadır; gelgit limanıdır, doğrudan açık denize bağlanmaktadır. Sea-dike gerisindeki tüm alanlar yüksek gelgitte sel riski altında kalmıştır (Abrahamse, 2005).

Ortaçağda, IJ bendi, Amstel nehrine doğru bağlanmıştır. Nehir gemilere güvenli demirleme sağlaması için çift pilonla engellenmiştir. Pilonlar aynı zamanda askeri fonksiyon sağlamaktadırlar. Merkez istasyon yapılarına kadar şehir pilonlarla korunmaya devam etmiştir. IJ

'nin gelgit akıntısı kendisini bir set haline getirmiştir. Şehrin gelişmesi, IJ boyunca liman önünde uzanmıştır. Sea-Dike ötesinde oluşan bu alanlar 16.-17 yüzyıl boyunca liman takımadalarına dönüşmüş, Lastage' in temelini oluşturmuştur (Abrahamse, 2005).

Doğu liman kesimi ile kuzey denizi kanalıyla doğrudan bağlantı oluşturulmamıştır. Orenjilzen'in inşası IJ ve Zuiderzee arasında bağlantıyı sağlamıştır. İkinci dünya savaşından sonra bağlantı doğu limanı için aşağıya doğru devam etmiştir. Sanayinin gelişmesiyle, konteynır tipi taşımacılık gelişmiş ve geniş rıhtımlara ihtiyaç duyulmuştur. Bu da doğu limanında mevcut değildir. Hava taşımacılığı da okyanus aşırı yolcu sayısını deniz taşımacılığında azaltmıştır. Batı limanında ise toprak mevcudiyeti bakımından elverişlidir. Belediye 1978-1982 arasında yerleşim alanına dönüşüm programını uygulamıştır. Amsterdam yeni bir gelişimle karşı karşıyaydı kalmıştır. Aynı zamanda demiryolu ve su yollarının konumsal planlanması da mümkün olmuştur (Abrahamse, 2005).

Hangarların, iş merkezlerinin ve depoların mimari tasarımları sanatsal özellik taşımaktadır. Düşük hacimli hangarlar kaldırılmış, fakat bazı yerlerdeki depoların konumları yerlerinde bırakılmıştır. Devamlılık da mimari tasarımda önemli bir konudur. Muazzam büyüklükte mimari yapıtlar, koyu tuğla kullanımı çok yerde uygulanmıştır. Mevcut ev topolojileri özgürlüğü yansıtmaktadır ve yapıtların ilk sahiplerini işlerine ve yaşamlarına adapte etmiştir. Böylece eski limanın gemilerinin yerini mimari turistler almış, Amsterdam'ı uluslararası bir cazibe merkezi haline getirmiştir (Abrahamse, 2005).

Planlama Kararları:

Dünyadaki ekonomik değişmelerle birlikte Amsterdam da mücadele içine giren şehirlerden biri olmuştur. Amsterdam sadece ekonomik olarak değil teknolojik olarak da üst düzeyde ve insanların birinci tercihi olması amaçlanmaktadır (Saris, 1993).

Kentsel yenileme programı gerekli yatırımları iyi karlarla yapacak şekilde düzenlenmiştir. Sadece para açısından değil aynı zamanda işlerin çoğaltılması ile de ilgilidir. Kalite ve yaşanabilirliğin amacı kalıcı bir düzen sağlamaktır. Amsterdam kendisini yegâne yapacak atmosfere sahiptir. Bu da Amsterdam yenileme programı dâhilinde mümkün olacaktır. Bu program dört ana unsur üzerine kurulmuştur (Saris, 1993).

- Endüstriyel alanların Teleport dâhil dağınık gelişimi, güney doğu ofis bölgesi ve IJ toprak dolgusu boyunca çok sayıda yeni yerleşimler

- Dikkat çekici bir yenileme ve konut alanlarının genişletilmesi, kısmi olarak Slotern'de, Modelveche Aker Limanı ve Nieuw Oost bölgesinde
- Ulaşılabilirliği arttırması için yeni ulaşım bağlantılarının sağlanması
- Tarihsel iç şehrin yerleşim, yaşama ,alışveriş ve kültür için güçlendirilmesi (Saris, 1993).

Amsterdam Yenileme Programı:

80'lerde şehir politikasında temel değişiklikler olmuştur. Bu politika şehir sınırları içersinde şehirden aktif bina programına geçisin yavaşlatılması üzerine kuruludur. Büyüyen konut gereksinimine cevap şehrin doğu kısmından giderilecektir. 1978'den beri Amsterdam da IJ yanında bir konut merkezi oluşturulması üzerine planlar yapılmıştır. Buna göre Ij kıyısı The Eastern Harbour,Ij West-Ij Central-Ij East,Zeeburg,The Ij Plein Area,North Bank'tan oluşan beş bölgeye ayrılmıştır (Şekil 3.21), (Schuiling, 1993).



Şekil 3.21 Amsterdam kent haritası

The Eastern Harbour; liman fonksiyonu için düşünülen,1876-1927 yılları arasında bataklık olan bölge 5.767 adet konut,19.000 m² ofis alanı,32.600 m² birincil servis alanı (kamusal alan), kargo gemileri ve yüzen evler için ayrılmış bölgelerden oluşmaktadır (Schuiling, 1993).

Ij West-Ij Central-Ij East;850.000 m²'lik ofis alanı,133.000 m²'lik kamusal alan, 150.000 m²'lik sanayi alanı,84.000 m² Kongre-Otel-Müze bölgesinden oluşmaktadır (Tablo 3.3).

Zeeburg;25.000 adet konut,120.000m² ofis alanı,200.000 m² sanayi alanı,250.000 m² kamusal alan mevcuttur (Tablo 3.3).

Ij Plein Area;1.400 adet konut yer almaktadır (Tablo 3.3), (Schuiling, 1993).

Amsterdam Rinstad Hollanda'nın merkezidir aynı zaman kültürel ve finansal bir kaynaktır.

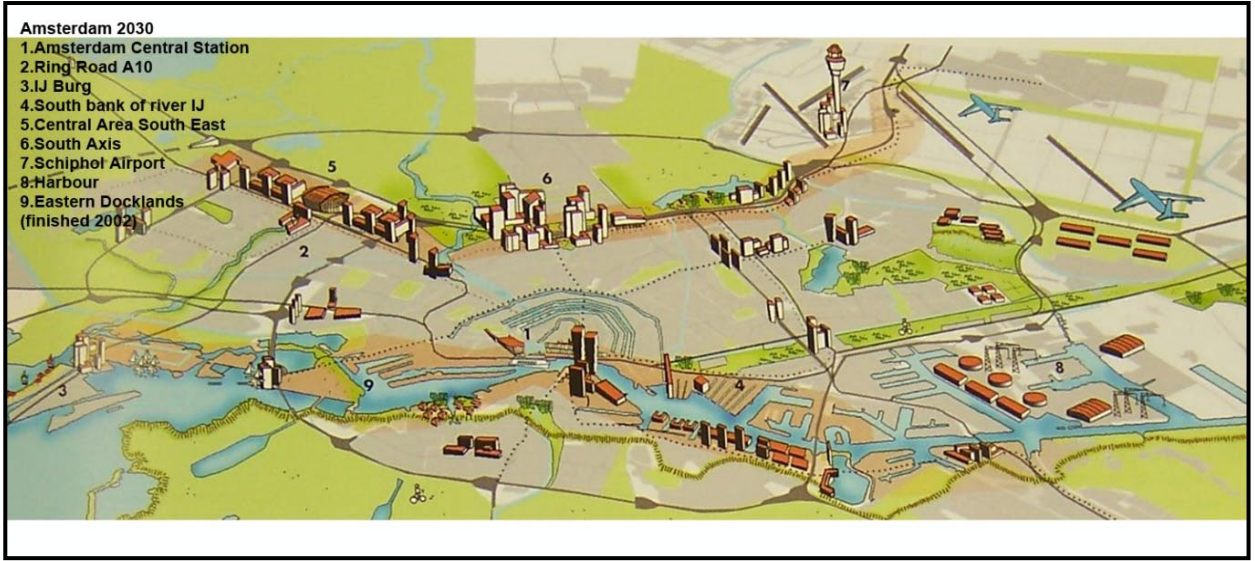
Tablo 3.3 IJ kıyısı gelişim programı (Saris, 1993)

Ij Kıyı Gelişimi Programı	IJ West Teleport/ Alftriangle	Central Ij- Borders	Ij East East Harbour	Zeeburg Nieu oost 1-2	Eastern Harbours	Ij Plein Area	Total
Konut Sayısı	1.000	1.200	9.000	25.000	5.767	1.4000	46.367
Ofis Alanları	400.000	425.000	25.000	120.000	19.000	—	989.000 m2
Sanayi Alanları	150.000	—	—	200.000	—	—	350.000 m2
Kamusal Alanlar	3.000	80.000	50.000	250.000	32.600	—	415.600 m2
Kongre/Otel/ Müze	—	84.000	—	—	—	—	84.000 m2

Kuzey denizinden 50 mil uzaklıkta bulunur. Tarihi kent setlerle Amstel nehrini Ij nehrinden ayırmaktadır. Ij Amsterdam'ın dünya ile bağlantısını sağlayan bir nehirdir.1882-1889 yılları arasında yapılan tren istasyonu kent-su ilişkisini koparmıştır (Saris, 1993).

Amsterdam çok kutuplu bir şehirdir. Uluslar arası iş merkezleri South Axis'te yer alır. Kentin iç kesimleri kültür, turizm ve ticari aktivitelerin merkezi olmuştur. Şehir yarım daireler üzerinde gelişmektedir.1928-1934 yıllarında ilk fonksiyonel şehir planı yapılmıştır.17. yüzyıl'da şehir IJ kıyısında değil kanallar etrafında gelişmiştir. Fakat 19. yüzyıl ve 20. yüzyılın başlarında tarihi çevresinde gelişmiştir. 1875'ten 20. yüzyıla kadar Amsterdam kuzey denizinden uzaklaşmıştır (Saris, 1993).

IJ boyunca gelişim önemlidir, çünkü liman ve tarihi kent bağlantısını kurmaktadır. Dönüşüm çeşitli bölümlere ayrılarak gerçekleşmiştir. İlk gelişim projesi kuzey Amsterdam da olmuştur. Eastern Dockland liman da ticaret yapan şirketlerin bulunduğu bir yerdir.1960-1970 yılları arasında bu şirketler Western Harbour'a taşınmış ve Eastern Harbour konut gelişimine açılmıştır (Saris, 1993).Gelişim projesinin 2030 yılına kadar öngördüğü planlama Şekil 3.22'deki gibidir.



Şekil 3.22 Amsterdam gelişim planı (Motta, 2002)

Eastern Harbour'un doğusunda bulunan IJ Burg gelişim projesinin ilk aşamasıdır. Projenin amacı liman kıyısını tarih ve kültürle buluşturmaktır. On yılda tamamlanacak olan IJ Burg tamamen konut bölgesi olarak planlanmıştır (Marshall, 2001).

80'lerin başında yeni planlama politikası oluşmuştur; kompakt kent. Amaç şehre kompakt bir form verip mümkün olduğunca çok sayıda kentsel işlevi belirlenen alanda verebilmektir (Marshall, 2001).

1984'te bir yarışma açılmış ve gelişimde 2. bir döneme girilmiştir. Yüksek kalite ve alt yapı çalışmaları önem kazanmıştır (Marshall, 2001).

Buna göre açık mekân kavramı çerçevesinde bir planlama yapılmıştır. Bu planlamaya göre ada şehre tren yolun altından geçen koridorlarla bağlanmaktadır (Marshall, 2001).

Amsterdam kıyı gelişimi projesi konsepti merkez istasyon kompleksinin bir ulaşım merkezi haline gelmesidir. Tramvay otobüs istasyonları metro istasyonu hepsi bu bölgede toplanmıştır.

Ij tüneli üzerinde Oosterjike Handelskade'nin başında Science Center, Musik Center, IJ Turm yapılmıştır. Bu alanın geleceğin kültür sanat ve bilim merkezi olabileceği düşünülmektedir. Bölgede ayrıca otel, iş parkları, eskiden depo olup şimdi konuta dönüştürülen binalar, iş ve konut fonksiyonlu yapılarda bulunmaktadır (Marshall, 2001).

1985'te yapılan planla Ij boyunca kentin sorunu olan konut sıkıntısı çözülmek istenmiştir. Bu alanda %40'ı sosyal konut olan yerleşmeler yapılmıştır. Yapılacak projeden tüm gelir gruplarının yararlanması istenmiştir. (Marshall, 2001)

1999 yılından itibaren Amsterdam farklı bir çehreye bürünmüştür. Yeni açılan ulaşım akslarıyla bağlanan yeni konut alanları, iş ve ticaret merkezleri iddialı yapılarla ortaya yepyeni bir Amsterdam çıkmıştır. 2001 yılından sonra 24.000 yeni konut, 5000 renovasyon yapılması proje kapsamına alınmıştır. İşlevlerini yitiren liman adalarının dönüşümüyle farklı konut bölgeleri, farklı mimarlarca planlanmıştır. Böylece hem kültürel hem de mimari turistler için görülebilecek cazip mekânlar ortaya çıkmıştır. Son on yılın Amsterdam'da mimarının 10 altın yılı olarak adlandırılması ise yapılan dönüşümün başarısını yansıtmaktadır (Görgülü, 2006).

Değerlendirme:

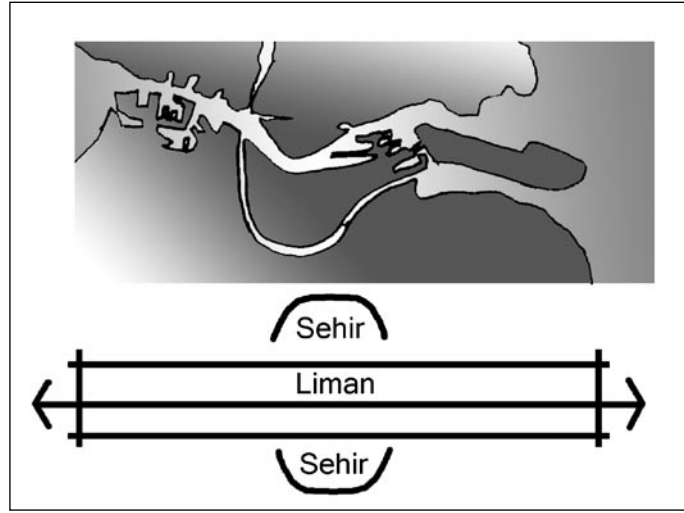
Amsterdam, 17. yüzyıldan itibaren, liman, tersaneler, balina yağı ve tekstil fabrikalarıyla ilk sanayi bölgesi, kanal şebekesi, evleri, depoları, iş yerleri, imalathaneleri kiliseleri ve kamu yapılarıyla şekillenmiştir. 16.-17. yüzyıllarda oluşan limanın varlığı ilkel liman öncesine dayanmaktadır. Yüzyıllardır su taşkınlarıyla uğraşan halk, gemicilik, balıkçılık, tüccarlık geleneğinden gelmektedir. 16. yüzyıldaki ekonomik Rönesans ticaret, taşımacılık ve gemicilik alanında ciddi bir büyümeye neden olmuştur. Gemilerin büyümesiyle su üzerinde kurulan kentin büyümesi aslında doğru orantılı gerçekleşmiştir. 2. nesil limanların olduğu dönemde endüstriyel gelişmeler sonucu konteynır taşımacılığı gelişmiş ve eldeki rıhtımlar yetersizleşmeye başlamıştır. 1882-1889 yılları arasında yapılan tren istasyonu kent-su ilişkisini koparmıştır.



Şekil 3.23 Tarihi kent kıyısı

Yarım daireler üzerinde kanallar etrafından gelişen kentin iç kesimleri kültür, turizm ve ticari aktivitelerin merkezi olmuştur. Amsterdam 19. yüzyıl ve 20. yüzyıl başlarında tarihi kent çevresinde gelişmiştir (Şekil 3.23).

IJ kıyısındaki bu endüstriyel gelişim kent merkezini kıyıdan uzaklaştırmıştır. 1980'lerin başında alınan bir kararla kıyı şeridinde oluşmuş endüstriyel yapılar Western dockland'a taşınarak bölgedeki yapılar, otellere, iş merkezlerine, konutlara dönüştürülmüştür. Ayrıca kentin konut sıkıntısını çözebilmek için IJ kıyısı konut gelişimine açılmıştır. Yapay adalarla yeni bir konut bölgesi oluşturulmuştur. Kent merkeziyle yeni konut alanlarını bağlayabilmek için yeni ulaşım aksları yapılmış, metro tramvay hatları açılmıştır.



Şekil 3.24 Amsterdam kıyı kent ilişkisi

Amsterdam limanının Şekil 3.24'teki kıyı şekillenmesine bakıldığında zaman nehir, şehri iki ayrı parçaya bölerek denize bağlanmaktadır. Fakat geniş bir kıyı bandı bulunmadığı için kent adalarla nehir üzerine doğru büyümüş ve planlanan kompakt kent yapısı ortaya çıkmıştır.



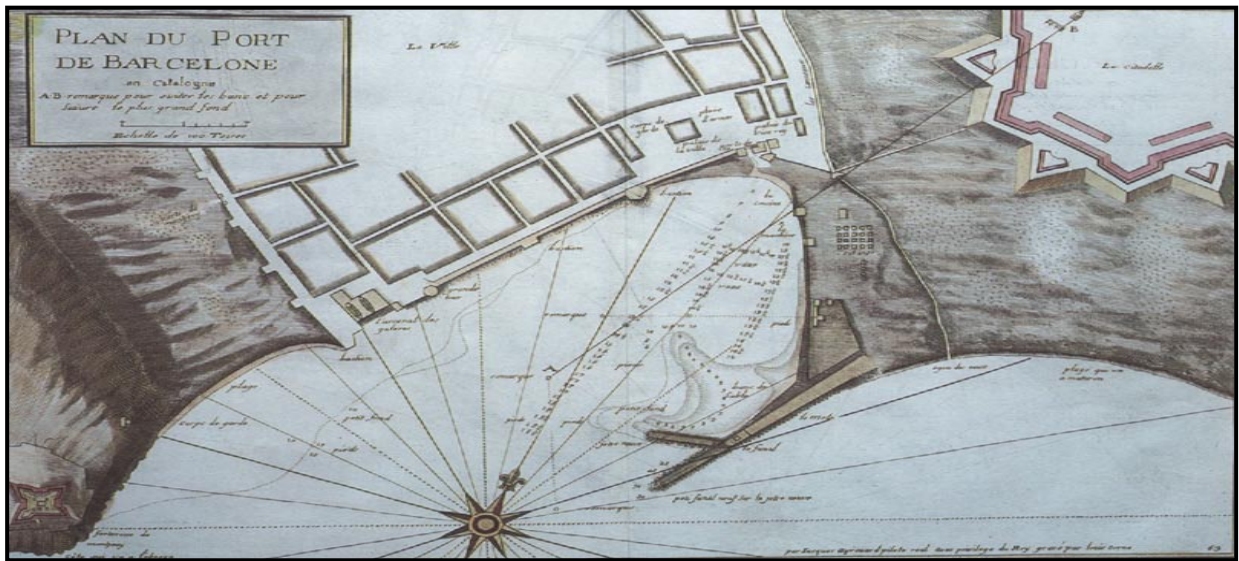
Şekil 3.25 Amsterdam limanı

Ij kıyısında gelişen kent parçasında, uygulanan plana göre şu fonksiyonlar kullanılmıştır; Konut blokları, spor- eğlence merkezi, kültürel- sosyal faaliyet alanları, tiyatro, okul, otel inşası, ticaret, alışveriş merkezleri, ofis birimleri yapılmış, bunun yanı sıra yeni bir liman ticaret bölgesi Western dockland'da oluşmuştur. Cadde ağları metro bağlantısı tramvay hatları kurulmuş su ağları köprülerle bağlanmıştır.

Amsterdam da yapılan bu dönüşümle mimari anlamda altın çağını yaşayan kent, kültürel ve mimari turistler için bir cazibe merkezi olmuştur.

3.2.3. Barselona

Akdeniz'in önemli liman kentlerinden biri olan Barselona, Katalonya bölgesinin başkentidir. Dünyadaki en yüksek yoğunluklu şehirlerden biri olan Barselona'da düzenleme çalışmalarının odak noktasını, taşımacılık ve turizm alanlarında ortaya çıkan büyüme oluşturmaktadır (Eşkar, 1997).



Şekil 3.26 18. yüzyılda Barselona limanı [2]

Barselona limanın temelleri 20 Eylül 1477'de 103 metre uzunluğunda yapılan ilk iskeleye dayanır. Temel noktası Eastern Dock olan liman Mainias adasından güney ve güney batıya doğru uzanır. Limanın büyümesi 1723 yılında da devam etmiştir (Şekil 3.26), [2] .

1743 yılında Eastern Dock daha da büyümüş ve limanda trafiği bozacak bir engel oluşturmaya başlamıştır. Bu problem 1882'de iskelede bulunan dalgakıranın uzatılmasına rağmen 1916'ya kadar çözülememiştir [2] .

1868 yılında liman iyileştirme çalışmaları yapılması kararı alınmıştır. Sürekli artan gelişmeler sayesinde 110 hektarlık bir alan doldurulmuştur. 1877 ve 1882 yılları arasında yapılan çapraz iskele sayesinde bugünkü Barselona limanı oluşmuştur. Eastern Harbour'un bir uzantısı da 1926 yılında tamamlanmıştır. 1958 yılında güneye doğru bir gelişim başlamıştır. Liman, 1968 'de dış bağlantı noktası olarak yaklaşık 500 hektarlık korunaklı bir su alanına sahip olmuştur [2].

Barselona'da olimpiyat oyunları ile birlikte turizmde büyük bir artış gerçekleşmiştir. Bu sayede Barselona'da yüzen oteller ve konaklama amaçlı 11 yolcu gemisi inşa edilmiştir. Liman bölgesi için yeni bir fonksiyon oluşmuş, yolcu ve yolculuk sayıları artmıştır. Barselona limanı Avrupa'nın en önemli turistik limanı haline gelmiştir [2].

Yükleme boşaltma hizmetlerin yanında iç bölgelere yapılan her türlü malın dağıtımını üstlenmiş olan liman bölgenin ekonomide olduğu kadar şehrsel gelişmesinde de önemli rol oynamaktadır.

Taşımacılıkta ve ticarete görülen teknolojik ilerlemelere yanıt verebilmek için yeni alanlar inşa edilmiş, bunun sonucunda liman güneye doğru uzayarak şehrin tarihi merkezine yakın konumdaki eski bölgeye doğru genişlemiştir. Bu merkezin yani Port Vell'in sınırları Balear adalarına giden gemilerin hareket noktası olan Barselona rıhtımı ile Katalonya rıhtımı arasındaki çizgiye kadar dayanır (Özbaydar, 2000).



Şekil 3.27 Baselona kent haritası

Barselona şehri 1980 yılından bu yana önemli bir değişim geçirmiştir. Bu kentsel dönüşüm üç ilişkili kentsel süreçler sonucu: ulaşım sistemi ve alt yapı, merkezi bir yapılanma ve ekonominin yeniden iyileştirilmesi olmuştur. 1992 Olimpiyat Oyunları kentsel dönüşüm için başka bir ivme olmuştur. Olimpiyat oyunları için inşa edilecek dört merkezde on iki alan tayin edilmiştir.

Alanlar şöyledir;

- Montjuïc, stadyum, spor sarayı ve yüzme tesisleri için planlanmıştır.
- Diagonal
- Vall d'Hebron
- Poble Nou, Olimpiyat Köyü burada yapılmıştır (Şekil 3.27).

Olimpiyat köyü projesinin başlangıç noktası, olimpiyatlardan sonra bu köyün kentle bütünleşmiş bir yapı oluşturması fikriydir ve 3 ana unsur üzerinde durulmuştur.

1-Alt Yapı; denize açılan etkin mekânlar yaratmak

- Şehir ve kıyı arasında engel oluşturan 4 km uzunluğundaki kıyı hattındaki demiryolunun yer altına alınması
- Şehir ve kıyı arasında engel oluşturabilecek tüm demiryollarının yer altına alınması
- Kıyılarda iyileştirme çalışmaları yapılacak
- Yeni otoyol engel yaratmaması için yer altına alınacak, böylece 18 ha. kıyı alanı,50 ha.'da rekreasyon alanı kazanılacaktır.

2-Morfoloji; şehir dokusu, caddeler, meydanlar, bloklar 19. yüzyıl grit kavramını devam ettirecektir.

3-Kullanım; sadece konut bölgesi değil, iş merkezleri, eğlence, ticari alanlar, dükkân ofis ve benzeri mekânlar. (Nel·lo, 1997)

Olimpiyat Köyü:

1992 yılında gerçekleştirilen Olimpiyat oyunları, Barcelona'ya olimpiyat köyü kazandırmıştır. Nitekim bu olimpiyat tesislerinin temelleri 1929 uluslararası fuar için inşa edilen Nou Camp stadyumuna dayanmaktadır. Bu mekân, sportif ve kültürel faaliyetler için günümüzde de çok önemli bir yerer sahiptir. Olimpiyat köyünde genel bir alışveriş merkezi, dinlenme boş vakit geçirme amaçlı bir liman yapımı ve bu limanın gemiler için demirleme yerleri, su sporları okulları, mağazalar, restoranlar ve yüksek seviyeli tesisler olimpiyat köyü projesi içerisinde değerlendirilmiştir. Projenin ilk aşamalarında hedeflenen Şekil 3.28'de görülen liman, sadece halkın kullanımına uygun bir şekilde dar kapsamlı düşünülse de ilerleyen proje safhalarında bu fikir değişime uğramış ve olimpiyatla daha bütünleşik bir yapıya kavuşturulmuş, bir çeşit “marina meydanı” oluşturulmuştur. Bu yüzden boş vakit geçirme liman konsepti yerini kentsel

özellikler taşıyan, mimari bir imaja sahip sahil kesimine bırakmıştır (Bohigas, Buchanan, & Lampugnani, 1991).



Şekil 3.28 Olimpiyat limanı [23]

Liman oldukça tecrübeli mimarlar tarafından dengeli bir şekilde tasarlanmıştır. Mimar Martorell-Bogias-Mackay-Puigdomenec, inşaat mühendisi Roman de Calasca önderliğinde yapılan bu çalışmada halka açık alanlar oluşturulmuştur. Buna göre limanlar ticaret, sanayi için verimsiz olan alanlardan, toplumla kentle içice bir alan olarak değerlendirilmiştir. Bu düşünce, Avrupa ve Amerika’da da uygulama alanı bulmuş ve eski limanlar, yeni modern halka açık alanlara dönüştürülmüştür. Olimpik Limanın öncelikli hedefi de denize hâkim kıyı alanlarında doğrudan bir kent oluşturulmasıdır. Şüphesiz, pek çok sahil tesisi bu hedefe uygun olarak oluşturulmuştur, fakat burada ek olarak, bir metropolit boyut vardır. Liman bu kentleşme işleminde bir motor görevi görecektir (Bohigas, Buchanan, & Lampugnani, 1991).

Planlama Kararları:

1992 Barselona Olimpiyatları kapsamında kurulacak olimpiyat köyü için Barselona Belediyesi bir yarışma açmıştır. Aynı zamanda bölgenin kullanım açısından “doğallık” olgusunun korunarak, geleceğinin de değerlendirilmesi gerekmektedir. Buna göre alınan kararlar şöyle olmuştur:

1-Belediye tarafından oluşturulan planlarla fiziksel çevrenin anahtar kentsel alanlara dönüştürülmesi hedef alınmıştır. Buna göre 1985’te Barselona şehir konseyinin yeni amacı; yeni sahil kesimi bölgesinin oluşturulması doğrultusunda büyük çaplı bir kent dönüşümü yapmaktır.

2-Proje, Barselona'nın 1992 olimpiyatlarını alır almaz başlamıştır. Olimpiyatlar boyunca bir olimpiyat köyü olarak kullanılacak, tüm şehre bağlantısı olan, Barselona'nın önemli kompleksleriyle bütünleşmiş bir liman bölgesi oluşturulmuştur.

3-Sahil şeridinden iç kesime doğru tüm kara parçalarının kentsel bir tasarım anlayışına olanak sağlayacak şekilde analizi yapılmıştır.

3.1-Plaj sistemi çerçevesinde, dalgakıranlar, hafif denizcilik faaliyetler için bir limana dönüştürülecek ve tamamen bir boş zaman geçirme limanı olacaktır.

3.2-Sahil boyunca Passeig Maritime denilen ve Barseloneta'da bulunan yaya yolları olimpik liman olma hedefine uygun olarak iki kısma ayrılacaktır; birisi Barselonata'da diğeri ise Poble Nou'da olacaktır.

3.3-Olimpiyat köyü etrafında, sahil boyunca, ring yolu sisteminin bir kısmı olarak bir park-anayol (Avinguda del Litoral) oluşturulmuştur. Bu park-anayol araçları iki trafik hattına ayırırlar, biri karaya doğru diğeri deniz tarafına doğru devam eder.

3.4- Passeig de Carles I' in yanında, aralarında iki gökdelenin olduğu tekil bina serisi bulunmaktadır. Böylece sahil şeridi boyunca, şehir için bir bariyer oluşturulmayacaktır. Nitekim bu tekil binalar yüksek değildir.

3.5-Konut alanları bölgesi, geleneksel olarak fabrika alanının bir devamı olacak şekilde planlanmıştır. Nitekim bu da yaşam alanlarıyla ilgili, iş ortamı gibi problemleri ortadan kalkmasına yardımcı olacaktır.

En önemli amaç, kentsel planlamayı yaparken, gözle görülür bir biçimde halka açık alanlar yapmaktır. Bu da yeni oluşturulan bölgenin küresel bir kimlik edinmesine olanak sağlanmaktadır. Projenin omurgaları Carles I park ki bu da Ciutadella Park'ının bir uzantısı olarak ortaya çıkar, Bogatelli yaya yolu ise ilgili alanı diyagonal bir biçimde keser ve fırtına suyu drenaj sisteminin inşaatının sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Kompleks parklar, plaj boyunca gezinti yerleri, Avinguda del Litoral, Passeig Maritime ve Poble Nou Park gibi halka açık alanlarla birlikte tüm ulaşım ağından da bahsedilebilir.

1986'da tasarımdan uygulamaya geçilmiştir. Uygulamaya geçilse dahi hala bir kaç adım hem mimari açıdan hem kentsel tasarım yönünde çözümlere ihtiyacı vardır. Nitekim olimpiyat periyodu boyunca hem toplumsal verilerle hem de olimpiyat çalışmalarının kendisiyle proje yeniden şekillenmiştir.

4- Konut alanları için, mimarların atanması belediye tarafından gerçekleştirilmiştir. Son 30 yılda önemli ödül almış mimarlar değerlendirilmiştir.

Genel proje beş geçit binası içermektedir. Bunlar bağımsız bileşenlerdir. İşlev bakımından büro olması düşünülmüştür,

5-Nova Icara limanı, Barselona'daki yeni sahil bölgesinde çok önemli halka açık alanlardan biridir. 1986'daki projede yoktur. Bu liman hakkında ortaya çıkan ilk düşünceye göre küçük çembersel bir liman olacaktır ve iki plaj arasında bir halka açık alan olarak düşünülmüştür. Olimpiyatların alınmasıyla yelken gibi sporlar için alanlara ihtiyaç duyulmuştur. Su sporları okulunun da inşa edilmesiyle bir boş zaman geçirme limanına dönüştürülmüştür.

7-Limanı yaşam alanı haline getiren binalar: yüksek katlı otel, mağazalar, boş zaman geçirme alanlarıdır. Aynı zamanda konferans alanı da mevcuttur.

8-Olimpiyat köyü konut alanları, iki park için proje, anıt çeşme, iki kamu hizmeti binası, yarışma konusu dâhilindedir (Bohigas, Buchanan, & Lampugnani, 1991).

Olimpiyat Sonrası Eski Liman Bölgesinin Planlanması:

Eski liman bölgesinin yeniden planlanması olimpiyat sonrası Barselona'sının en önemli projelerinden birisidir. Eski liman için aşağıdaki üç kriter hedeflenmiştir;

1.Limanın şehre açılması

2.Aktivitelerin bütünleşmesi ve karşılanması: özellikle rekreasyon ve eğlence alanlarının, geleneksel olan bu konularda zayıf olan Ciutat Vella bölgesi için

3.Limanın, kendi karakterini kaybetmeden, daha çok konut faaliyetlerinin gelişen isteklere göre gerçekleştirilmesi

Bu proje gerek yönetsel gerekse harcanan emek bakımından oldukça yoğun bir işlemler dizisini gerektirmektedir. Ana düşünce, yoğun bir çalışma temposu içerisinde üç yönetim kademesi arasında bir fikir birliği oluşturularak işlerin zamanında bitirilmesidir. Bu üç otorite birimi, ilki Barselona liman bölgesinin sahibi olarak Kamu İşleri ve Şehir Planlama Bakanlığı, ikincisi liman bölgesi belediye işlerine bakan Barselona şehir konseyi, üçüncüsü de Katalonya bölgesel yönetimidir. Tasarlanan yeniden modelleme 1985'te hazırlanan Barselona üst ölçekli planında Bosch I Alsina bölgesi için öngörülmüştür. Plana göre eski liman bölgesindeki 54 hektarlık alan dönüşüme tabi tutulmuştur. Bu alanın kurulumu birkaç yıl içinde demode olmuştur ve çok büyük bir kısmı sanayi tesisleri için kullanılmıştır. Alan şu bölgeleri içerir: Barselona, Atarazanas,

Bosch I Alsina, Espana, Deposito, Barceloneta, Pescadores, Nuevo. Proje iki aşamaya bölünmüştür, ilki, 1992'ye kadar olan kısım, diğeri 1992'den 1995'e kadar olan kısımdır (Rodriguez & Sastre, 1993).

Barselona Otonomus limanı projesinin yönetim işleri ve uygulanması, eski liman özel planından, Barselona iskelelerinden, Barselona sahil kıyısından sorumlu tamamen resmi bir yapılanma olan Port 2000 kentsel planlama yönetimi oluşturmuştur. Bu kurum, proje fikirlerinin geliştirilmesi ve projenin uygulanması konusunda çalışmaları yürütmüştür. Projenin uygulama kısımları aşağıdaki gibidir (Rodriguez & Sastre, 1993).

1. Barselona İskelesi
2. Espana İskelesi
3. Paseo Nacional , Barceloneta iskelesi ve El Rolej iskelesi

Barselona İskelesi; Barselona iskelesi, geleneksel olarak, yolcu trafiği için kullanılan bir yerdir. Amerikan mimarlık firmaları tarafından tasarlanmıştır. 22.500 m²' lik bir alan kaplar ve maksimum çatı yüksekliği 37 metredir. Deniz yolculuğu tesislerinin yanında güvenlik merkezi birimleri de mevcuttur. Uluslararası ticaret merkezini de barındırmaktadır. İş merkezleri de liman ticaretiyle ilgilidir.

28 aylık bir takvim içerisinde tamamlanacak olan proje çelik yapılar içermektedir. Modern ve ticari olarak değeri yüksek olacaktır. Aynı zamanda yer altında bulunan otopark, 1400 araç kapasitelidir. (Rodriguez & Sastre, 1993)

Espana İskelesi; Bu iskele, Port Vell limanı (Şekil 3.29) etrafında genel olarak rekreasyon, kültürel ve ticari faaliyetler için kullanılmaktadır. Üç temel tesis içermektedir: The Centro Comercial, The Centro del Mar ve The Cine Imax.

İskele iki ana yoldan hattan oluşmaktadır. Bu hatlar araç trafiğini düzenlemektedirler. Birinci yol yeşil alanları da içermektedir. Borch I Alsina iskelesi ve Espana iskelesinin ön kısmı arasındaki fiziksel bağlantının bir yaya yolu şeklinde yapılması kararlaştırılmıştır. İki ana yolun arasındaki açı yapan alanda ise Cine max inşa edilecektir. Sinema için 2000 m²' lik bir alana ihtiyaç duyulmaktadır.

Centro del Mar da sualtı araştırma merkezi, akvaryum, laboratuvar olarak faaliyet göstermektedir. Yapının tank ve benzeri yapıları deniz dibinde bulunmaktadır (Rodriguez & Sastre, 1993).

Bu iskeleye inşa edilecek son yapı ise Centro Commercial'dır. Bu alışveriş merkezi 11000 m²'lik bir alanı kaplayacaktır. Çeşitli rekreasyonel, sosyal, kültürel aktivitelerin yapılacağı bir mekân olup altında yeraltı otoparkı da olacaktır (Rodriguez & Sastre, 1993).



Şekil 3.29 Port Vell [24]

Barseloneta, Deposito ve Passo Nacional İskeleleri; Barseloneta ve Deposito iskeleleri tarafından inşa edilen asıl kesimi bir bütün olarak vatandaşların aktivitelerine bağlı olan projelerin bir parçasıdır. Bu yüzden tüm bu alanın planlanması, liman yönetimi ve belediye makamları tarafından yürütülmektedir.

Deposito iskelesi genel ticaret depolarının eski bir binasıdır. 19. yüzyılın sonunda inşa edilmiş yapı bu zaman diliminde sanayi binalarına iyi bir örnektir (Rodriguez & Sastre, 1993).

Demirleme alanı ihtiyacından dolayı, yeni marinanın halka da açık olması düşünülmüştür. 500 gemi kapasiteli bir marina inşaatı planlanmıştır.

Eski liman bölgesinin yeniden düzenlenmesi çerçevesinde yine bunlar kadar önemli olan ve yukarıda bahsi geçmeyen projeler de sürdürülmüştür (Rodriguez & Sastre, 1993).

Pescadores iskelesinin yeniden düzenlenmesi; İki kısımdan oluşmaktadır. Birincisi marinanın da bir parçası olarak demirleme alanının inşaatı, diğer kısım ise iskelenin kendisidir. Buraya giriş herkese açık olsa da balıkçılara adanmış olan bir yerdir (Rodriguez & Sastre, 1993).

Barceloneta Sosyal Tesis Merkezi; Burada yarışmalar için yüzme havuzu, spor alanları vardır.

New Mouth; Barselona limanının yeni ağız kısmında uygulanan proje, balık tutma ve dinlenme yerlerine hızlı erişim sağlayacaktır. Fakat iskeleye olan yoğun trafiğin alternatif yola ihtiyacı olacaktır. Bu yüzden su altı tüneli ile erişimle yoğun trafiğin çözümü hedeflenmiştir. (Rodriguez & Sastre, 1993)

Değerlendirme:

Barselona limanı 15. yüzyılda yapılan bir iskeleyle gelişim sürecine başlamıştır. 1. nesil öncesi devre ait limanın, teknolojik gelişmeler sonucunda, hinterlandı kargo, taşımacılık ve endüstriyel faaliyetlerin büyümesiyle gelişmiştir. Fakat liman dönüşümünü yapılmasında en büyük faktör turizm ve olimpiyat oyunlarıdır. Taşımacılık ve kargo ürünlerinin depolanması konusundaki gelişmelerden dolayı liman daha büyük bir alana ihtiyaç duymuş ve liman, tarihi kente doğru büyümüş, büyümeyle kent ve kıyı arasındaki bağıntıyı kurabilmek için bir dönüşüm senaryosu hazırlanmıştır. Dönüşüm senaryosunun en önemli aktörü 1992 'de yapılacak olan Barselona Olimpiyatlarıdır.

Buna göre kentte; kıyı ve kenti birbirinden koparan demir yolları bazı karayolları yer altına alınmış, alışveriş merkezi, dinlenme boş vakit geçirme amaçlı bir liman yapımı ve bu limanın gemiler için demirleme yerleri, su sporları okulları, mağazalar, restoranlar ve yüksek seviyeli tesisler olimpiyat köyü projesi kapsamında yapılmıştır. Belirtilen projeler yapılırken kıyıları limanlar tamamen halka açılmış, herkesin faydalanabileceği alanlar yaratılmıştır.

Olimpiyat oyunları sayesinde Barselona limanı Avrupa'nın en önemli turistik limalarından olmuştur.

Sonuç olarak Barselona'da gerçekleşen dönüşüm bir başarıdır. Bu başarının gerçekleşmesinde Wang (2003)'a göre beş ana unsur etkilidir.

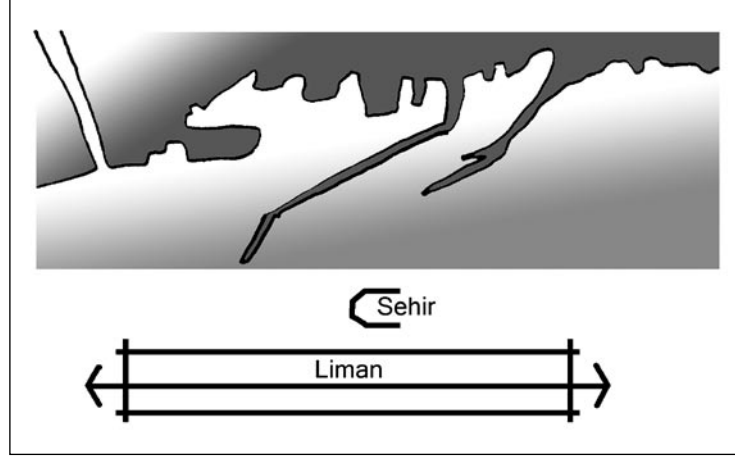
1-Kıyı tanımlanırken, kıyının gelecekte kentteki rolünü düşünmek önerilmektedir,

2-Üst ölçekli plan yapılırken, özellikle toplumların ve şehir plancıların projeye en erken aşamada dâhil etmek,

3-Kıyı alanlarını yenilemek için fiziksel ve ekonomik ortamı beslemek,

4-Kamu yetkilileri, özel sektör ile çalışma gruplarıyla işbirliği içinde çalışmak,

5-Üst ölçekli planı gözden geçirmek ve mali riskini azaltmak için pazar değiştirmek, bütün aşamaların, güçlü ve bağımsız bir geliştirme acentesi tarafından idare edilmesi.



Şekil 3.30 Barselona kıyı kent ilişkisi

Aynı zamanda Barselona'nın liman-kent ilişkisini inceleyecek olursak Şekil 3.30'da görüldüğü gibi dönüşüm projesinin başarılı olmasında sahip olduğu coğrafyada önemli bir etkidir. Şekilde ki gibi kentin süreklilik arz eden kıyıları boyunca hem limanın hem de şehrin devamlı bir büyümeye, gelişmeye açık bir yapısı vardır.

3.2.4. Bilbao

Bilbao, Nervión nehriyle yakın ilişki içinde bulunan geleneksel bir ticaret ve liman kentidir. Kent bu nehrin huni formundaki ağzında yer almaktadır. 1300 yılında liman olarak kurulmuş ve bu tarihten itibaren de bu işleviyle ayrılmaz bir bağ içinde bulunmaktadır (Meyer, 2002).

Orta Çağa ve Erken Yeni Çağ'a ait kent merkezi, nehrin sağ kıyısında Bask bölgesine özgü üç adet birbirlerine paralel uzanan caddelerden, 14. ve 15. yüzyıllardan kalma 7 adet paralel caddenin genişletilmesinden oluşmaktadır. Kent nüfusunun yoğunlaşmasıyla 1828 yılından itibaren mevcut şehir planına Plaza Nueva ilave edilmiş ve nehrin sağ kıyısı boyunca hat şeklinde bir yayılım ortaya çıkmıştır. Çevresel bakımdan genişlemeyi sağlayan kent yayılımı 1876 yılından itibaren nehrin sol bölgesinde kentin genişlemesine izin veren nihai bir planla sonlandırılmıştır (Meyer, 2002).

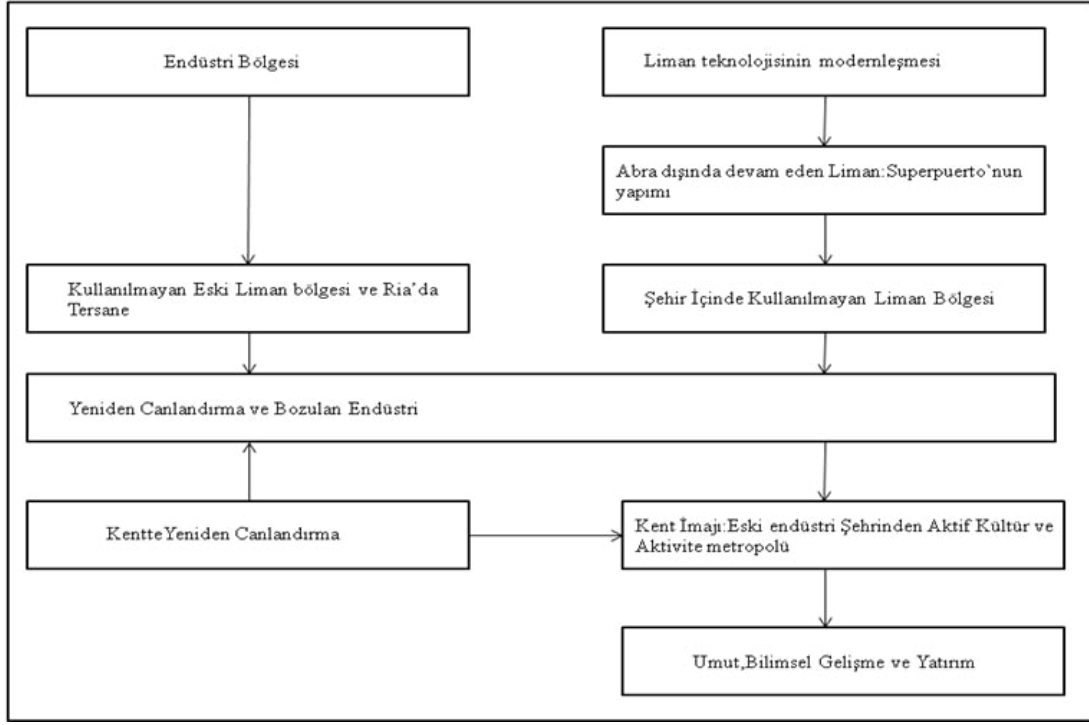
19. yüzyılın ortalarında Bask bölgesinde ve Bilbao'da çıkarılan maden filizlerini temel alarak ortaya çıkan sanayileşme, Katalonya bölgesi istisna kabul edilirse diğer sanayileşmiş ülkelerde olduğundan daha geç, fakat İspanya'nın diğer bölgelerinden çok daha erken Bilbao çevresinde derinlemesine etkili olmuş değişikliklere yol açmıştır. Sanayileşme yaklaşık 100 yıl boyunca

kentin gelişimini belirlemiş ve ekonomik, toplumsal gelişme üzerinde etkili olmuştur. Bir liman kentinden hızla etkili bir işlevselliğe ve sosyal çeşitliliğe sahip bir sanayi kenti doğmuştur (Meyer, 2002).

19. yüzyılın ortalarında Barakaldo, Sestao, Portugalete ve Santurtzi birbirlerinden belirli bir mesafeyle Nervión nehrinin sol kıyısında bulunan yerleşim yerleridir. Bu yerleşim yerleri gelişen sanayileşme ve özellikle de 1886 yılından itibaren bölgede elektrikli bir tramvay sistemi kurulmasıyla kısa sürede büyümüş, daha sonra da devamlı büyüyen bir iskan yeri ve sanayi bölgesi haline gelmiştir (Meyer, 2002).

Böylelikle Bilbao 20. yüzyıl karmaşık İspanyol kent gelişimi için en uç örneklerden birini oluşturmaktadır. Kent merkezindeki semtler günümüze değin işlevsel açıdan açık bir farklılık göstermektedir. Nervión Nehri'nin sol kıyısında yoğun olarak büyük üretim tesisleri yer almakta ve ağırlıklı olarak işçi toplulukları tarafından iskân edilmektedir. Bu toplulukların büyümesi giderek artan bir şekilde göçlere neden olmaktadır. Bu durumun tersine olarak nehrin sağ kıyısında daha zengin kent sakinlerinin oturduğu semtler bulunmaktadır. Bunlar arasında öncelikli olarak Neguri ve Algorta gibi içinde villaların bulunduğu semtleriyle Getxo bölgesi yer almaktadır. Bilbao'nun kenar kısımlarında giderek daha fazla gecekondü bölgeleri oluşmaktadır. Bunlar 40'lı, 50'li yıllarda dağınık konut grupları halinde kentin banliyösünde meydana gelmişlerdir. 60'lı yıllardan itibaren de yeni yerleşim yerleri plansız ya da donanım bakımından büyük eksikliklere sahip kent planının ön gördüğü kurallara aykırı olarak yoğunlaşmaktadır. Bu esnada kentsel genişleme kendisini giderek artan bir yoğunluk ve yüksek orandaki bir yerleşim faaliyetiyle seçkin semtler ve işlevselliğe sahip kent merkezi olarak dengelemektedir. İspanyol kentlerine özgü olan ve merkez ile banliyö arasındaki sosyal seviye farkı Bilbao için de geçerlidir. Zengin sosyal tabakalar merkezi ve kuzeye doğru olan kent yayılımında yaşarlarken, en düşük sosyal tabakalarsa güney kısımdaki banliyö bölgesinde ve Nervión nehrinin sol kıyısındaki sanayi semtlerinde yer almaktadırlar (Meyer, 2002).

Bununla eş zamanlı olarak liman ve sanayi tesislerinin kullanılmıyor oluşu, kentin modernleşmesi ve gelişmesi için bir şans olmuştur. Böylelikle merkezi semtlerde yeni kullanım olanakları yaratılabilmektedir. Bilbao'daki liman canlandırma faaliyeti 70'li yıllardaki sanayi krizine doğrudan bir tepki niteliği taşır. Atıl durumdaki liman tesislerinin yeniden canlandırılması aynı zamanda atıl durumdaki sanayi tesislerinin de canlandırılması anlamına gelmektedir. Çünkü birçok eski sanayi semtleri topografik ve lojistik nedenlerden ötürü nehir kıyısında bulunmaktadır ve geleneksel liman tesisleriyle yakın bir ilişki içindedir (Meyer, 2002).



Şekil 3.31 Bilbao gelişim şeması (Meyer, 2002)

Özellikle kent merkez bölgesinin ana atar damarını olarak oynadığı eski geleneksel rolünü geri kazanmak zorunda bulunan Nervión nehri boyunca olan bölgenin canlandırılması bu projenin önemli bir parçasıdır. Asıl hedef ise, nehrin Bilbao kent merkezinden Portugalete'de bulunun ağız bölgesine kadar genel akışını süreklilik gösteren bir cadde eksenine, Avenide del Nervión ile donatmak ve bu bulvar boyunca kentsel kullanım alanlarını yerleşime açmaktır (Meyer, 2002).

Bilbao'daki liman canlandırma faaliyeti yan öneme sahip bir olgu değil, tam tersi kentin modernleştirilmesi sürecinde merkezi rol oynayan bir olgudur [19].

Eski liman kentin kalbinde merkeze komşu sahaların içinde yer almaktadır. Bu sahalar üzerinde yeni bir kent oluşacaktır. Canlandırma faaliyetinin hedefi, Bilbao bölgesini sanayileşme sonrası dönemi yaşayan bir kente yaraşır bir alt yapıyla donatmaktır. Trafik altyapı faaliyetinin önemli öğeleri şunlardır: Demir yolu hatlarını yeniden düzenlemek, özellikle de merkez istasyona yeni bir düzenleme getirmek; kentin güney bölgesine nehirde mevcut yük taşıma caddeleri üzerinde bir demir yolu hattı döşemek, metro ve tramvay hatları, limanın ve hava alanının genişletilmesi, yeni köprüler, yeni otobanlar ve Avenide del Nervión, ayrıca yeni su, atık su, doğal gaz ve telekomünikasyon iletişim sistemleri, Guggenheim Müzesi, Euskalduna Müzik ve Kongre Salonu gibi kültürel tesisler, Abandoibarra bölgesinde yoğunlaşmış olarak hizmet sektörü için yeni ofis

binaları, nehir kıyısındaki yeniden canlandırma sahalarındaki yüksek kaliteli konut arzı. Birçok proje uluslar arası düzeyde tanınmış mimarlar tarafından yürütülmektedir (Meyer, 2002).



Şekil 3.32 Bilbao kent haritası

Şehrin merkezinde Abandoibarra'da 348.500 m²'lik kültürel alan ve iş merkezi yapılmıştır. 80.000 m² ofis alanları, 31.000 m² alışveriş merkezleri, otel, üniversite ve 600 apartman bulunacaktır. Bölge uluslar arası organizasyonlara ev sahipliği yapacaktır (Şekil 3.32).

Nehir kıyısında 1 kilometre boyunca Guggenheim ve Euskalduna konferans ve konser salonunun bulunduğu yerde 200.000 m²'lik bir alanda bahçeler ve açık alanlar yer alacaktır. Alan içinde bulunan Guggenheim müzesi 24.000 m²'lik, Euskalduna konferans ve konser salonu ise 25.000 m²'lik yer kaplamaktadır. Dönüşüm projesi kapsamında yapılan havaalanı ise 25.000 m²'den oluşmaktadır [19].

Eski nehir kıyısındaki taşımacılık aktiviteleri limana taşınmıştır. Sekiz kilometrelik 6 km²'lik bir alanda 25 metre derinliğinde liman inşa edilmiştir [19].

Urban Galindo bölgesinde Şekil 3.32'de görüldüğü gibi 400.000 m²'lik bir alan boş vakit aktiviteleri yüksek gelir grubu için konut blokları ve iş merkezleri için planlanmıştır [19].

Kent merkezindeki atıl sahaların yeniden canlandırılması kesinlikle mümkün değildir. Çünkü yalnızca nehir kıyısındaki büyük sanayi yerleşim bölgelerinden vazgeçilmemiş, tam tersi zaten 20. yüzyıl boyunca liman parçaları Santurtzi'ye doğru Nervión nehrinin ağzındaki ötesindeki körfeze taşınmıştır. Zierbana'daki meşhur Superpuerto'nun inşası 90'lı yıllarda kesin olarak ele alınmıştır. Dış körfezdeki Superpuerto'nun tadilatı yeniden yapılandırma amacının yanı sıra kent merkezindeki atıl limanın yeniden canlandırılması için en önemli koşuldur. Bir kaç yıl öncesine kadar Nervión nehir hattı boyunca Bilbao içinde birden fazla demir yolu hattı bulunmaktadır. Nehir kıyısı Belediye Binası'nın yukarısına kadar liman olarak kullanılmaktadır (Meyer, 2002).



Şekil 3.33 Nervion nehri kıyı gelişimi [25]

Santurtzi ve Abra exterior'da (dış körfez) liman genişletme uygulaması sabit bir dalga kıran ve yeni dolgu sahalarla birlikte kesin olarak başlamış oldu. Bilbao limanına yük girişi 1998 yılında hissedilir derecede artmıştır. Kriz nedeniyle birçok işletmenin kapanmasından sonra liman krizi atlattmış gibi gözükmemektedir. Özellikle konteynır taşımacılığı artmış bulunmaktadır. Bu bakımdan liman genişletme ve modernleştirme faaliyeti ilave olumlu bir etki sağlamak adına zaruri bir koşuldur (Meyer, 2002).

Planın bir amacı da, avantaj sağlamayacak yerlerde yeni sahalar açmak yerine, imtiyazlı konuma sahip sahaların yeniden değerlendirilmesidir. İspanyol modeli liman yeniden canlandırma uygulamaları için Barselona, kent yenileme faaliyetlerinin nasıl yapılması gerektiğine dair bir örnek oluşturmaktadır. Orada olduğu gibi burada da merak uyandırıcı canlandırma faaliyeti içindeki imajı taşıyan bir öge olarak yine önemli bir rol oynamaktadır (Marshall, RIC, 2001).

Limanın yeniden canlandırılması kapsamında Algorta limanında 200.000 m² alanda sportif amaçlı bir liman tesisi kurulmuştur. Bir marinanın yanı sıra burada çok katlı bir sinema ve birçok hızlı servis restoranlarının içinde yer aldığı bir yeme-içme tesisi "Getxo Plaza" inşa edilmiştir. Ayrıca tesis içinde su sporlarına özgü özel ürün mağazalarının yer aldığı bölümler, bir sörf okulu, bir bisiklet kiralama servisi ve bir tasarım bürosu bulunmaktadır. Dalga kıran sevilen bir gezinti yolu haline gelmiştir. Sportif amaçlı Getxo limanında (Şekil 3.34) yeni olan şey, Bilbao bölgesinde uzun bir geleneğe sahip olmayan boş zaman etkinliklerinde suyun kullanılmış olmasıdır. Bu proje genel anlamda büyük bir başarı olarak kabul edilmektedir (Meyer, 2002).



Şekil 3.34 Getxo limanı [8]

Projede boş zamanın pazarlanması liman mimarisiyle yer değiştirmiştir. Marina sağladığı başarı önemsizdir, çünkü liman son derece gürültülüdür. Tekne sahipleri başka marinalara gitmiştir (Meyer, 2002).

Bilbao Efeği:

Kentin ağır sanayiye dayalı bir ekonomisi 80'lerde yaşadığı ekonomik krizle çöktü. Kıyılarda bulunan ağır sanayi kalıntıları mimari bir ikon gibi Bilbao'nun çöken ekonomisini gösteriyordu. Buna göre yeni yapılacak projelerden biride Guggenheim Müzesiydi (Şekil 3.35), (Vaggione, 2002).

1991'de Guggenheim vakfı ziyareti üzerine Bask yetkililer tarafından kurulan bir komisyon fizibilite çalışmaları yaptı bunu sonucunda ikonik mimarinin, müzenin sürekli ekonomik başarısı için en önemli etken olduğunu ikna olmuş, Ağustos 1991'de Frank Gehry, Coop Himmelblau ve Arata Isozaki arasında bir yarışma yapılmıştır (Vaggione, 2002).

Jüri Arata Isozaki'nin tasarımını çok muhafazakâr buldu; Coop Himmelblau önerisi kabul edildi, ancak formu, komşu şehir San Sebastian'da bulunan Moneo's Kursaal Auditorium'una çok benzetildi. Gehry'nin önerisi çok beğenildi. Tasarım şehrin sembolü olma konusunda en büyük potansiyele sahip öneri olarak düşünülmüştür (Vaggione, 2002).



Şekil 3.35 Guggenheim müzesi [26]

Burada Projenin gerçekleştirilmesi iki önemli faktör vardır. İlk olarak, Baskların ülkede sanayi becerileri hayati öneme sahipti. Bölgede bulunan ağır sanayi, gemi inşa ve havacılık konusunda uzmanlardan yararlanıldı, bu şirketler için standart olmayan malzemeler Ayrıca, yapının malzemesi titanyum yerel kaynaklı oldu (Vaggione, 2002).

İkinci olarak, bilgi teknolojisi büyük ölçüde yararlanıldı. Frank Gehry üç boyutlu form işlemeye dayalı bir tasarım yapmıştır. Tasarım sürecinde çeşitli ölçeklerde modeller çok kullanılmıştır. Bu modeller daha sonra 3 boyutlu tarayıcı kullanarak dijital ve matematiksel denklemlerle tüm karmaşık yüzeyleri tanımlanmıştır. Bu şekilde tanımlanan titanyum paneller tek tek üretilmiştir. Altı yılın sonunda, 28.000 metrekarelik Guggenheim Bilbao Müzesi (Şekil 3.35) 1997 yılında halka kapılarını açtı (Vaggione, 2002).

Müze kendi bütçesini sağlama konusunda, tüm bütçenin yüzde 73'ünü kendi kaynaklarından sağlayarak, dünyada bir numaradır. Müze 4000 kişiye iş yaratarak, şehrin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Bundan dolayı Bilbao'yu ziyaret edenlerin yüzde 82'sinin müzeyi ziyaret etmesi ve ziyaret sürelerini uzatmaları, otel doluluk oranının yüzde 18 artmasına neden olacaktır.

Bilbao'da uygulanan güncel kent tadilatı, ekonomik önemini kaybeden sanayi kentinin modern bir hizmet sektörü kentine dönüştürülmesi artık sıklıkla "Effecto Guggenheim" ile tanımlanır (Vaggione, 2002).

Krizin yaşandığı uzun yıllardan sonra metronun ve Guggenheim Müzesinin açılması ile Bilbao' da yine bir kalkınma havası oluşmuştur. Birçok insan artık yeniden işlerine kavuşmuş. Değişim

Bilbao’ da henüz yeni başlamış olmasına rağmen çok hızlı ve enerjik bir şekilde ilerlemektedir (Vaggione, 2002).

Meyer ’e (2002) göre turizmde de sürekli olarak belli modalar takip edildiğinden, eleştirmenler Bilbao’ nun yine demode olup ilgilerin yeniden başka hedeflere yönleneceği tehdidini görmektedir. “Guggi” nin başarısının bile kalıcı olacağı garanti edilemez Bilbao’daki turizm için başka bir dezavantajsa, Akdeniz bölgesinde olduğu gibi değişiklik göstermeyen sıcak bir yaz mevsiminin Bilbao’da bulunmayışdır.

Uygulama ve belli projelere yapılan haklı eleştirilere rağmen Bilbao’ da şimdiden sanayi çağının,fabrika, tersane, liman ve tren yolu tesisleri olan liman alanı ile su yoluna açılan kamunun yararlandığı gezinti yolları ve parklar, müzeler, konser binası, yüksek kaliteli ev ve ofis mekânlarına sahip liman alanı arasında karşılıklar kendisini belli etmektedir(Meyer, 2002).

Bilbao bölgesindeki yeniden canlandırma süreci ile ilgili nihai bir değerlendirme yapmak için henüz erkendir (Meyer, 2002).

Değerlendirme:

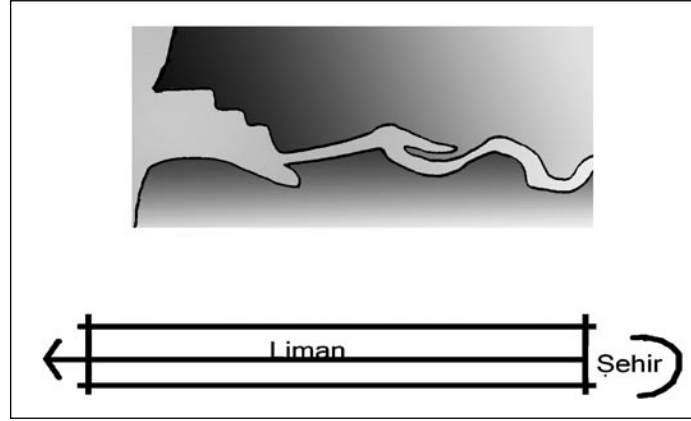
Bilbao,1300’lerde Nervión nehri ağzında limanla birlikte kurulmuş ilkel liman kenti öncesine ait bir kenttir. Maden kaynakları sayesinde Bilbao sanayileşmiş, kentin gelişimini, ekonomisini ve sosyal karakterini etkilemiştir.



Şekil 3.36 Bilbao ticari limanı [19]

Nervión kıyıları tamamen endüstriyel yapılarla ve oralarda çalışsan işçi konutlarıyla dolmuş kentle bağını kaybetmiştir. Sanayisizleşmeyle atıl hale gelen bu yapılar sayesinde nehir kıyıları Bilbao'nun endüstriyel çöplüğü haline gelmiş ve 70'li yıllarda bölgenin tekrar kazanılması için planlama çalışmalarına başlanmıştır.

Bu kapsamda, demir yolu hatları yeniden düzenlenmiş, metro ve tramvay hatları yapılmış; liman ve hava alanı genişletilmiş, yeni köprüler, yeni otobanlar yapılmış, yeni su, atık su, doğal gaz ve telekomünikasyon iletişim sistemleri, kente yeni bir kimlik kazandıran Guggenheim Müzesi, Euskalduna Müzik ve Kongre Salonu gibi kültürel tesisler, Abandaibarro bölgesinde yoğunlaşmış olarak hizmet sektörü için yeni ofis binaları, nehir kıyısındaki yeniden canlandırma sahalarındaki yüksek kaliteli konut bölgeleri yapılmıştır. Ayrıca sportif amaçlı bir liman tesisi ve buna hizmet eden restoran, sinema, su sporları mağazaları, sörf okulu inşa edilmiştir. Genel anlamda başarılı olan projede boş zamanın pazarlanması liman mimarisini önüne geçmiştir.



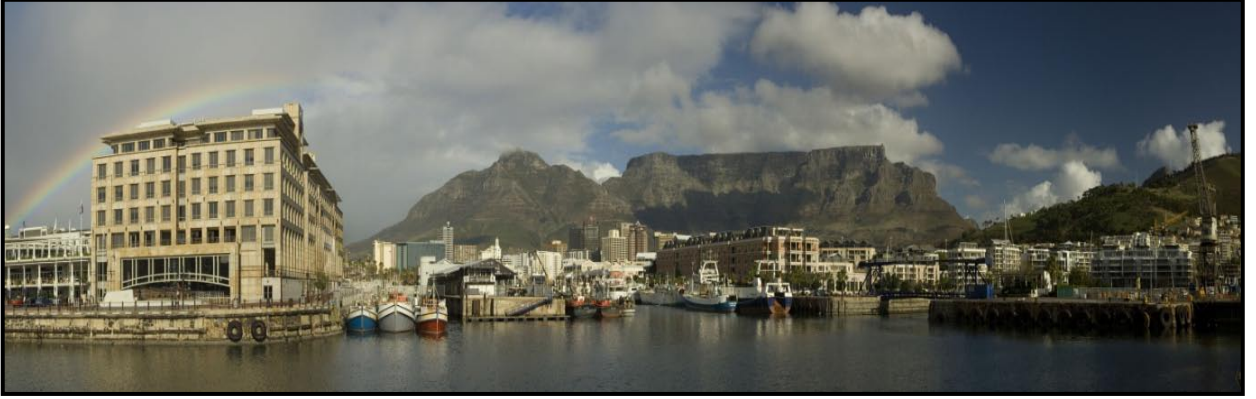
Şekil 3.37 Bilbao kıyı kent ilişkisi

Bilbao kıyı kent ilişkisini Şekil 3.37 'ye göre inceleyecek olursak, liman kentten uzaklaşarak, kent ise nehir kıyısında gelişmektedir.

3.2.5. Cape Town

Cape Town Güney Afrika cumhuriyetinin üç başkentinden biridir. İlk olarak 1497'de Portekizli Bartelemeus Dias tarafından, resmi olarak ta Vasco De Gama tarafından keşfedilmiştir. 1600'lerde İngiltere ve Hollanda uzak doğudan gelen gemileri için burayı istasyon olarak kullanmıştır. 1652'de Hollandalıların himayesinde Güney Afrika'da kurulan ilk Avrupa kenti olan Cape Town Hollanda'nın ve İngiltere'nin sömürgesi olmuştur [14], [15].

1860 yılında Prens Alfred kendi adına Alfred limanını yaptırmaya başlamış (Şekil 3.38) ve 1870 yılında liman, 1882 yılında Robinson Tersanesi tamamlanmıştır. Limanın ikinci bölümü olan Victoria Limanı'nın 1905 yılında bitmesiyle ‘Eski Liman’ bölgesi oluşmuştur. 1930’da suların çekildiği kıyılarda 200 hektarlık bir alan doldurulmuş ve yeni liman oluşturulmuştur. Böylece asıl kıyı çizgisi şehirden bir kilometre uzaklaşmıştır. Doğrudan şehir ve denizi bağlayan iskele yıkıldığı için liman-kent ilişkisi kopmuştur [14], [15] .



Şekil 3.38 Victoria&Alfred Limanı [8]

Cape Town tarihi limanının daha geniş kullanımı 1970’lerde konteynır istasyonları ve kargoculuğun gelişmesiyle başlamıştır. Şehir ve limanın birbirinden kopması, limanın artık yetersiz kalması üzerine Cape Town Belediyesi 1975-1983 yılları arasında planlama çalışmaları yapmıştır. Yapılan çalışmalarda karma fonksiyonlu bir gelişim planı öngörülmüştür. Bu kapsamda küçük bir yat limanı da planlanmıştır (Prinsloo, 1993).

Kent Gelişim Planı:

Planlama alanı, 75 yıldır Victoria ve Alfred Waterfront şirketine ait olan yaklaşık 82 hektar bir bölgeyi kapsamaktadır. Bu bölge aynı zamanda yeni limanın gümrük alanı dışında kalmaktadır. Rıhtım alanı zengin bir tarihi olan eski liman bölgesini, dalgakıranlardan oluşan yakıt tankı deposu bölgesini ve sahil bölgesini kapsamaktadır. Bölgesel serbest ulaşım ağı, havaalanı ve diğer komşu alanlara doğrudan erişimi de kapsayacak şekilde bir serbest ulaşım ağı sağlamaktadır. Basit olarak komşu kentsel bölgelere ve liman arkası bölgelere doğrudan demiryolu ile ulaşılmaktadır. Bölgede tarihi değere sahip olan binalar, ulusal anıtlar ve yüksek derecede ilgi çeken, limanı bir cazibe merkezi ve Güney Afrika’da değerli bir yer haline getiren sanatsal eserler vardır. Liman, ilk kurulduğunda gemilerin bağlandığı bir yer olmamasından dolayı emsalsiz, iyi korunmuş, bir küçük bölgedir (Prinsloo, 1993).

Yapılan gelişim planı, bölgenin kısıtları ve olanakları, aynı zamanda Şehir Konseyi gibi kurumların isteklerine uygun olarak, danışman bir kadro tarafından hazırlanmıştır. Alternatifler, yerleşim ve diğer toprak değerlerini, nakit akışları ve mevcut yaşanabilirlikleri test ederek, kent modelleme programı kullanılarak değerlendirilmiştir (Prinsloo, 1993).

Yerleşim alanları seçenekleri; İkamet ihtiyacı, biçim ve şekil seçimi, başka alanlar arasında seçenekler ve ekonomik değerlendirmeler gibi şekillerde analiz edilmiştir. Aynı zamanda lokal ve uluslar arası tabanlı, hem kentsel hem mimari boyutta, biçim çalışmaları vardır (Prinsloo, 1993).

1989 boyunca, yukarıda bahsedilen gelişim stratejisi hazırlanmıştır. İlk büyük görev yeni altyapının sağlanması ve inşaa işinin birinci aşamasıdır. Mevcut altyapı çok eskidir ve liman için çok yetersizdir, nitekim tüm sistemin yenilenmesi gerektirmektedir. (Prinsloo, 1993).

Endüstriyel kullanımdan dolayı zarar gören binaların yeni kullanımları için yapılan yenileme 1990 yılında başlamıştır. Bu restorasyon sürecinde eski binalar; restoran, alışveriş merkezi, otel, taverna, tiyatro, deniz müzesi gibi yapılara dönüşmüştür.

Cape Town Proje Alanı ve Bölümleri:

Gelişim planı çerçevesinde düzenleme yapılacak alan Şekil 3.39'daki gibi on ayrı bölgeye ayrılmıştır. Bölgeler ve fonksiyonları sırasıyla şöyledir:

1-Pierhead Bölgesi; Başlangıçtaki bu alan tarihi limanın çekirdeğini oluşturmaktadır. Bölgede bir otel daha önceden bulunan antrepo, bira fabrikası, dükkânlar, tiyatro ve kafe, yeni ulusal kurtarma tesisini bulunmaktadır.

2-Victoria Rıhtımı; Özellikle ticaret ve eğlence merkezi olarak düşünülmüştür. Burada bazı özelürün marketleri, seri sonu mağazaları, restoranlar ve sinemalar mevcuttur. 1992 yılı kasım ayında tamamlanmıştır.

3-Portswood Tepesi; Bölgede 18.000 m²' lik ofis alanı, 100 odalı 1 otel, 1000 araçlık otopark bulunmaktadır. 1993 yılında tamamlanmıştır. Alanda Cape Town Üniversitesi' de bulunmaktadır.

4-Granger Körfezi; 1995'te bölge için özel konut alanları tasarlanmaya başlamıştır. 700 üniteli özel konut alanının çevresinde küçük bir marina mevcuttur. Table körfezine doğrudan bağlıdır.

5-Yat Limanı; İçinde 400 yata demirleyebildiği eğlence kulüplerinin bulunduğu Körfezin ana mendireğidir.

6.-Alfred Limanı; Karma fonksiyonlu gelişen bölgede konut, otel ve restoranlar mevcuttur.

7-Yeni Havza; Su taşkınlarının kontrolüyle bölgede özel konut alanları ve karma kullanıma uygun bir gelişim senaryosu düşünülmüştür.

8-Batı İskelesi; Yeni tren istasyonu bölgede düşünülmüştür. Aynı zamanda konut servis alanları ve yat kulübü fonksiyonlarını barındırmaktadır.

9-Amsterdam Battery; Yeni havzanın solunda bulunan kanal boyunca ofis alanları servis binaları, özel konut alanları ve karma fonksiyonlu bir gelişim öngörülmüştür. Kanal bir kez daha etkin bir şekilde şehri denize bağlayacak, kanalın başlangıcı şehrin yaya ağı ile bağlanacaktır.

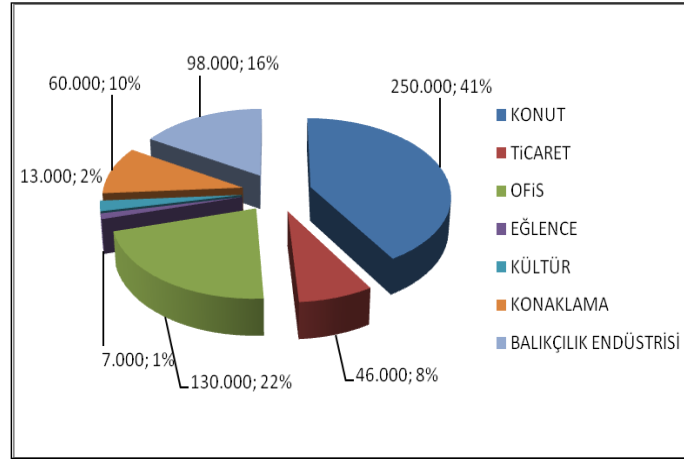
10-Eski güç istasyonu ve Tarihi soğutma depoları; Bu alanlar liman dışına düşmektedir. Fakat oradaki yeniden gelişim, limanla tarihi şehri, yaya yolları-şirket bahçeleri ile bütünleştirecektir (Prinsloo1993).



Şekil 3.39 Cape Town proje alanı ve bölümleri [8]

Son 140 yıl içinde oluşan Victoria ve Alfred Limanı ile ilgili gelişim projeleri son 30 yılda yapılan çalışmaların ürünüdür. Yapılan çalışmaların sonucunda toplam gelişim alanı 604.000 m² 'dir. Proje alanının % 41'ini yüksek gelir grupları için konut, %22'si ofis, %16'sı balıkçılık

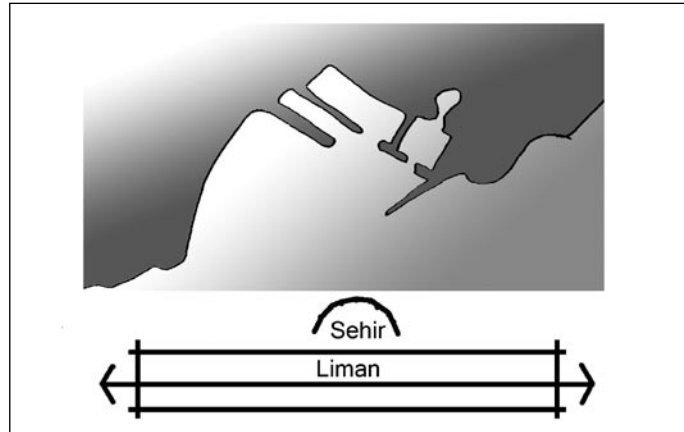
sanayisine, %10'u konaklama tesislerine, %8'i ticaret alanlarına, %2'si Müze gibi kültür yapılarına, %1'i eğlence mekânlarına ayrılmıştır (Şekil 3.40).



Şekil 3.40 Victoria ve Alfred Limanı fonksiyon dağılımı [15]

Limana Kent İlişkisi:

Limana kent ilişkisi incelendiğinde doğal bir liman olan Victoria ve Alfred Limanı'nın şekilde de görüldüğü gibi kente açık bir yapısı vardır. Kente paralel uzanan kıyı şeridi limanın gelişmesine, büyümesine uygun bir coğrafya sahiptir.(Şekil 3.41)



Şekil 3.41 Cape Town kıyı kent ilişkisi

Buna rağmen Cape Town'da yapılan bu dönüşüm sonucunda aslında amaç kıyı-kent ilişkisi yaratmakken sosyal ve mekânsal kutuplaşmalara yol açmıştır. Yüksek gelir grubuna hizmet eden konutlar, sadece restoran, eğlence merkezleri, alışveriş merkezleri, tiyatro, küçük ticaret alanlarına, müzelere ve otel fonksiyonlarına ayrılan liman bölgesi yerel halktan çok gelecek turistlere hizmet etmektedir.

Eski bir sömürge olan Cape Town 'da yaşayan halkın etnik farklılıkları vardır. Cape Town nüfusu siyahiler, beyazlar ve melezlerden oluşur. Alım gücü düşük olan siyahî halk genelde barakalarda yaşamaktadır (Şekil 3.42). Şehir yeni bir kıyı cephesine sahip olurken iki ayrı yüzle karşı karşıyadır. Hem kent hem halk sosyal polarizasyonla yaşamaktadır (Lemanski, 2007)



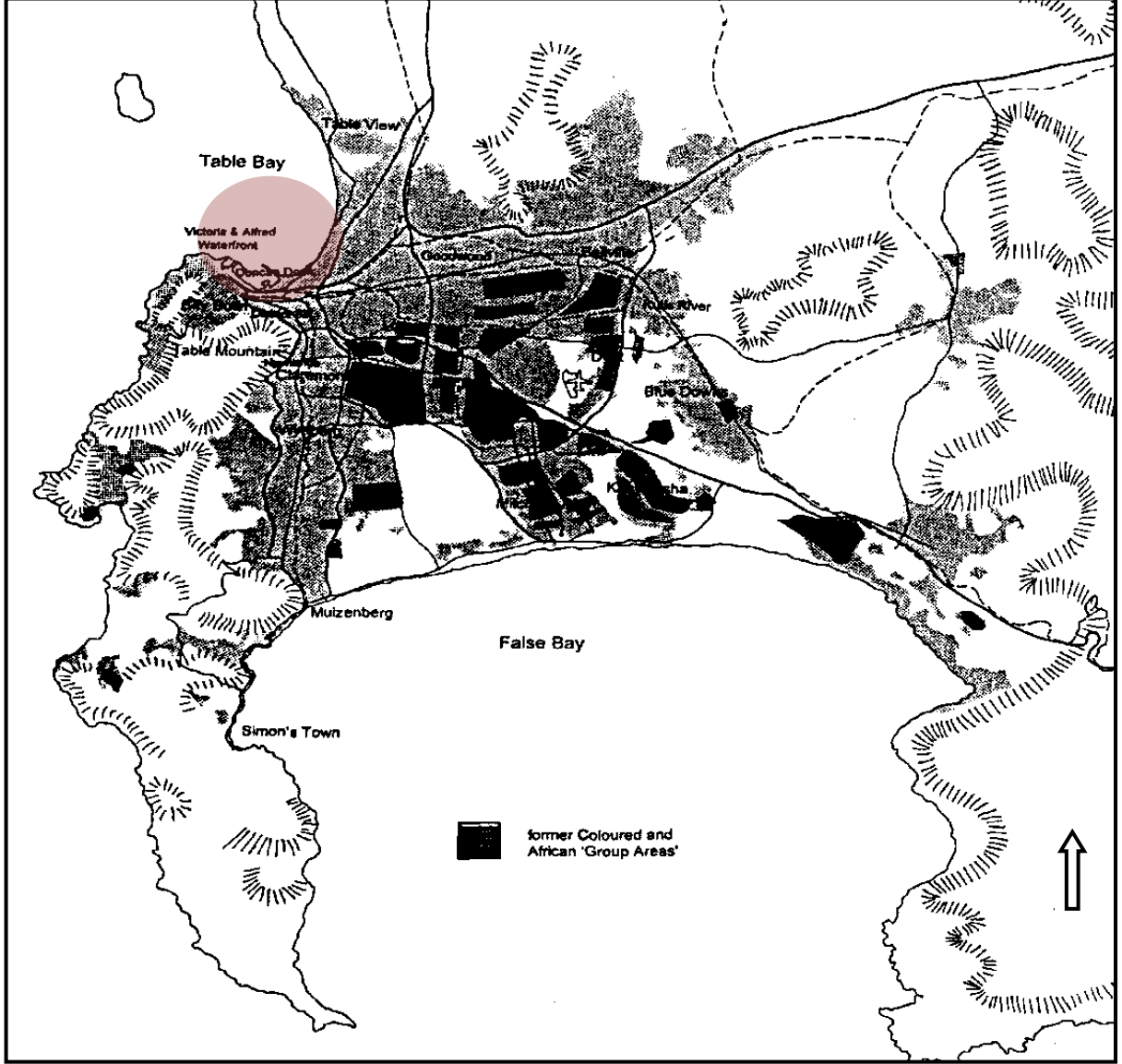
Şekil 3.42 Gayri resmi yerleşim bölgesi (a), üst gelir grubu konutları (b) (Wilkinson, 2000)

Cape Town metropolitan bölge olarak 670 km² kadar alan kaplamaktadır, esas olarak Cape Flats üzerinde kuzey sahil kıyı şeridi boyunca ve kuzey doğuda tarımsal alanlara doğru uzanmaktadır. Konut yoğunluğu, fakir kenar mahallelerdeki hektar başına 2-4 birimken, iç kent alanlarında hektar başına 90-100 birime çıkmaktadır ve çoğunlukla apartman binalarından oluşmaktadır. Nüfus yoğunluğu en çok Cape Flat'ta baraka alanlarında görülür. Buralarda hektar başına 350-450 insan yaşamaktadır. Son dört yüzyıldaki büyük gelişime rağmen, Cape Town'nun metropolitliğinin temel yapısı 18. ve 19. yüzyıllar boyunca, gelişimin özelliklerini yansıtmaya devam etmektedir. Yoğun faaliyetlerin koridorları ve ana arter yolları, demiryollarıyla donatılmış karışık arazi kullanımları, coğrafi olarak şehir merkezini güneyde Muizenberg ve batıda Bellville'den ayırmaktadır (Şekil 3.43).Metropolitan alanın tahmini olarak yüzde 70'i bu koridor yollarının etrafında kümelenmiştir. Bununla birlikte, iş alanlarının üretim ve hizmet sektörünün merkez alanlarından uzaklaşması, bir süre belirgin bir şekilde ikincil merkezlerin veya Claremont ve Belvile'deki bölgelerin gelişiminde etkisi olmuştur (Wilkinson, 2000).

Son 30 yıl boyunca, genel olarak otobanların yanında konumlanan alışveriş merkezlerinin ortaya çıkması, şehrin yeniden şekillenmesinde etkili olmuştur.

80'lerden beri, hizmet götürülmeyen,baraka tipi yerleşimlerin şehrin yapısal gelişiminde belirgin

bir bileşen olarak karşımıza çıkmaktadır.1990'larda merkezi alanın yeniden canlandırılması, tarihi Victoria ve Alfred Limanı'nın geliştirilmesini sağlamıştır. Bu gelişim turistlerin ve emlak satıcılarının ilgisini çekmeyi sağlayan, tarihi binaların yenilenmesini içermektedir (Wilkinson, 2000).



Şekil 3.43 Cape Town mevcut kent strüktürü (Wilkinson, 2000)

Değerlendirme:

Cape Town,17. yüzyılda Hollandalı ve İngiliz denizciler tarafından Uzakdoğu seferlerinde üs olarak kullanılan başka bir liman kentidir. Aynı zamanda İngiliz sömürgesi olan Liman 1800'lerde kurulmuştur. 20. yüzyıl başlarında yeni bir liman oluşturmak amacıyla 200 ha.'lık bir alan doldurulmuş ve liman kentin 1 km ilerisine taşınmıştır. 1970'lerde konteynır istasyonları ve

kargoculuğun gelişmesiyle limanın kullanımı genişlemiştir. İlk başlarda sadece gemilerin demirlendiği bir yer olan liman, endüstriyel kullanımdan dolayı zarar görmüştür.

80'li yıllarda limanın kentle bütünleşmesi amacıyla planlama çalışmaları başlamıştır. 1990 yılında, yenileme sürecinde restore edilen eski binalar; restoran, alışveriş merkezi, otel,taverna,tiyatro,deniz müzesi gibi yapılara dönüşmüş,havaalanına ve ana arterlere giden yeni ulaşım ağları yapılmıştır. Bunun yanı sıra liman bölgesinde yüksek gelir grubuna hizmet eden konutlar yapılmış, sadece restoran, eğlence merkezleri, alışveriş merkezleri, tiyatro, küçük ticaret alanlarına, müzelere ve otel yapılarından oluşan bir sadece turizme hizmet eden alan haline gelmiştir.

Sonuç olarak liman dönüşümü yapılırken tamamen boş vakit aktivitelerine yönelik planlanmış, sadece turist odaklı kapalı bir mekân yaratılmıştır Bölge sosyo-ekonomik farklılıkları fazla olan etnik gruplara ev sahipliği yaptığı için, turizm odaklı planlama şehirle limanı bütünleştirememiş aksine bir ayrışma yaşatmıştır.

3.3. İncelenen Liman Bölgelerinde Turizm ve Kültür Aktivitelerinin İrdelenmesi

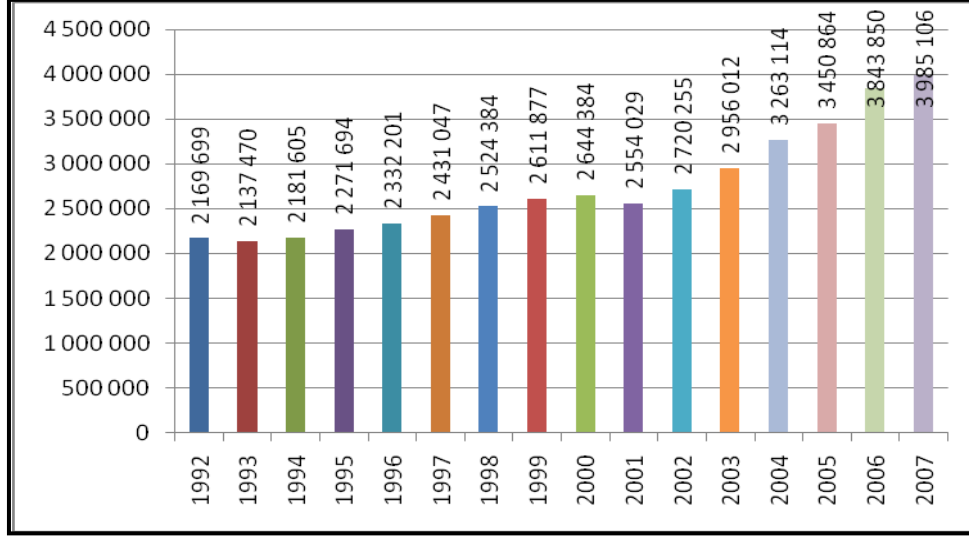
Tarih boyunca gerek yapay limanlarda gerekse doğal limanlarda ortak bir süreç gerçekleşmiştir: Dönüşüm

Bu ortak süreç boyunca gelişen teknolojiyle birlikte gemi hacimlerinin büyümesi, büyümeyle limanların kapasitelerinin yetersiz kalması, buna bağlı olarak limanların ölçeğindeki artışla coğrafi değişiklikler gözlenmiş, limanlar kentten kopmuş terk edilmiş alanlara dönüşmüşlerdir.

Kopan kent parçaları limanları, tekrar kentle bütünleşebilmesi için çeşitli projeler gerçekleştirilmiştir. Bu projelerin ortak özellikleri genelde limana karma işlevler yükleyerek yaşanılır mekânlar yaratmaktır. Uygulanmakta olan projelerden Hafencity tarihi 1. Nesil limanlara dayanan Hamburg Limanında yer almaktadır.

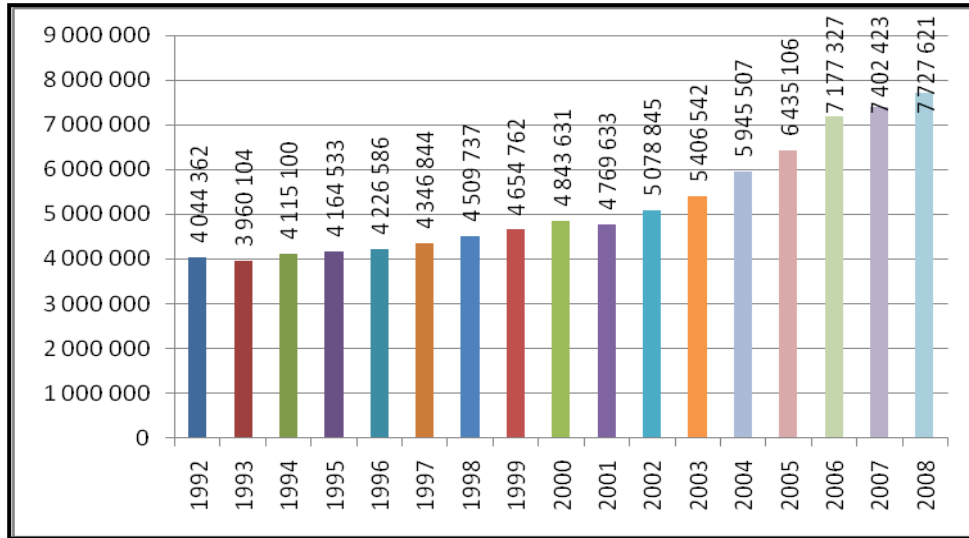
Hafencity; boş zaman aktivitelerinin yapılabildiği, kültür merkezlerinin, müzelerin, iş yerlerinin konut alanlarının, ticari alanların bir arada bulunduğu, çeşitli ulaşım ağlarıyla tarihi kente bağlanabilen, Hamburg kenti içinde ayrı bir merkez olarak planlanmıştır. Buna göre Hamburg Limanındaki Hafencity Ashworth ve Tunbridge 'in turistik-tarihi kent modeline göre tasarlanmıştır diyebiliriz. Turistik-tarihi kent modelinde kıyı alanlarını tekrar kazanabilmek için turizm bir araç olarak kullanılmalıdır.

Hafencity projesi 25 yıllık bir süreç içinde tamamlanmak üzere planlanmıştır.1992 yılında yapılan ilk yenileme çalışmasından sonra 1999'da bir yarışma yapılmış ve sonucunda 2000 yılında resmen inşasına başlanmıştır.



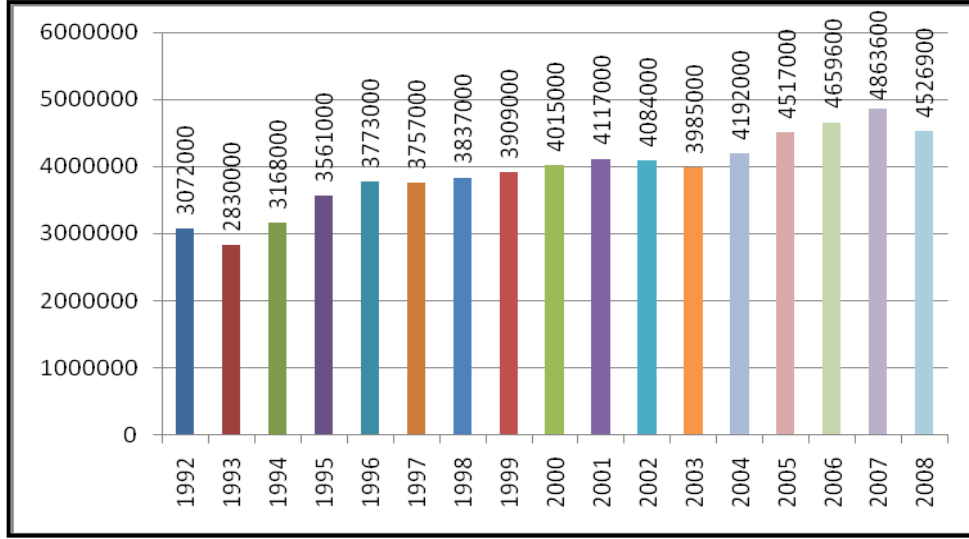
Şekil 3.44 Hamburg 1992-2007 Yılları Arası Gelen Turist Sayısı [1] , [4]

Şekil 3.44 son 16 yıl içinde Hamburg'a gelen turist sayısındaki değişimi göstermektedir. Projenin ilk aşaması bitmiş 2. aşaması ise tamamlanmak üzeredir. Buna göre inşaatın başladığı 2000 yılı ile 2007 yılı arasında gelen turist sayısında önemli bir artış görülmektedir. Şekil 3.44'e ve Şekil 3.45'e göre gelen turist sayısı ve geceleme sayılarına bakıldığında da 2000 yılı ve 2008 yılı arasındaki artış göze çarpmaktadır.



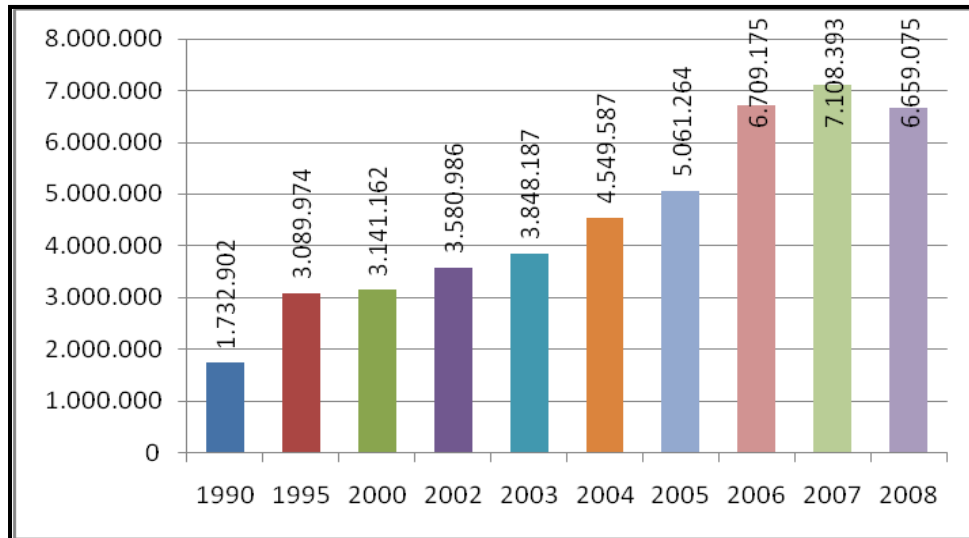
Şekil 3.45 Hamburg 1992-2008 Yılları arası geceleme sayısı [1] , [4]

Son 10 yılı mimarinin altın yılları olarak tanımlanan Amsterdam ‘da 1999 yılından beri farklı bir dönüşüm söz konusudur. Yapılan konut projeleri özgürlüğü yansıttığı için, eski limanın gemilerinin yerini mimari turistler almıştır. Buna göre Şekil 3.46’da 1992-2008 yılları arasındaki istikrarlı turist artışına bakıldığında, Amsterdam’ı uluslararası bir cazibe merkezi haline geldiğini anlayabiliyoruz.



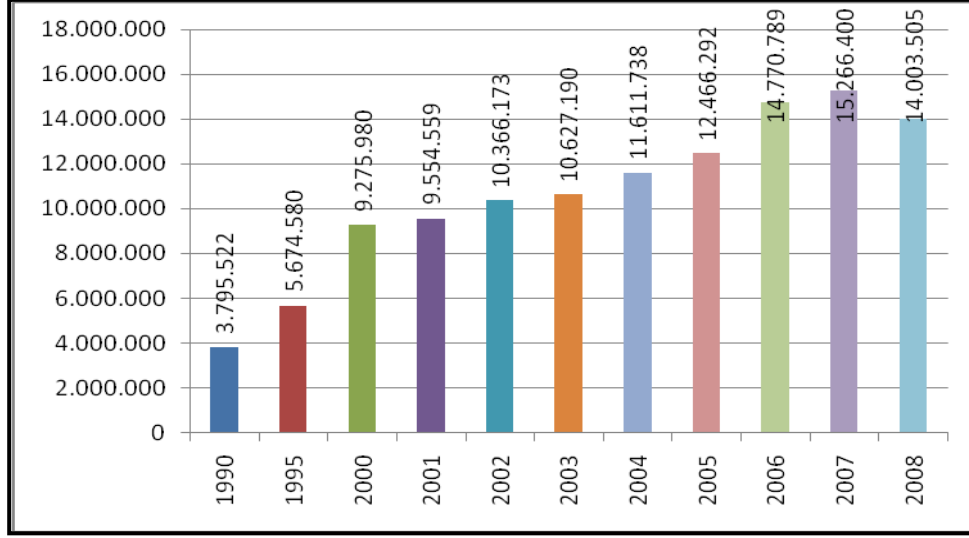
Şekil 3.46 Amsterdam 1992-2008 Yılları arası geceleme sayısı [1]

1992 yılında olimpiyatların Barselona’da yapılmasıyla bölgeye gelen turist sayılarında büyük bir artış görülmektedir. Bu sayede kentte turizme yönelik tesisler, limanlar ve alt yapı çalışmaları yapılmış, Barselona limanı Avrupa’nın en önemli turistik limanı haline gelmiştir.



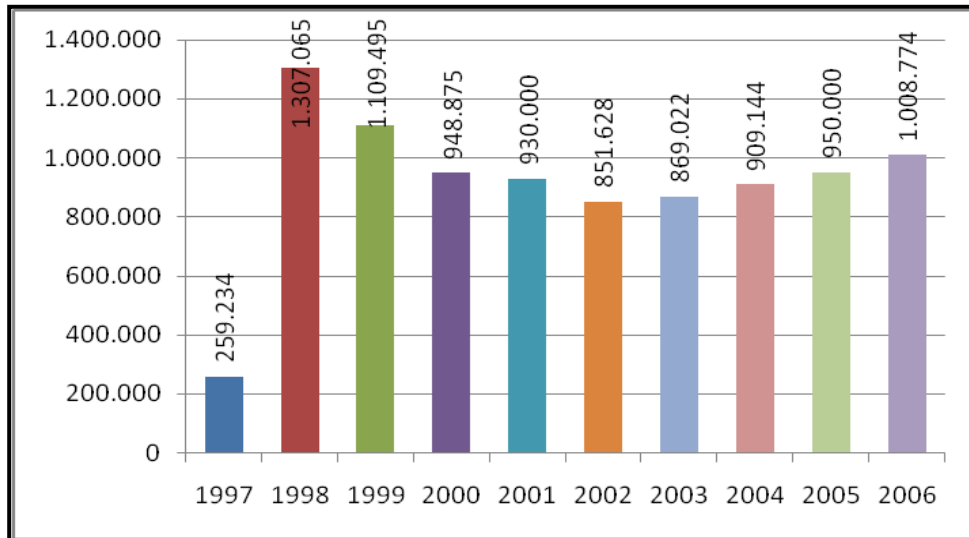
Şekil 3.47 Barselona 1990-2008 Yılları Arası gelen turist sayısı [1]

Şekil 3.47’de olimpiyatlardan önce ve olimpiyatlardan sonra ülkeye gelen turist sayılarındaki artışı görebiliyoruz.1992 yılından sonra kente gelen turist sayısı hızlı bir şekilde artışa geçerken sadece 2008 yılında bir düşüş yaşanmıştır. Aynı düşüş aşağıdaki şekil 3.48’de geceleme sayılarında da görülmektedir.

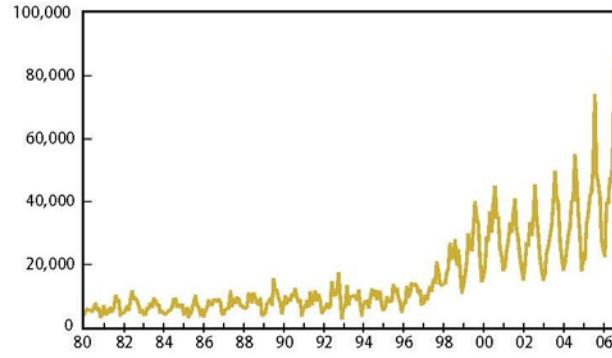


Şekil 3.48 Barselona 1990-2008 Yılları arası geceleme sayısı [1]

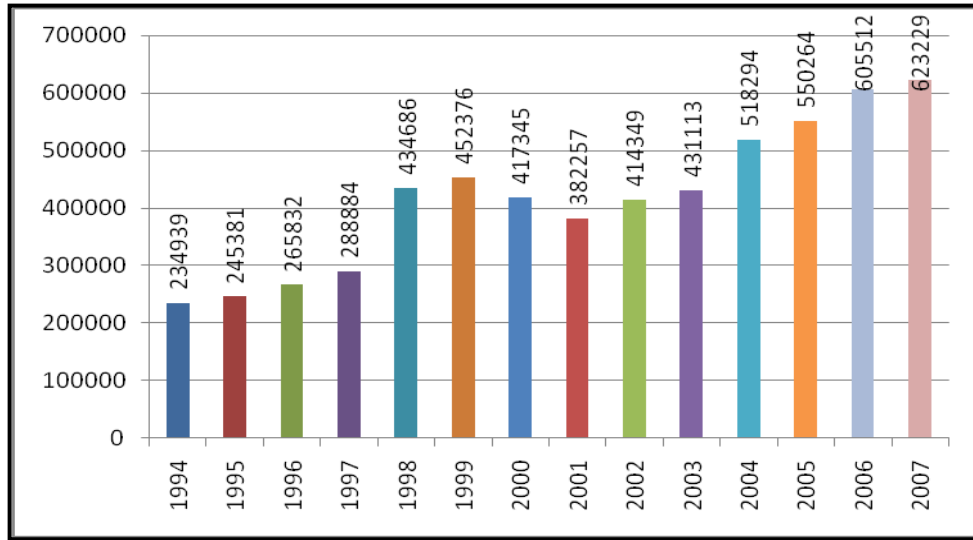
Bir başka dönüşüm geçirmiş liman kenti olan Bilbao’ya gelirsek şekil 3.49.’da Guggenheim Müzesinin açılmasıyla gelen ziyaretçi sayısı görülüyor. En çok ziyaretçiyi 1998’ de alan müze 2002 yılına kadar bir düşüş yaşamış bu yıldan itibaren tekrar artışa geçmiştir. Bunun yanı sıra Bilbao’ya gelen ve geceleleyen turist sayısı da ivmeli bir artış göstermektedir (Şekil 3.50, 3.51).



Şekil 3.49 Bilbao 1997 -2006 Yılları arası Guggenheim’a gelen ziyaretçi sayısı [1]

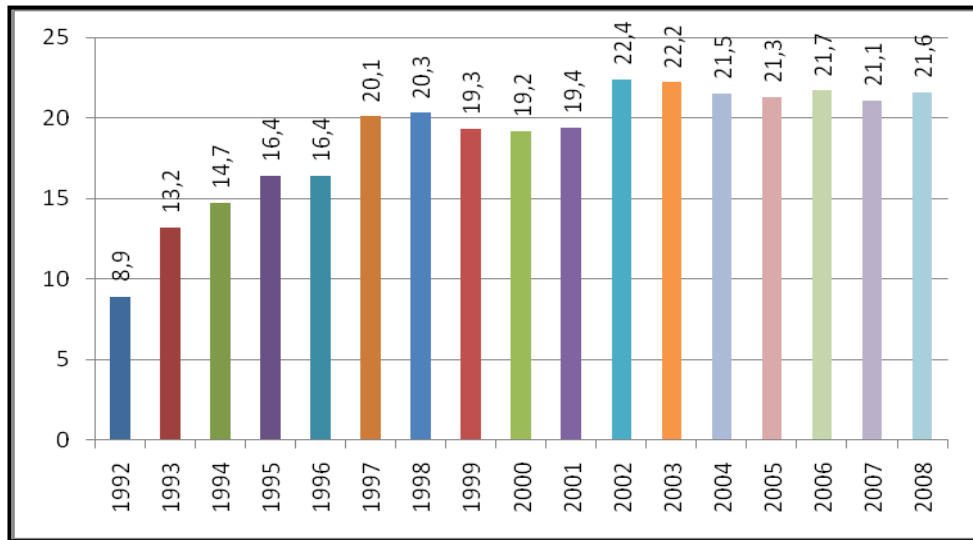


Şekil 3.50 1980-2006 Yılları arasında Bilbao'da geceleyen turist oranı (Plaza, 2007)



Şekil 3.51 1994-2007 yılları arası Bilbao'ya gelen turist sayısı [1]

Cape Town Limanında zarar gören binaların yeni kullanımları için öngörülen yenileme 1990 yılında başlamıştır.



Şekil 3.52 1992-2008 Yılları arasında Cape Town 'a gelen turist sayısı

Yapılan yenileme ile eski binalar; restoran, alışveriş merkezi, otel, taverna, tiyatro, deniz müzesi gibi yapılara dönüştürülmüş, turistler için düşünülmüş, korunaklı bir liman bölgesi yapılmıştır. Bunun sonucunda Şekil 3.52’de görüldüğü gibi Cape Town ‘a gelen turist sayısında ciddi bir artış olmuştur.

Sonuç:

-Hamburg Hafencity dönüşüm projesinin amacı kent içinde yeni bir kent merkezi yaratmaktır. Aynı zamanda alışveriş, eğlence, boş zaman aktiviteleri, kültürel ve turistik faaliyetler için özel olanaklar sunmak iddiasında olan bir çalışmadır. Buna karşın konaklama yapıları tüm projenin % 5,51’ini, kültür yapıları %0,41’ini, yeme-içme alanları ise %0,85’ ini oluşturmaktadır.

Henüz ilk aşaması tamamlansa da Hamburg’a gelen turist sayısı, projenin başladığı 2000 yılından bu yana genel bir artış göstermektedir.

-Amsterdam kent yenileme programı kapsamında Ij nehri kıyısındaki endüstriyel alanlar yerini büyük ölçüde konut bölgelerine, ofis binalarına, kültür merkezi, otel ve müzelere bırakmıştır. İşlevini yitiren liman bölgesinde farklı mimarlarca çeşitli konut projeleri yapılmıştır.

Kent merkezi daha çok turizm ve ticaret aktivitelerinin merkezidir. Kent merkezini ve limanı birbirine bağlayan yeni ulaşım aksları yapılmış, Amsterdam yeni bir çehreye bürünmüştür.

Amsterdam kent yenileme programının ana hedefi turizm kaynaklarını güçlendirmekten çok, konut ihtiyacına çözüm getirmek olsa da, kent yapılan bütüncül planlama yaklaşımıyla kültürel ve mimari turistler için önem kazanmıştır.

-Barselona’da 1992’de yapılan olimpiyat oyunları kentin liman dönüşümünde önemli bir eşiktir. Taşımacılık ve turizmdeki gelişmeler kentteki düzenleme çalışmalarının odak noktasını oluşturur.

Olimpiyat oyunları kapsamında yapılan olimpiyat köyünde, olimpik liman, spor tesisleri, cadde ve meydan düzenlemeleri, konutlar ticaret merkezleri, eğlence mekânları, dinlenme ve boş vakit geçirme amaçlı bir liman, su sporları okulu, mağazalar, restoranlar ve yüksek seviyeli tesisler, bazı konut alanları yapılmıştır. Olimpiyat köyü projesinin asıl amacı; olimpiyat sonrası kentle bütünleşmiş bir alan oluşturmaktır. Denize açılan caddeleri, rekreasyon alanları, tamamen

kamuya açılan kıyılarıyla turizm odaklı bir değişim geçiren Barselona, önemli bir dönüşüm başarısı sayılabilir.

-Bilbao, sanayisizleşmeyle birlikte köhneleşen kıyıları, Nervion nehrinin sağ ve sol kıyılarındaki sosyal ayrışma ile bir kimlik arayışına girmiş, dönüşüm fikrinin temelini kültür ve turizm oluşturmuştur.

Planlanan işlev alanları; konut blokları, ofis binaları, alışveriş merkezleri, otel, üniversite gibi fonksiyonların yanı sıra büyük ölçüde kongre ve kültür merkezlerinden, rekreasyon alanlarından ve kente kimlik kazandıran Guggenheim müzesinden oluşmaktadır.

Bilbao’da gerçekleşen dönüşüm Guggenheim’ın kente kazandırdığı kimlikle birlikte kültürel turizmin kentte gelişmesine neden olmuştur.

-Zengin kültürel tarihi bir mirasa ve sanatsal eserlere sahip olan Cape Town limanı yapılan gelişim planlamalarıyla turistik bir liman haline dönüştürülmüştür. Endüstriyel kullanımdan dolayı köhneleşen bir çok bina restorasyon sürecinden geçerek restoran, kafe, alışveriş merkezi, otel, taverna, tiyatro, deniz müzesi gibi yapılara dönüşmüşlerdir. Gelişim projesindeki temel hedef turistik bir liman yaratmaktır. Bu hedef doğrultusunda Ek 1’de de görüldüğü gibi tamamen turiste açık, fakat kente ve yerli halka kapalı bir liman yapılmıştır. Bunun yanı sıra turistik bir liman yapmak iddiasındaki projenin, %1’ini kültür yapıları, %10’unu konaklama yapıları, %2’sini eğlence alanları, %8’ini ise restoran, mağaza gibi ticaret alanları oluşturmaktadır.

Cape Town ‘da her ne kadar yapılan planlama kentte sosyal polarizasyona neden olsa da, projede turizm ve kültürel fonksiyonlu yapılardan çok, yüksek gelir grubuna hizmet veren konut blokları yoğun olarak yer alsa da Şekil 3.52 ‘deki gelen turist sayısı istenilen hedefe bir anlamda ulaşıldığını göstermektedir.

Sonuç olarak Hafencity, Amsterdam, Barselona, Bilbao limanlarının dönüşümünde bütüncül bir planlama yaklaşımı güdülmüştür. Rantı yüksek atıl kıyı alanlarının tekrar kente kazandırmak amacıyla yapılan bu projeler, dönüşüme liman bazında değil, kent bazında baktıkları için genel hedeflerine ulaşabilmiş çalışmalardır. Cape Town örneğinde de aynı planlama politikaları uygulandığı söylene de, yapılan dönüşüm kenti aynı zamanda bir ayrışmaya götürmüştür.

Bu örneklerin diğ er bir ortak özelliği ise, tarihi kıyı cephesi korunmuş, boş zaman aktiviteleri için alanlar ayrılmış, turizm ve kültür aktiviteleri işlev alanlarına dâhil edilmiştir.

Cape Town  rneği dışında diğ er liman dönüşüm çalışmalarında, kıyı alanları kamu kullanımına bırakılmış, ulaşım aksları, yollar, meydanlar, caddeler kıyılara açılmıştır. Her birinin ortak hedefi kopan kent parçası limanı kentle b t nleştirebilmektir. Bunu yaparken de kültür ve turizm işlev alanlarında düşük ya da yüksek yoğunlukta kullanılmıştır. Yukarıdaki istatistik verilere baktığımız zaman hemen her projede, yapılan geliştirme, dönüştürme çalışmaları sonucu belirli düzeyde gelen turist sayısında artış g r lm ştir. Öyle ise turizm kopan kent parçasını tekrar kentle ilişkilendirmekte önemli araçlardandır diyebiliriz.

4. Haydarpaşa ve Galata Liman Bölgelerinin Hâlihazır Durumu

Türkiye’de sanayi bölgeleri genellikle su kenarlarında bulunmaktadır. İstanbul liman bölgesi dönüşüm için önemli bir potansiyele sahiptir. Ancak dünya örneklerinden farklı bir dönüşüm periyodu vardır. Genellikle liman bölgelerinde şehir merkezi arasında aktif bir kullanım vardır. Türkiye’de liman bölgelerinde kentleri terk etme süreci yaşanmamıştır (Bütüner, 2006).

İstanbul Limanlarının diğer liman kentleriyle ortak yönü 19.yüzyıl ortalarında hinterlandında sanayi yapılarının oluşumudur. 20. yüzyıl başlarında Haliç fabrika ve antrepolarla dolmaya başlamıştır.

1930’larda Prost planı Haliç kenarını endüstriyel bir gelişmeye götürmüş ve 1980’ e kadar devam etmiştir. 1975-1977’ de sürdürülen çalışmalarla Haliç’te dönüşüm çalışmaları başlamıştır. Buna göre Haliç kıyısı rekreasyon alanlarının bulunduğu, kültürel aktivitelerin yapıldığı bir alan olacaktır (Bütüner, 2006).

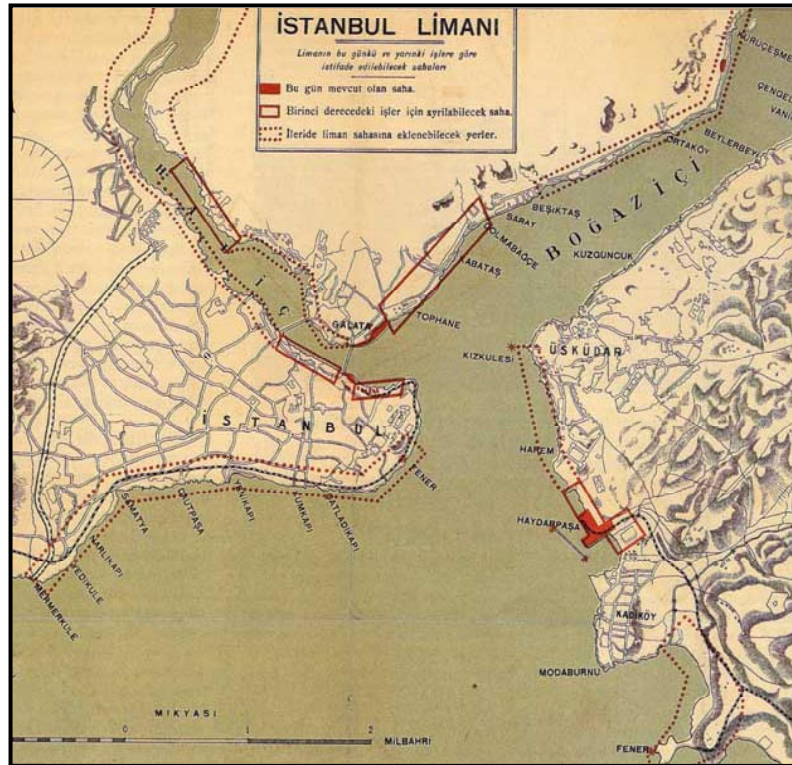
1908’ de endüstriyel alanlar taşınmaya başlamıştır. Bu dönemde kıyıdan 50-100 metre içerilere kadar her şey yıkılıp yeşil alana çevrilmiş, kıyı şeridinde kullanılamayan yeşil alanlar oluşmuştur. Haliç’te yapılan bu dönüşüm İstanbul’da bir ilktir (Bütüner, 2006).

Global ekonomi kent yaşamının dinamiklerini değiştirmiş, dağılan rıhtımların üzerinde yeni kentler yükselmeye, büyük alışveriş merkezleri kullanılmayan depoların yerini almaya, eski kıyıların ve cruise gemilerinin yerini yeşile boyanan kıyı alanları almaya başlamıştır (Bütüner, 2006).

Dünyada liman bölgeleri için yapılan dönüşüm projelerinde, Baltimore’de, Avrupa’da ya da bir Asya şehrinde birçok ortak özellik söz konusudur. Bu bağlamda, liman dönüşümlerinde standartlaşmaya gidildiği düşünülebilir. Şehirler arasındaki rekabet yüzünden daha önce uygulanmış ve başarılı bulunmuş projelerin kopya modellerine rastlamaktayız. Baltimore Inner Harbor geliştirme ve dönüşümde öncü olmuş; birçok dünya şehri tarafından kopyalanmıştır. Örneğin, akvaryumlar kıyı alanlarını daha çekici kılmıştır "Baltimore Ulusal Akvaryum, bir yılda 1,5 milyon turist çekmiştir. Bu nedenle, Kuzey Amerika’daki bazı şehirler, Baltimore’de yapılan akvaryumlardan sonra sonucun başarılı olduğunu görüp akvaryum inşa etmişlerdir. Bu durum standartlaşmayı getirmiş yenileme birbirine benzemeye monotonlaşmaya başlamıştır (Bütüner, 2006).

Son yıllarda, Türk liman kentlerinde de bu tür projeleri uygulama eğilimleri vardır. Türkiye’de kıyı alanlarının gelişimi için iki ana girişim belirlenir. İlk olarak denize dolgu şeklinde denize

paralel, yeşil alanlar ve araç yollarının inşası planlanmıştır. Haliç kıyısının yeniden düzenlenmesi bu uygulamanın en çarpıcı örneğidir. Türkiye’de pek çok kıyı şeridi, Haliç örneğinde olduğu gibi yeniden düzenlenmiştir. İkinci müdahale ise uzun süreli yeniden canlandırma projeleridir. 2000’li yılların başında yönetim birimlerince sahil kıyısının yeniden düzenlemesinin avantajlarının farkına varılmıştır. (Bütüner, 2006). Son dönemde Haydarpaşa ve Galata limanları içinde bazı proje çalışmaları yapılmaktadır. Bu bölgeler için verilen önerilerde dünyadaki birçok örnekte olduğu gibi ticaret merkezleri, turistik faaliyetleri içeren yapılar, kültürel tesisler yer almaktadır.



Şekil 4.1 1900’lerde İstanbul Limanı (Bütüner, 2006)

Nüfusu 1950’lerden sonra dört kat artan İstanbul kenti için de liman dönüşüm projeleri önem kazanmıştır. Liman projelerinin kentsel planlama dâhilinde değerlendirip, yeni taşımacılık ağlarının bulunması, yeni konut alanlarının ve yeni fonksiyonel sanayi alanlarının oluşturulması ve şehir-bölge gelişimlerinin organize edilmesi gerekmektedir. Bu anlamda Hamburg-Hafencity, Barcelona ve Amsterdam limanları başarılı örneklerdendir.

İstanbul Üst Ölçekli Planı Kararları:

İstanbul üst ölçekli planı, İstanbul limanlarının kapasitesini arttırmakla beraber (Şekil 4.1), daha verimli olarak kullanımlarını amaçlamaktadır. İstanbul’da aslında doklar vardır ve liman gibi

kullanılmaktadırlar. Bunlar Zeytinburnu, Ambarlı, Haydarpaşa, Galata’ da bulunmaktadır. Nitekim kamyonla lojistik faaliyetleri için ek maliyet ve yatırım gerekmektedir (Erbaş, 2007).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin liman planlamasıyla ilgili aldığı kararlar şöyledir:

- Liman fonksiyonları, liman bölgesi içerisinde kalmalıdır.
- Ambarlı limanından daha verimli yararlanılmalıdır, fakat burası da deprem açısından daha riskli bir bölgededir.
- Ambarlı limanından 5-10 km.’lik bir alanı da liman bölgesine dâhil etmek gereklidir. Bu kopukluğu gidermek için limana demiryolu bağlantısı gereklidir.
- Limanın yetersizliğini gidermek için 500-600 metrelik bir alanı yedek alanlar olarak limana eklemek ve çeşitli hizmetleri bu alanla birleştirmek gerekir.
- Halkalı-Edirne-Bahçeşehir arasında bir demiryolu bağlantısı yapılması ve Marmara denizi üzerinden gelen kargoların taşıma işlemlerinin bu demir yoluyla çözülerek Ambarlı limanının sebep olduğu trafik sorunu çözülecektir.
- Bahsi geçen demiryolunun Hadımköy’e kadar uzatılarak bu alanın ambarlı limanı ile bağlantısı sağlanacaktır.
- Ambarlı bölgesindeki diğer limanların kapasiteleri artırılabilecektir.
- Gümüşyaka’da açılması planlanan bir liman yapımı, bu da İstanbul’un batı sınırında, İstanbul’a hizmet edecektir.
- Gümüşyaka’daki lojistik altyapının geliştirilmesiyle, Çorlu ve Çerkezköy sanayi bölgesinin bu sayede beslenmesi ve kargo işlemlerinde geliştirilmesi beklenen Çorlu havaalanıyla bağlantısı sağlanacaktır.
- Pendik, Ambarlı ve Gümüşyaka ve güney Marmara limanları arasında Ro-Ro hatları organize edilecektir.
- Demiryollu ro-la sistemine taşımacılık sağlanacaktır.
- Ro-ro ve ro-la sistemleri bütünleştirilecektir.
- İstanbul’da lojistik faaliyetlerine yapılan yatırımlar önceliklidir. Sektörün gelişmesinin sağlanması için faaliyetler belirlenmelidir.

- İstanbul'un iki yakasında lojistik merkezlerinin kurulacak, gümrük ofisleri bu bölgelere kaydırılacak ve lojistik taşımacılık işlemleri ro-la sistemiyle sağlanacaktır.
- Haydarpaşa liman bölgesinde ticaret, otelcilik, kültür ve rekreasyon aktiviteleri desteklenecek ve Anadolu yakasında aktif bir alt merkez kurulacaktır. Aynısı Kartal için de düşünülmektedir.
- Haydarpaşa limanının atık boşaltma sistemlerinin kapasiteleri arttırılacak ve 2007' de Tuzla'ya kaydırılacaktır (Erbaş, 2007).

4.1. Haydarpaşa Limanı

Haydarpaşa olarak adlandırılan alanın, Haydarpaşa Garı, demiryolu ve liman tesislerinin bir kısmını; Kadıköy Üsküdar arasındaki Kadıköy Haydarpaşa Rıhtım Caddesi ve Tıbbiye Caddesi'nin Haydarpaşa Garı demiryolu tesisleri üzerindeki köprüden Harem'e inen yol üzerinde yer alan köprüye kadar olan kesimini kapsadığını söylemek mümkündür [20].



Şekil 4.2 Haydarpaş limanı [20]

Bu alan içinde, Haydarpaşa Garı, Haydarpaşa Limanı (Şekil 4.2), Haydarpaşa Numune Hastanesi, Haydarpaşa Askeri Hastanesi, eski Haydarpaşa Lisesi ve Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı gibi hepsi aynı ortak adı kullanan çeşitli kuruluşlar ve kullanımlar yer almaktadır [20].

İstanbul'un Anadolu yakasında, Kadıköy'ün kuzeyi ile Harem arasında kalan, şehrin en büyük ticari limanıdır. Mendirek, depolar, silolar, yükleme-boşaltma ve diğer tesisleriyle büyük ve yaygın bir liman kompleksi olan Haydarpaşa Limanı'nın güneyinde, bütün Anadolu demiryolları

bağlantılarının başlangıç noktası olan Haydarpaşa Garı ve önünde Haydarpaşa vapur iskelesi vardır [20].

19. yüzyılda teknolojik, ticari ve ekonomik gelişmeler ile mevcut liman Haliç ve Galata İstanbul'a yetmemeye başlamış, yeni bağlantı noktalarına ihtiyaç duyulmuştur. Şehrin bir tarafında Haliç ve Galata limanları bir dönüşüm söz konusuyken, şehrin başka bir bölümünde olan Haydarpaşa'da yeni bir liman yapımına karar verilmiştir (Bütüner, 2006)

Burada büyük bir liman yapılması zorunluluğu ve düşüncesi, 1871'de Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının yapımına başlanması ve 1873'te, bu hattın ulaşımına açılmasından sonra ortaya çıkmıştır. 1880'lerin sonlarında Anadolu demiryolları hatlarının Ankara ve Anadolu içlerine doğru uzanmasından sonra, İstanbul'un yük ve yolcu taşımacılığının en önemli noktalarından biri haline gelen Haydarpaşa'da bir liman yapılması için, II. Abdülhamid'in fermanıyla Anadolu Bağdat Demiryolları Şirketi'ne imtiyaz verilmiştir (T.C.D.İ.).

İnşaatına 1899'da başlanan liman 1903' te işletmeye açılmıştır. Açıldığı sırada rıhtım uzunluğu 302 metredir. Limanın güney ucunda 151 metrelik bir çıkıntı oluşturan bir rıhtım kolu bulunmaktadır. Sahile paralel olan dalgakıranın uzunluğu ise 595 metredir. Ağustos 1908'de eski küçük gar yerine bugünkü Haydarpaşa Garı hizmete girmiştir (T.C.D.İ.).

1953'te Haydarpaşa Limanı'nın genişletilmesi çalışmaları başlamış, eski dalgakıranın 150 metre açığında 760 metre boyunda yeni bir dalgakıran yapılmış, daha sonraki yıllarda bu ikinci dalgakıran 140 metre daha uzatılmıştır. Rıhtım da yenilenip uzatılarak 650 metreyi bulmuştur. Limana çok sayıda büyük tonajlı silo ve vinçler, çeşitli yeni tesisler kurulmuş, demiryolu hatları döşenmiştir (T.C.D.İ.).

Son 30 yıldır kent, aşırı göç ve hızlı kentleşme yüzünden bozulmayla karşı karşıyadır. Haydarpaşa limanı hinterlandındaki ambarları ve depolama tesisleriyle şehir hayatından izole olmuştur. 2000 yılında "Kadıköy Meydanı ile Haydarpaşa-Harem Kentsel Tasarım Yarışması" ile limanın değişimi gündeme gelmiştir (Erbaş, 2007).

Kadıköy Meydanı ile Haydarpaşa-Harem Kentsel Tasarım Yarışması:

İstanbul'da yapılacak liman dönüşüm planlamaları kapsamında, 2000 yılında ilan edilen, "Kadıköy Meydanı ile Haydarpaşa-Harem Kentsel Tasarım Yarışması" ile ilgili Belediye'nin hedeflediği konular şöyledir:

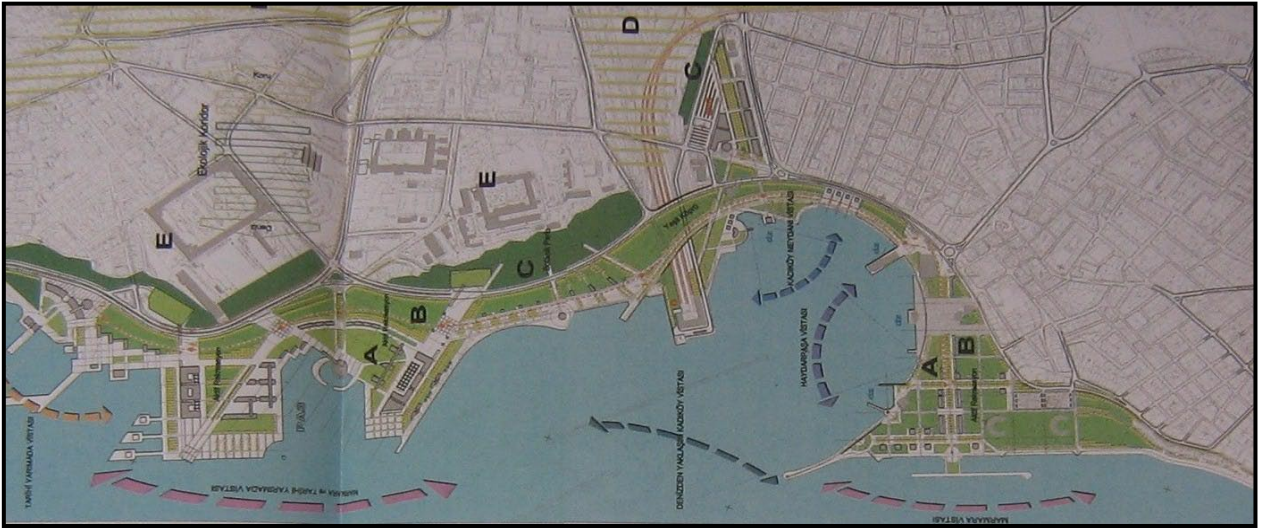
- Alan için alınan tüm kararları önerileri değerlendirmek

- Alanın fiziksel ve fonksiyonel koşullarını geliştirmek, böylece kendi içinde ve çevresiyle bütünleşmiş bir mekân yaratmak
- Geliştirilecek proje analiz edilecek ve Kartal'dan Moda'ya ve Harem'den Üsküdar'a kadar bağlantı kurulacak
- Bölge için yeni bir ulaşım ağı önerilecek
- İstanbul' un en önemli meydanlarından olan Kadıköy meydanının kimliği tekrar tanımlanacaktır (Erbaş, 2007).

Kartal'dan Üsküdar' yeşil bant projesi olarak kamuoyuna sunulmuş ve proje ana fikri olarak bölgenin kaybolan tarihsel ve kültürel kimlik değerlerinin yeniden ön plana çıkarıldığı sahil şeridi ve hinterlandının rekreasyon ve kültürel amaçlı kullanımlar içeren bir planlama ile bütünleştirilmesi esas alınmıştır (TMMO).

Bu yarışmanın birinciliğini alan projede Haydarpaşa garı asli fonksiyonuna uygun olarak yerli yerinde ve Moda'dan Harem'e kadar bütün kıyı alanı rekreasyon ve kültürel amaçlı olarak halkın kullanımına açık bir şekilde planlanmıştır (Şekil 4.3),(TMMO).

Proje alanının en önemli özelliklerinden birisi bünyesinde farklı birçok ulaşım modunun bir araya geldiği bir odak noktası olmasıdır. Ancak, bu farklı ulaşım modları birbirinden fiziksel ve mekânsal olarak kopuktur. Bu nedenle, bunların birbiriyle ilişkilerinin güçlendirilmesi ve diğer ulaşım modlarıyla bütünleştirilmesini sağlayacak bir ulaşım ağı önerilmektedir (Ünal, 2008).



Şekil 4.3 Kadıköy Meydanı ile Haydarpaşa-Harem Kentsel Tasarım Yarışması 1.'lik alan Proje (İBBPM, 2001)

İstanbul geleneksel yaya yolu ağları, tarihi yapıları çarşıları meydanları, parkları ile kentsel geçirgenlik kavramının önemli örneklerinden biridir. Alandaki ulaşım sistemi tek bir ulaşım moduna öncelik verecek şekilde tasarlanmıştır. Bu yüzden, yaya ve farklı taşıt modlarının birlikteliği esas alınmıştır. Bu taşıt yaya dönüşümü kıyı ve diğer müdahale alanları ile bütünlüğü sağlayacak mekânsal bütünleşmeyi getirecek ve fiziksel kopukluğu önleyecektir. Ana ulaşım noktaları yaya jeneratörü işlevi görecek ve yaşayan bir metropolitten alt-yeşil sistemi için gerekli insan akımını alana sağlayacaktır. Harem'den başlayan yeşil sistemi Liman Meydanı ile bütünleşmektedir. Meydanı, Denizcilik Teknolojisi Tarihi ve Deniz Bilimleri Müze kompleksleri tanımlamaktadır. Liman meydanı ve kültür alanına hizmet edecek otoparklar alana yakın konumdadır. Haydarpaşa yönünde devam ettikçe kültür merkezi ile bütünleşen bir deniz akvaryumu önerilmiştir (Ünal, 2008).

Projenin arazi kullanımı ulaşım kararları ve yapılaşma genel plan koşullarına göre, planlama alanı; yapılaşma düzeni ve mevcut metropoliten yaşama alanları ilişkisi kurulması açısından sahip olduğu kamu alanlarının konum ve işlevsellik avantajlarını kullanabilmek amacı ile Kamu Proje Alanlarına ayrılmıştır. Bunlar şöyledir;

Kadıköy metropoliten alt odağı; Kamu alanlarıyla kopuk deniz bağlantısı sağlanacak, Avrupa yakasından gelecek yolcular tramvay ve yaya yolları ile dağılacak, tescilli yapıların bulunduğu Kadıköy moda kentsel koruma ve geliştirme alanına müdahaleler kentsel koruma geliştirme olarak etaplanacak, avlu yaya yolu meydan ilişkileri hiyerarşisi kurulacaktır (Şekil 4.4),(İBBPM, 2001).



Şekil 4.4 Kadıköy Meydanı ile Haydarpaşa-Harem Kentsel Tasarım Yarışması 1.'lik alan Proje (İBBPM, 2001)

Haydarpaşa Transfer ve Alt Odağı; TCDD bakım onarım tesislerinin kademeli taşınması ile boşaltılacak olan alan Anadolu yakasının ulaşım yükünü düzenleyecek bir metropoliten transfer odağına dönüştürecektir. Alanda belediye-kamu özel ortaklı ticari fonksiyon alt yapısı oluşturulacaktır (İBBPM, 2001).

Haydarpaşa Deniz Bilimleri Tarihi ve Teknolojisi Kompleksi; Kültür, ticaret ve turizm ağırlıklı fonksiyonlar planlanmıştır. Deniz Bilimleri Tarihi ve Teknolojisi Kompleksi içerisinde ilgili kurumlarla gerçekleştirilecek eğitim araştırma müze fonksiyonlarının yanı sıra turistik tesisler ve deniz akvaryumu önerilmiştir. Gerektiğinde büyük kapasiteli turistik gemilerin yanaşabileceği alanda tüm kente hizmet eden deniz kenarı rekreasyon aktiviteleri de bulunacaktır (İBBPM, 2001).

Harem Ulaşım Alt Odağı; Metropoliten alt merkez gelişme koridorunun kuzey ucunda bulunan alan aynı zamanda alan içi tramvay sisteminin de başladığı dağıtım toplanma jeneratörü olarak düşünülmüş olup ticari fonksiyonlar ile desteklenmektedir (İBBPM, 2001).

Jüri Kararı:

Jüri kararına göre; Planlama alanı ile şehir bütünü entegrasyonu alan tahsisleri ve kendi aralarında tutarlılığı, Harem-Mühürdar arasındaki yeşil alanın kesintisiz devamlılığı, kamusal yarı kamusal alanların bütünlüğü ulaşım sistemlerinden raylı sisteme önem verilmesi transfer merkezlerinin yer seçimi devamlılık ve kimlik belirlenmesindeki özgünlüğü duyarlılığı ve tutarlılığı anlatım dilinin sadeliği ve uygulama aşamasında yeniden değerlendirmelere imkân verecek esnekliğe sahip olması olumlu bulunmuştur (İBBPM, 2001).

Ancak, Harem alanında yapılan dolgu alanın büyüklüğü, kıyı ve kentsel sit alanları arasındaki yaya ilişkisinin sorunlu olması, Kadıköy dolgu alanının güneyinde yer alan yeni iskele ve mendirek önerisi, başlıca olumsuzluklar olarak değerlendirilmiştir (İBBPM, 2001).

Kadıköy-Harem yeşil sistemi içerisinde Haydarpaşa raylı sisteminin üzerinde rekreatif bir yeşil köprü önerisi alan bütünlüğünü sağlaması bakımından olumlu bulunmakla beraber, alt ölçeklerde bir takım uygulama sorunları yaratabileceği kanaatini taşıyan jüri, bu olumsuzluğu giderici alternatif çalışmaları yapılması fikrini paylaşmaktadır. Ayrıca şehir hatları iskelesi ve çevresi ile hafif raylı sistem bağlantısının tekrar ele alınması önerilmektedir (İBBPM, 2001).

Diğer Proje Önerileri:

2003'te TCDD Genel Müdürlüğü BEOS adlı bir Alman firmasına demir yollarına ait 300 bin metrekairelik alanda Haydarpaşa garını otel olarak kullanıldığı çarşı iş merkezi ve konut

- 240 bin kişi kapasiteli İstanbul'un yedi tepesini simgeleyen 350 metrelik 7 adet gökdelen yapılması
- 340 bin m²'lik alanlık deniz dolgusu
- Cruise gemileri limanı yapılması
- Tren istasyonu bölgesine yat limanı yapılması
- 5 yıldızlı oteller, kongre merkezleri, fuar alanları, ticaret alanları, alışveriş merkezleri, işyerleri ve konut alanları yapılması
- Liman faaliyetlerinin Ambarlı'ya taşınması (Erbaş, 2007)

Önerilen proje bölgesel kültürel ve doğal değerleri koruma kurulundan onay alamamıştır. Gerekçe olarak ta bölgeye aşırı bir nüfus taşınması yapılması ve bölgeye çok büyük bir trafik problemi getirmesi riski, aynı zamanda yat limanının tren istasyonunun tarihi dokusuna zarar vermesi, projenin İstanbul'un silüetini bozması gösterilmiştir. Daha sonra aynı komite bu alanın, tarihi sit alanı olduğunu belirtmiştir. (Erbaş, 2007).



Şekil 4.7 Haydarpaşa limanı için düşünülmüş Venedik konseptli projenin vaziyet planı [3]

Tepki alınan bu projenin ardından yine Şefik Birkiye'nin merkezi Brüksel'deki mimarlık şirketi Atelier D'art Urbain tarafından hazırlanan ve şekil 4.7'de gördüğümüz Venedik tarzı kanalların yer aldığı projenin içinde, konut, ofis, otellerin yanı sıra alışveriş merkezi, kongre merkezi, fuar alanları ve marina da bulunmaktadır.

Mimar Birkiye tarafından hazırlanan eski projede 3,5 kilometrelik sahil şeridinde sahip 1 milyon metrekaarelik bir alan düzenlenmiştir. Yeni projede bu alan 2 katının da üzerine çıkmaktadır.

Değerlendirme:

Haydarpaşa limanı bulunduğu bölge açısından önemli bir konumdadır. Selimiye kışlası, Haydarpaşa lisesi, Marmara Üniversitesi, Kız Kulesi, Üsküdar ve Kadıköy çarşıları gibi tarihi mekânlar bu alanda yer alır. Karşısında tarihi yarımada bulunan liman için 2001 yılında sonuçlanan bir yarışma düzenlenmiştir. Yarışmanın amacı Kartal'dan Üsküdar'a giden yeşil 1 hat yaratıp sahil şeridini kamuya açmaktır. Nitekim 1.'lik alan proje bu amacı sağlamaktadır. Dört aşamalı düşünülen proje müze, otel gibi kültür ve turizm odaklı alanların, belediye kamu özel ortaklı ticari fonksiyonların bulunduğu, çevredeki tarihi dokunun korunduğu, ulaşım ağı için yeni bir çözüm üreterek planlanmış bir öneridir. Buna karşın projeye ilgili bir çalışma yapılamamış, ardından TCDD Haydarpaşa garının otele çevrildiği kamu kullanımına kapalı bir proje yaptırmıştır. Bu projede uygulanmamıştır. Fakat tekrar bu kez büyükşehir belediyesi tarafından mimar Şevki Birkiye'den Tarihi yarım ada silüetli bu alana İstanbul'un simgesi olabilecek bir tasarım yapması istenmiştir. Bunun üzerine yüksek yoğunluklu lale biçimli 350 metre uzunluğunda, içerisinde iş merkezi, otel, kültür merkezi, sinema, otopark gibi fonksiyonları barındıran 7 adet gökdelen tasarlanmıştır. Çevredeki Tarihi mirasa karşı duyarlılığı olmayan projenin bölgeye getireceği trafik ve insan yükü için herhangi bir ulaşım ağı düşünülmemiştir. Meslek odalarının ve bazı sosyal örgütlerin karşı çıkmasıyla bölge sit alanı ilan edilmiş, bunun üzerine yine tarihi yarımada silüetli Haydarpaşa Limanına aynı ekip tarafından Venedik konseptli başka bir proje önerilmiştir.

4.2. Galata Limanı

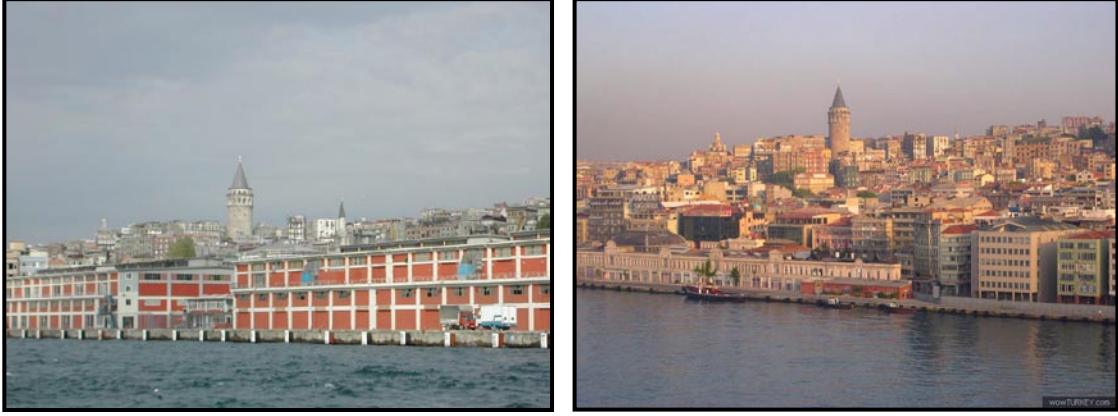
Tarih boyunca büyük bir deniz ticaret merkezi olan İstanbul, dünyanın en güvenli doğal limanları arasında yer almıştır. Özellikle Haliç, tarihin her döneminde, sert havalarda teknelerin sığınıp barındığı emin bir liman olma özelliğini hep sürdürmüştür (T.C.D.İ.).

İstanbul'un deniz yoluyla dünyaya açılan kapısı olan Galata'ya gemilerin yanaşmasına elverişli modern bir rıhtım yapımı, Avrupa limanlarındaki örneklerine göre gecikmeli olarak gerçekleştirilmiştir. 19. yüzyıl boyunca limana gelen gemiler Galata açıklarındaki duba ve şamandıralara bağlı olarak demirlemişler, yolcular ve yükler, sandallar, salapuryalar ve mavnalarla Galata sahilindeki derme çatma iskelelere taşınarak karaya çıkarılmışlardır (Türker, 2000).

İstanbul limanına ilk şamandıra 1870 yılında yerleştirilmiştir. Limanda, her acentenin gelen gemisini bağlamak için bir ya da birkaç şamandırası, bir de kayıkçı takımı vardır (T.C.D.İ.).

İstanbul'da ilk rıhtımlarının inşa edilmesi ve kıyılarımızda o günlere göre modern deniz fenerlerinin çalışmaya başlaması, ancak 1850'li yıllarda gerçekleşmiştir (T.C.D.İ.).

İstanbul limanında ticaret gemilerinin yanaşabileceği rıhtımların inşası ve liman hizmetlerinin düzenlenmesi ancak 23 yıl sonra, 1879'da ele alınabilmiştir. Ancak rıhtımların inşasına 1892 yılında Tophane önlerinde başlanmıştır. 1895 yılının başında, Galata tarafında rıhtımın 285 metresi tamamlanmış, 670 metrelik bir alan üzerinde blok taşları yerleştirilmiş, 500 metrelik bir alanda doldurulmuş bulunuyordu (T.C.D.İ.).



Şekil 4.8 Galata limanı (T.C.D.İ.)

1957'de inşası sona erdirilen 600 metre uzunluğundaki Salıpazarı rıhtımı ve antrepoları ile Denizcilik Bankası T.A.Ş.'ye devredilmiştir. 1983'te Türkiye Denizcilik Kurumu'na, ertesi yıl da Türkiye 1977'de tamamlanan 240 metrelik Sirkeci rıhtımı Bayındırlık Bakanlığı tarafından Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne bağlanmıştır (T.C.D.İ.).

Karaköy limanı, yüzyıllardan beri, ticari faaliyetler için önemli bir role sahiptir. Bununla beraber Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküşü ve meydana gelen savaşıardan dolayı 1850'lerden sonra zor yıllar geçirmiştir. 1863'teki büyük yangından sonra, iş alanları inşa edilmiştir. Birinci dünya savaşıından sonra İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası bu binaları depo olarak kullanmıştır. 1928'de bu binalar Ford'a araba montaj fabrikaları için verilmiştir. 1956 ve 1958 yılları arasında eski binalar yerlerini halen günümüzde de olan yeni depolara bırakmıştır (Şekil 4.4), (Erbil & Erbil, 2001).

1960'lı yılların ortası, Türkiye Cumhuriyeti'nin hızlı sanayileşme yıllarıdır. 1965 ve 1975 yılları arasında, ekonomi yüzde 4-7 arasında bir büyüme hızı göstermiştir. Aynı zamanda ihracattan

elde edilen gelir yüzde 20 ve yüzde 30' lardadır. Bu yükselme ile daha büyük ve gelişmiş liman alanlarına ihtiyaç duyulmuştur. 1914'de yapılan, Haydarpaşa limanı, İstanbul'un en büyük limanıdır. Karaköy limanının misyonunu devralmıştır (Erbil & Erbil, 2001).

Karaköy limanı 1980'lerin ortasına kadar yolcu ve kargo hizmetlerinde kullanılmıştır. 20. yüzyılın ortalarında, Karaköy Limanı, İstanbul'un en etkin bağlantı noktası olmuştur. Ancak 1980'lerde artan gemi trafiği ve yük kamyonları yüzünden kent merkezinde olan bu liman elverişsiz hale gelmeye başlamıştır. Nitekim tarihi yarımada ve ticaret alanlarına yakınlığı, bölgedeki tirajının artmasına neden olmuştur. Bu sorunu çözmek için, merkezi hükümet ve yerel belediyenin ortak kararıyla birlikte, Karaköy limanı turistik faaliyetlere kaydırılmıştır. 1986' da liman yük gemilerine ve kamyonlara kapatılmıştır. 1988' de sadece yolcu bağlantı noktası olarak hizmet vermeye başlamıştır. Bu yüzden liman, yükleme ve boşaltma işlemlerine son verip tamamen turistik amaca hizmet etmeye başlamıştır. 1990'larla birlikte, Sovyetlerin dağılmasıyla yolcu limanı özelliği güçlenmiştir. Dağılan Sovyetlerin vatandaşları, İstanbul'a alışveriş amaçlı gelirken, küçük kargo bölümlü yolcu gemilerinin sayısı dramatik olarak artmıştır. Örneğin, 1994 Ocak ve 1999 Kasım arasında, bu ülkelerden gelen gemi sayısı yüzde 70'den yüzde 80' e çıkmıştır. Her gemi yaklaşık 90-120 yolcuyu getirmekte ve bunlar da alışveriş yapmaktadır. Alışveriş yapılan mallar gümrüğe tabi değildir veya kısmi bürokratik işlemlerden geçmektedir. Bu ticarete "bavul ticareti" denilmektedir. Resmi olmayan rakamlara göre ortada 7-8 milyar dolarlık bir ekonomi söz konusudur. Bu yüzden pek çok tedarikçi büro, liman çevresinde konuşlanmıştır (Erbil & Erbil, 2001).

Bununla birlikte bagaj ticareti için "Zeyport" isimli yeni bir liman açılmıştır. Bu da Karaköy limanının faaliyetlerinde bir azalma göstermiştir.

Karaköy limanının tarihi yarımada yakınlığı da cruise gemileri yolcularının bu alanlarına transferlerini kolaylaştırmıştır, bu da limanın turistik amaçlar için önemli avantajı olduğunu göstermektedir. (Erbil & Erbil, 2001)

Galataport:

Karaköy limanının, liman fonksiyonlarına uygun bir faaliyeti olmadığı için Türkiye Denizcilik Örgütü Galata Port isimli bir proje geliştirmeye karar vermiştir. Galata Limanı için batılı ülkelerde geliştirilen modellerin benzeri faaliyetleri içeren bir planlama düşünülmüştür. Projenin amacı, uluslararası bir kültür ve turizm merkezi oluşturmak, İstanbul'a ticari ve ekonomik canlılık getirmektir. (T.C.D.İ.)

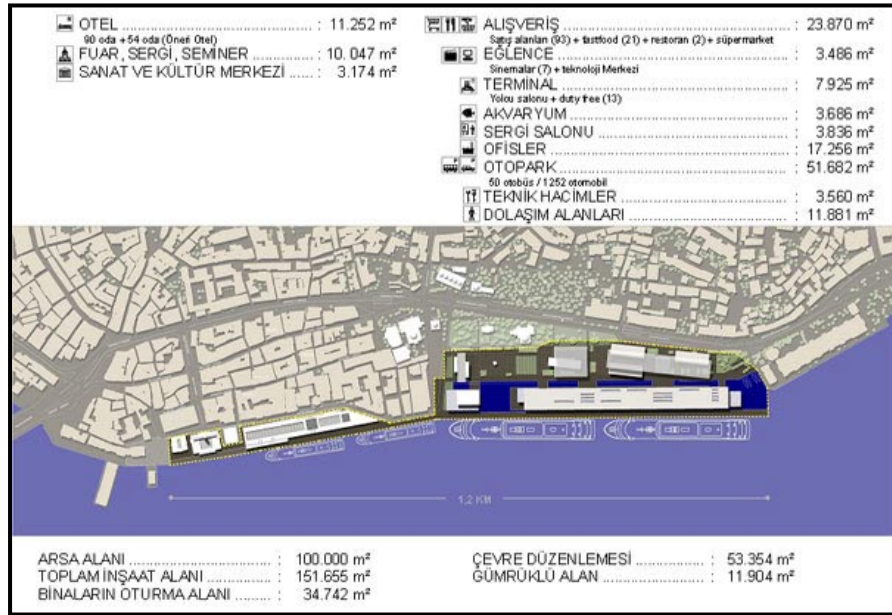
Tarih boyunca, Galata İstanbul’ da her zaman önemli bir yerleşim, ticari ve liman faaliyetleriyle, şehrin ekonomi merkezi olmuştur. Galata Port proje alanı, Karaköy’den Tophane’ye kadar Karaköy Limanı ve Salı Pazarını da içine alan 100,000 m² 'lik bir alandır. Bu alanda, genel olarak finans, toptancılık, tedarik ticareti, küçük iş alanları, bürolar ve konut alanları yer almaktadır. Limanın ilersinde de önemli bir eğitim kurumu olan Mimar Sinan üniversitesi bulunmaktadır. Limanın kendisi Boğaz’ın güneybatısında bulunur. Karaköy orta büyüklükte bir limandır yaklaşık 8.5 hektar kapsar. Günümüzde Karaköy limanı yabancı cruise gemilerinin ve ihtiyaç halinde de kargo gemilerinin demirlediği bir mekândır. Yolcu salonu ve yönetim binaları limanın güney ucunda bulunur ve yaklaşık 1,7 hektar alan kaplayan dört adet depo binası da burada yer almaktadır (Erbil & Erbil, 2001).

Denizcilik işletmeleri müdürü bu projeyle İstanbul’da ulusal ve uluslararası düzeyde yeni bir turizm endüstrisi gelişeceğini ve projenin uygulanmasıyla bir yıl içinde 12 milyon turist ve yolcu gemilerinin Galata Limanını ziyaret edebileceğini belirtmiştir. Bunun aksine, Galata Port (Şekil 4.9).Projesi çok tartışılmıştır. Şehir sakinleri, sivil toplum örgütleri, projenin gerçekleşmesiyle bu tarihi sit alanının zarar göreceğini, kent ve kıyı arasında bir bariyer oluşturacağını, kıyı ve kamu alanları arasında erişimi zorlaştıracığını savunmaktadırlar (Bütüner, 2006).



Şekil 4.9 Önerilen Galataport Projesi [3]

Karaköy limanı 1986’ dan beri sadece yolcu limanı olarak kullanılır ve Galata Port projesiyle dünyanın sayılı cruise limanlarından biri olması amaçlanmaktadır. Türk denizcilik işletmelerine görede, proje bir cruise limanı, 5 yıldızlı oteller, alışveriş merkezleri, restoranlar, kafeteryalar, bar, sinema-tiyatro-konser salonu gibi eğlence mekânları yapılacaktır (Şekil 4.10). Aynı zamanda yer altında otobüs ve araba otoparkı inşa edilecektir. Bu projeyle birlikte bölgeye ait tarihi yapılarla ilgili çözümler de amaçlanmaktadır. 1910 yılında yapılan denizcilik işletmeleri binası ve 1912’ de yapılan Çinili Han’ın beş yıldızlı otellere dönüştürülmesi amaçlanmaktadır. Projede, bu iki binanın yanında bulunan 1950’lerde yapılan binalar ve salı pazarı önünde bulunan dört adet depodan 1,2,3, numaralı üçü yıkılacaktır. Diğer yapılar proje konseptine uygun olarak yenilenecek ve restore edilecektir. Dört numaralı depo; mavi bloklar diye bilinen ve şu an İstanbul modern olarak kullanılan yapı yıkılacaktır. Altı katlı bir bina, mavi blokların yanına inşa edilecektir. İki katlı yer altı otoparkı da salı pazarı girişine yapılacaktır. Ön ve arka depoların arasına turist otobüsleri için ayrıca bir yer altı otoparkı inşa edilecektir. Şekil 4.10’da görüldüğü gibi proje alanı 100.000 m², toplam inşaat alanı ise 151.665m²’dir (Erbaş, 2007).



Şekil 4.10 Galataport Fonksiyon dağılım şeması (T.C.D.İ.)

Günümüzde Amerikan pazarı olarak da bilinen mekân da yıkılacaktır. Projenin bir başka amacı da Tophane meydanını tekrar görünür yapmaktır (Erbil & Erbil, 2001).

Bu ölçekte bir kentsel projenin pek çok tartışmaya sebep olacağı muhakkaktır. Nitekim projenin atama kısmı kanunlarla iptal edilmiştir. Yeni ihale süreci hala işlemedir. Galataport ile ilgili tartışmalar şu konuları içermektedir:

- Bölgenin tarihi kimliğinin kaybolması
- Proje, sadece liman bölgesini kapsayacaksa, Kemeraltı ve Galata bölgesi projeye dâhil edilmemelidir.
- Proje, şehirle bütünleşmesi açısından bir kentsel proje olmaktan uzaktır, nitekim çok kısıtlı bir alan için düşünülen bir projedir.
- İhaleyi alan şirket ya da şahsın, bölgeyi halka kapatma ihtimali
- Diğer sosyal aktörlerin proje sürecinden dışlanmaları
- Kadıköy’le olan deniz bağlantısı, ön kısmın büyük binalarla çevrelenecek olmasından dolayı kesilecektir.
- Cruise gemileri için bir liman, trafik sorunu olmayan bir bölgeye yapılmalıdır.



Şekil 4.11 Karaköy- Salıpazarı liman bölgesi ve çevresi silüeti (T.C.D.İ.)

Sonuç olarak; şehirlerin yerel ve küresel bakımdan rekabet kapasitelerinin artırılması, sürdürülebilir kentsel dönüşümü gerçekleştirip gerçekleştiremedikleriyle ilgilidir. Günümüzde küreselleşmenin sonuçlarından biri de birbiriyle yarışan, rekabet halindeki şehirlerdir. Şehirler arasındaki ekonomik gelişim ve rekabet kapasitesinin artması bakımından dayanışma ilişkisi de bir diğer önemli konudur. Bir yandan her şehir diğer şehirlerle yarışırken, aralarında da bir dayanışma ilişkisi vardır. Limanların yeniden dönüşümü çerçevesinde rekabet ve dayanışma etmenleri de değerlendirilmelidir ve liman şehirleri arasında bir bilgi ağı oluşturulmalıdır (Erbaş, 2007).

Aşağıda, İstanbul için bir liman dönüşüm projesinin şehirle uyum içinde ve şehrin rekabet potansiyelinin arttırılarak gerçekleştirilmesi için önemli noktalara değinilmiştir.

- Organize edilmiş bir altyapı ve hizmet alanları;
- Şehrin vizyonunu yansıtmak
- Büyük ölçekli bir stratejik plan dâhilinde
- Arazinin tüm kesimlerinin şehre dâhil edilmesi
- Şehrin ihtiyaçlarının göz önünde tutulması
- Proje amacının belirlenmiş olması
- Merkezi ve yerel yönetimin iyi bir koordinasyon dâhilinde çalışması;
- Kamu ve özel sektör iliksisinin oluşturulması
- Katılımcılığın olduğu proje adımlarının olması
- Aktörler arası uzlaş
- Proje aşamalarının belirgin olması (Erbaş, 2007)

Liman bölgelerinin dönüşümü, kentsel bir vizyon dahilinde, tüm sosyal grupların istekleri göz önüne alınarak yapılmış ve tarihi, yerel değerlerin desteklendiği bir biçimde ele alınır, sürdürülebilir, katılımcı ve gelişimci bir stratejik plan yaratılabilirse, İstanbul'un rekabet kapasitesi aşırı bir biçimde artması şüphesiz mümkündür.

Değerlendirme:

Galata limanı tarih boyunca yerleşim alanları, ticari ve liman faaliyetleriyle şehrin ekonomi merkezi olmuştur. 1892 yılında başlanan rıhtım inşaatının Galata tarafındaki bölümünün 285 metresi 1895 yılında, 1957'de Salıpazarı rıhtımı ve antrepoları inşası bitmiştir. 1980'lerde artan gemi trafiği ve yük kamyonları yüzünden trafik yoğunluğu yüksek kent merkezinde olan liman elverişsiz hale gelmeye başlamıştır. Bunun üzerine Karaköy limanı turistik faaliyetlere kaydırılmıştır. 1986' da liman yük gemilerine ve kamyonlara kapatılmıştır. 1988' de sadece yolcu bağlantı noktası olarak hizmet vermeye başlamıştır.

Türkiye Denizcilik Örgütü bölgenin limana uygun bir faaliyeti olmadığını düşünerek Galata Port isimli bir proje geliştirmeye karar vermiştir. Proje alanı, Karaköy'den Tophane'ye kadar

Karaköy Limanı ve Salı Pazarını da içine alan 100,000 m² 'lik bir alandır. . Limanın ilersinde de önemli bir eğitim kurumu olan Mimar Sinan üniversitesi bulunmaktadır.

Galata Limanı için batılı ülkelerde geliştirilen modellerin benzeri otel, akvaryum, ticaret merkezi, eğlence ve kültür faaliyetlerini bulunduğu turizm odaklı işlevleri içeren bir planlama düşünülmüştür. Projenin amacı, uluslararası bir kültür ve turizm merkezi oluşturmak, İstanbul'a ticari ve ekonomik canlılık getirmektir.

Ancak tarihi sit alanı içindeki bu bölge için çok yoğun bir proje düşünülmüştür. Proje kapsamında 5 yıldızlı oteller, alışveriş merkezleri, restoranlar, kafeteryalar, bar-sinema-tiyatro-konser salonu gibi eğlence mekânları yapılacaktır. Aynı zamanda yer altında otobüs ve araba otoparkı inşa edilecektir. Bölgedeki tarihi yapıların da düşünüldüğü söylene de bu yoğunlukta bir projenin bölgenin tarihi kimliğini gölgede bırakacağı, kentle bütünleşmeyi imkânsız kılacağı, projenin şeffaf olmayışından dolayı ihaleyi alan şirketin alanı kamuya kapatacağı iddiaları projenin tekrar ihaleye çıkmasına neden olmuştur.

5. Değerlendirilmeler ve Sonuç

5.1. İncelenen Liman Projelerinde Turizm ve Kültür Aktivitelerinin Rolü, Galata ve Haydarpaşa Liman Bölgelerine Çıkarımlar

Hamburg, Amsterdam, Barselona, Bilbao, Cape Town limanları 1. Nesil limanların öncesine dayanan bir geçmişe sahiptir. Her liman teknolojik gelişmelerden etkilenmiş ve 2. Nesil liman olarak varlıklarını sürdürürken, 3. Nesil limanların ihtiyaçlarına cevap verememişlerdir. Sanayisizleşmeyle birlikte endüstriyel yapılar boşalmış, atıl sanayi bölgeleri oluşmuş, endüstriyel kirlenmeye uğramış, toprak değeri yüksek kıyı alanları kentten kopmuştur. Bu değerli arazilerin kamuya açılması, işlerliğini tekrar kazanabilmesi için çeşitli projeler uygulanmış ve uygulanmaktadır.

Verilen örnek projelerin planlama şekillerini ve uygulama yöntemlerini inceleyecek olursak:

-Hamburg Hafencity; Speicherstadt denilen tarihi kent dokusunu bozmadan kent içinde yeni bir kent merkezi olacak bir liman bölgesi olmayı hedeflemiştir. Bölgede, ticaret, ofis, konut, kafe, restoran gibi işlevleri içeren karma kullanımlı yapılar, kültür ve turizm aktivitelerine cevap verir nitelikte binalar, Hamburg kentlisinin de liman bölgesinden faydalanmasını sağlayacak rekreasyon alanları, alışveriş merkezleri, üniversite, bunu yanı sıra yeni liman bölgesini kentle ve kendi içinde bağlayan demir yolları, köprüler, yaya yolları bulunacaktır.

Ayrıca çalışmaya başlarken, Hamburg Belediyesi bölge için birçok mimari workshop düzenlemiş, bölgenin ihtiyaçlarını tespit ettikten sonra projeyi yarışmaya açmıştır. 2000 yılında yapımına başlanan Hafencity'nin her aşaması, projenin internet sitesinde tüm detaylarıyla halka duyurulmuştur.

Hafencity liman dönüşüm projesinde dikkat edilen noktaları maddeleştirecek olursak:

- Tarihi doku incelenmiş, kültür ve tabiat varlıkları korunmuş,
- Rekreasyon alanlarıyla bölge kamuya açılmış,
- Ulaşım ağları düzenlenmiş,
- Kamu ve özel sektör yatırım ortaklığı ile çalışılmış,
- Projeye halkın katılımı sağlanmış ve her aşaması hakkında bilgilendirilmiştir.

-Amsterdam kıyı yenileme programının en önemli hedefi konut yetersizliğine çözüm aramak ve dairesel kanallar etrafında oluşan tarihi kenti, endüstriyel kirlilikle atıl hale gelen liman bölgesiyle buluşturmaktır. Bu kapsamda eski hangarlar; konutlara, iş, merkezlerine, otellere

dönüştürülmüş, Java ve KNSM gibi konut alanlarından oluşan adalar yapılmış, su üzerindeki kenti taşkınlara karşı korumak için yeni bentler inşa edilmiş, IJ nehri üzerinde oluşan konut bölgelerini tarihi kent merkeziyle birleştiren ulaşım aksları düzenlenmiş, adaları ve kanalları birbirine bağlayan köprüler yapılmış, metro yapımına başlanmıştır, toprak değeri yüksek bu bölgedeki konutlardan tüm halkın faydalanabilmesi için yapay adalarda ve IJ kıyısında sosyal konutlar yapılmıştır. Tüm bu projeler Amsterdam Belediyesi tarafından ayrı ayrı mimari ofislere yaptırılmış, birçok mimar bu çalışmada yer alma şansı yakalamıştır. Toprak yetersizliğinden dolayı gelen turistler ve halk için boş vakit geçirilebilecek rekreasyon alanları planlanamasa da, nitelikli ve çarpıcı yapı tasarımları mimari turistler için ilgi çekici hale gelmiştir.

Kıyı Yenileme Programı kapsamındaki çalışmaları şöyle sıralayabiliriz:

- Tarihi doku incelenmiş, kültür ve tabiat varlıkları korunmuş,
- Projede farklı disiplinler ortak çalışmalar yürütmüş,
- Ulaşım ağları düzenlenmiş,
- Nitelikli mimari ürünler yapılmış,
- Rantı yüksek bu alanlardan rekreasyon alanlarıyla olamasa da, yapılan sosyal konut projeleriyle halkın her kesiminin bölgeden faydalanması sağlanmış,
- Kamu ve özel sektör yatırım ortaklığı ile çalışılmıştır.

-Barselona’da gerçekleşen liman dönüşümlerini tetikleyen iki temel neden vardır. Birincisi liman bölgesinin tarihi kente kadar büyümesi 2. ve en önemli unsur 1992’ de yapılan olimpiyat oyunlarıdır.

Olimpiyat oyunları için, kentte olimpiyat köyü kurulacaktır. Bu kapsamda spor merkezleri, eğlence dinlence limanı, kafe, restoran, mağazalar, oteller, rekreasyon alanları, okullar ve bazı konut bölgeleri planlanmış, kent dokusunu bozmayan denize açılan caddeler, meydanlar düzenlenmiş, kıyıyı kentten koparmayacak şekilde yollar, demir yolları tekrar yapılmıştır. Olimpiyat köyü projesinin ana hedefi olimpiyat sonrasında kentle bütünleşmiş kentsel mekânlar yaratmaktır.

Olimpiyat sonrası, eski liman bölgesinin yeniden planlanmasındaki asıl amaçlar; liman bölgelerinin tamamen kente açılması, rekreasyon ve aktivite alanlarının bütünleşmesidir. Buna göre limanın bir bölümünde deniz yolculuğu tesisleri ve liman ticareti yapılan bir iskele, rekreasyon, kültürel ve ticari faaliyetlerin bulunduğu Port Vell limanı ve başka bir bölümünde ise tüm vatandaşlara açık spor tesisleri, yüzme havuzları, gemi demirleme tesisleri ve balıkçılar için ayrılmış alanlar vardır.

Yapılan çalışmalar belediye tarafından açılan yarışmalarla farklı mimarlara yaptırılmış, halk projeye en erken aşamada dahil edilmiştir.

Kıyıların halka ve turizme açmış olan yenileme çalışmasının önemli unsurları şunlardır:

- Tarihi doku incelenmiş, kültür ve tabiat varlıkları korunmuş,
- Projede farklı disiplinler ortak çalışmalar yürütmüş,
- Ulaşım ağları düzenlenmiş,
- Nitelikli mimari ürünler yapılmış,
- Liman bölgesi ve kıyı şeridi, kent yerlisinin ve gelen turistlerin yararlanabileceği şekilde planlanmış,
- Kamu ve özel sektör yatırım ortaklığı ile çalışılmıştır.
- Projeye halkın katılımı sağlanmıştır.

-Bilbao’da liman canlandırma faaliyetlerindeki hedef, sanayisizleşme ile endüstriyel kirliliği hat safhada yaşayan, merkezden kopan kıyıların, kente yeni bir kimlik kazandırarak kentle bütünleşmesidir. Bu hedef doğrultusunda kıyıların tamamen halka açıldığı, kültür merkezlerinin, müzelerin, alışveriş merkezlerinin, otellerin, ticaret alanlarının, sportif amaçlı bir limanın, ofis ve konut bloklarının, okulların bulunduğu bölgeler planlanmıştır. Boş vakit aktivitelerinin gerçekleştirilebildiği büyük rekreasyon alanları yapılmış, tekno park kurulmuştur. Aynı zamanda ulaşım aksları tekrar düzenlenmiş, liman bölgesine açılan yeni yollar, meydanlar, metro ve tramvay hatları yapılmış, havaalanı genişletilmiştir.

Yapılan çalışmalar belediye tarafından yarışmalara açılmıştır. Süreç projenin internet sayfası ile halka açıklanmaktadır.

Guggenheim Müzesi, ‘‘Bilbao effect’’ kavramının ortaya çıkmasına, kentin yeni bir kimliğe sahip olmasına neden olmuştur. Bu kimlik arayışı için yapılan çalışmaların önemli noktalarını şöyle sıralayabiliriz:

- Tarihi doku incelenmiş, kültür ve tabiat varlıkları korunmuş,
- Ulaşım ağları düzenlenmiş,
- Nitelikli mimari ürünler yapılmış, farklı mimarlarla çalışılmış,
- Liman bölgesi ve kıyı şeridi, kent yerlisinin ve gelen turistlerin yararlanabileceği şekilde planlanmış,
- Kamu ve özel sektör yatırım ortaklığı ile çalışılmıştır.
- Projeye halkın katılımı sağlanmıştır.

- Nehrin sağı ve sol bölümlerindeki sosyal polarizasyonu engellemek amacıyla yeni konut alanları tasarlanmıştır.

-Cape Town, zengin bir tarihi mirasa sahiptir. Gelişim planı sürecinde birçok tarihi bina restore edilmiş; restoran, alışveriş merkezi, otel, taverna, tiyatro, deniz müzesi gibi yapılara dönüşmüş, havaalanına ve ana arterlere giden yeni ulaşım ağları yapılmıştır. Bunun yanı sıra liman bölgesinde; yüksek gelir grubuna hizmet eden konutlar, restoran, eğlence merkezleri, alışveriş merkezleri, tiyatro, küçük ticaret alanları, müzeler ve oteller yapılmış, liman sadece turizme hizmet eden bir alan haline gelmiştir.

Cape Town Liman gelişim planı, bölgenin kısıtları ve olanakları, aynı zamanda Şehir Konseyi gibi kurumların isteklerine uygun olarak, danışman bir kadro tarafından hazırlanmıştır.

Cape Town Liman gelişim planının, önemli noktalarını şöyle sıralayabiliriz:

- Tarihi doku incelenmiş, kültür ve tabiat varlıkları korunmuş,
- Ulaşım ağları düzenlenmiş,
- Kamu ve özel sektör yatırım ortaklığı ile çalışılmıştır.

Hamburg, Barselona, Amsterdam ve Bilbao'da gerçekleşen liman yenileme çalışmalarının en önemli ortak özelliğı; çalışmalar yapılırken kıyı alanlarının kentten ayrı bir alan gibi değil kentle birlikte bir bütün olarak planlanmasıdır. Bunun yanı sıra her birinde tarihi kent dokusu korunmuş, yeni ulaşım ağları düzenlenmiş, projeye halkın katılımı sağlanmış, kıyı alanları halka ve kente açılmış, kamu özel sektör ortaklığı ile çalışılmış, farklı mimari ekiplere görevler verilmiştir.

Dönüştürülen liman bölgelerinin başka bir ortak özelliğı de gelecekte kent içindeki işlevi düşünülerek planlanmış olmalarıdır.

Yapılan tüm üst ölçekli planlarda Hamburg'ta proje geneline göre çok küçük bir bölümü kapsasa da, Amsterdam' da dönüşümün hedef noktası olmasa da, turizm işlevli alanlar verilen istatistik bilgilere göre ekonomik kazanç sağlamaktadır.

Cape Town örneğine gelecek olursak, burada da yeni ulaşım ağları düzenlenmiş, tarihi doku korunmuş, diğer örneklerdeki gibi kamu özel sektör ortaklığı ile çalışılmıştır. Ancak liman bölgesi planlanırken, çalışmalar kent ölçeğinden ziyade liman bazında düşünülmüştür. Bu yüzden kent ve liman bölgesi arasında ilişki kurulamamıştır. Ayrıca eski bir sömürge olan Cape Town yerel halkının ekonomik şartları göz önünde tutulmadan projeler gerçekleştirilmiş, kamu özel sektör ortaklığı ile hayata geçen proje tek bir şirket tarafından planlanmış, projelendirme

süreci çok yönlü taraflarca tartışılmadan tamamlanmıştır. Böylelikle yüksek gelir gurubuna ve turistlere hizmet veren, halkın faydalanamadığı Victoria & Alfred limanı ortaya çıkmıştır. Limanın işlev alanlarına baktığımız zaman, yapılan projede turizm işlevli alanlar, bölgenin küçük bir kısmını oluşturmaktadır.

Sanayisizleşme sonrası yapılan bu dönüşümlerde kültürel turizm bir gelir kaynağı olarak görülmüşse de Hafencity, Amsterdam ve Cape Town ‘daki dönüşümlerde turizm fonksiyonlu alanlar proje genelinin küçük bir bölümünü oluşturmaktadır. Buna karşın yapılan çalışmalarda limanın yer değiştirilmesiyle ortaya çıkan kültürel görsel miras yeni bir işlevle kamuya ya da turizme açılmıştır.

Verilen örneklerle göre kıyı alanlarında yapılacak üst ölçekli bir planlamada dikkat edilmesi gereken unsurlar şöyle sıralanabilir;

- Tarihi doku incelenmeli, kültür ve tabiat varlıkları korunmalı,
- Projede farklı disiplinler ortak çalışmalar yürütmeli,
- Ulaşım ağları düzenlenmeli,
- Nitelikli mimari ürünler yapılmalı,
- Liman bölgesi ve kıyı şeridi, halkın her kesiminin ve gelen turistlerin yararlanabileceği şekilde planlanmalı,
- Kamu ve özel sektör yatırım ortaklığı ile farklı ekiplerle çalışılmalı,
- Projeye halkın katılımı sağlanmalı ve her aşaması hakkında bilgilendirilmeli,
- Planlamaya bölgesel değil bir bütün olarak yaklaşılmalı,
- Ekonomik dönüşü olmalı,
- Bölgenin imkânları ve imkânsızlıkları iyi analiz edilmelidir.

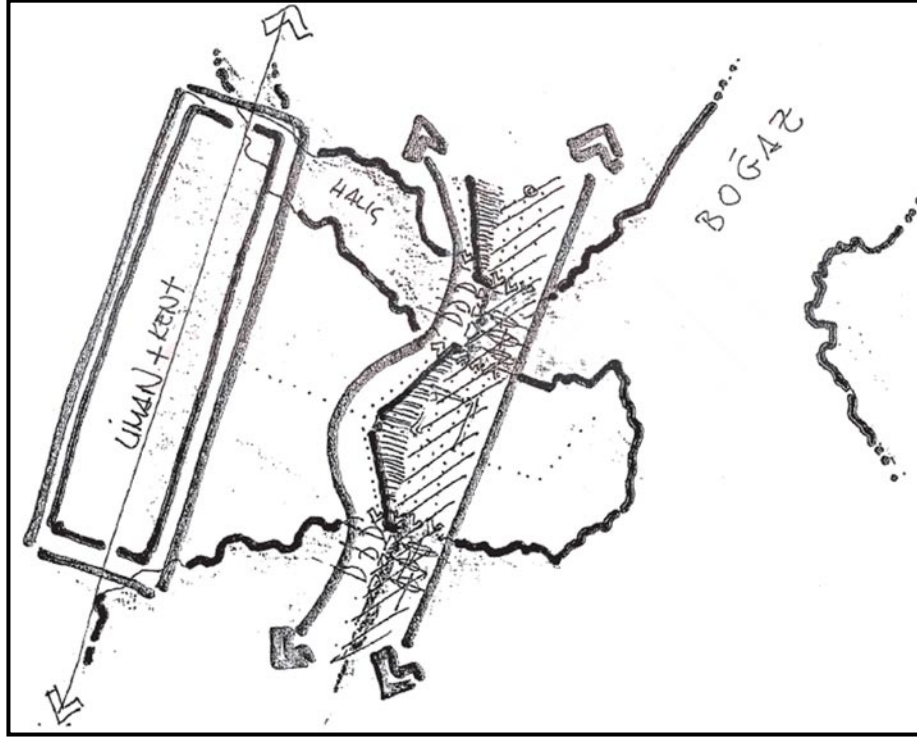
5.2. Sonuç

İstanbul Limanı 19. yüzyılın sonuna kadar gelen gemilerin İstanbul boğazında şamandıralarla bağlandığı korunaklı bir alandır. 1. nesil limanların 3. döneminde kullanıma geçmiştir. İstanbul Limanlarının diğer liman kentleriyle ortak yönü 19. yüzyıl sonlarında hinterlandında sanayi yapıları oluşmaya başlamış, 20. yüzyılın başlarında Fransız mimar Henri Prost’un yaptığı plan Haliç kenarını endüstriyel gelişmeye götürmüştür. Haliç kıyısı 1980’e kadar fabrika ve antrepolarla dolmuş, bölgede denize dolgu şeklinde, paralel, yeşil alanlar ve araç yollarının inşası ile İstanbul kıyılarına ilk müdahaleler başlamıştır. 2000’li yıllarda bölgede yapılan dönüşümlerle

İstanbul'un elektrik kaynağı olan Silahtarağa elektrik santrali içerisindeki bazı binalar korunarak kültür merkezine dönüştürülmüştür. Haliç, kıyısında inşa edilen müzelerle kültürel aktivitelerin yapıldığı bir alana dönüşmeye başlamıştır.

Yine aynı dönemde Haydarpaşa limanı ve Galata limanı için yeniden canlandırma projeleri gündeme gelmiştir.

Liman-kent ilişkisi, açısından incelendiğinde doğal bir liman olan İstanbul limanının da yaşam köklü tarihi kalıntılarla bezenmiş kıylara akmaktadır. Aslında bir su şehri olan İstanbul'da limanların doğal yapılanmasına karşın bugün sanayileşmenin teknolojik gelişmelerin artışı ve küresel ekonominin büyümesi ile limanlar işlevlerini kaybetmeye başlamışlardır.



Şekil 5.1 İstanbul limanı kıyı kent ilişkisi (Türkantoğlu, 2000)

Bu sebeple dünya'da da süregelen yenileme-dönüştürme projelerinden Haydarpaşa ve Galata limanları da etkilenen, yeniden canlandırma çalışmalarının tartışıldığı önemli limanlardır.

Galata limanı sosyal kültürel çeşitliliği ve ekonomik karakteri ile bölgenin tarih boyunca ticaret merkezi olmuştur. Haydarpaşa Limanının yapılmasıyla ticaretin önemli bir kısmı buraya kaymış Galata limanının yükü hafifletilmiştir. Bugün tamamen turistik gemilere hizmet eden alan, liman fonksiyonlarını yerine getiremediği için önerilen çalışmalar bölgelerin sosyal karakterini, ekonomik çeşitliliğini, tarihi ve kültürel zenginliklerini yansıtmalıdır. Haydarpaşa limanı ise konteynır taşımacılığının yapıldığı ticari bir liman özelliği taşır.

Hamburg, Amsterdam, Barselona, Bilbao, CapeTown gibi 1. Nesil limanların dönüşüm projelerinden yapılan çıkarımlara göre Haydarpaşa ve Galata limanlarında yapılacak çalışmalarda dikkat edilmesi gereken noktalar şunlardır;

1- Tarihi doku incelenmeli, kültür ve tabiat varlıkları korunmalı,

Tarihi değeri olan yapıları koruyarak restore ederek yeniden işlev kazandırılmalı, bu yapılırken planlama belli bir kesime değil tüm kentliye ve turiste hitap etmelidir. Müze parklar, kültür parkları gibi alanlarla turizm canlandırılarak bölgenin kara geçmesi sağlanmalıdır. Aynı zamanda tarihi silüete zarar vermeden onu ezmeyecek planlamalara gidilmeli, suya açılan sokaklarla bölgenin işlerliği arttırılmalıdır.

2-Projede farklı disiplinler ortak çalışmalar yürütmeli,

Kent parçası olan liman bölgelerinin planlanmasında şehir plancıları, mimarlar, inşaat mühendisleri gibi farklı meslek grupları entegre çalışmalıdır.

3-Ulaşım ağları düzenlenmeli,

Haydarpaşa ve Galata Limanları yoğun trafiği olan kentsel geçiş alanlarında bulunmaktadır. Bu yüzden yapılacak planlamanın bu yükü arttırmaması için çoklu sistemli bir ulaşım ağı öngörülmelidir.

4-Nitelikli mimari ürünler yapılmalı,

Yapılacak binalar, kentsel mekânlar yerli ve yabancı turistler için cazibe merkezi olacak nitelikte planlanmalıdır.

5-Liman bölgesi ve kıyı şeridi, halkın her kesiminin ve gelen turistlerin yararlanabileceği şekilde planlanmalı,

Galata Limanı turistlerin geçişi için, Haydarpaşa limanı ise tamamen ticaret odaklı kullanılan limanlardır. Bölgelerini tek fonksiyonlu yapısından tek bir kullanıcı profili yararlanmaktadır. Kıyı bandında kamunun kullanabileceği açık alanlar parklar düzenlenmeli halk burayı kullanmaya özendirilmelidir. Kentli ve turistler için boş vakilerini değerlendirebilecekleri imkânlar tanınmalıdır.

6-Kamu ve özel sektör yatırım ortaklığı ile farklı ekiplerle çalışılmalı

Belediye yapılacak dönüşümlerle ilgili workshoplar, sergiler düzenlemeli, proje alanlarını tartışmaya açmalı, yarışmalar yapmalı ve bunun sonucunda dönüşüm kapsamında yapılacak projeler farklı ekiplerce çalışmalıdır.

7-Projeye halkın katılımı sağlanmalı ve her aşaması hakkında bilgilendirilmeli,

Planlama ve uygulama sürecinde halkın istek ve şikâyetlerinin ihtiyaçlarının belirlenmesi, yapılacak projeye daha işlevsel çözümler getirilmesinde fayda sağlayacaktır.

8-Planlamaya bölgesel değil bir bütün olarak yaklaşılmalı,

Haydarpaşa ve Galata tarihi nitelikleri olan limanlardır. Yapılacak herhangi bir planlamada bu niteliklere zarar vermeden kent liman bütünlüğünü sağlayacak suya açılan strüktürlü bir gelişim planlaması öngörülmelidir.

9-Ekonomik dönüşü olmalı,

Kıyı alanlarını çok fonksiyonlu kullanarak kendine yeten ve turistik kaynak sağlayan bir liman haline dönüştürmek hem ekonomik hem de turistik kaynak sağlayacaktır. Ticari, kültürel faaliyetleri bulunduran müze, sergi alanları, oyun parkları, spor merkezleri, alışveriş merkezleri, restoran, kafe gibi fonksiyonlara sahip alanlar, yerli ve yabancı turistleri bölgeye çekecek aynı zamanda kazanç sağlayacaktır.

10-Bölgenin imkânları ve imkânsızlıkları iyi analiz edilmelidir.

Haydarpaşa ve Galata limanlarıyla ilgili gerekli fizibilite çalışmaları yapılmalı, bölgelerin zayıf ve güçlü yanları, sahip olduğu olanaklar, tehditkâr noktaları analiz edilerek planlama yapılmalıdır.

Bu sonuçlar doğrultusunda Haydarpaşa ve Galata limanlarını ayrı ayrı ele alırsak;

-Kentsel ve tarihi sit alanı ilan edilen Haydarpaşa Liman bölgesi içinde, Haydarpaşa Tren Garı, Haydarpaşa Limanı, Haydarpaşa Numune Hastanesi, Haydarpaşa Askeri Hastanesi, eski Haydarpaşa Lisesi ve Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı gibi tarihi değere sahip yapılar bulunmaktadır (Şekil 5.2). Bunun yanı sıra Haydarpaşa limanı çevresinde eski bir konut alanı olan Yeldeğirmeni semti, daha gerilerde Hasanpaşa Gazhanesi, yine eski bir konut bölgesi olan Moda semti yer alır. Ayrıca bölge Tarihi yarımada silüetiyle de rantı yüksek bir yerdir.

Haydarpaşa limanı birçok ulaşım aksının kesiştiği, trafik yoğunluğunun yüksek olduğu bir bölgede bulunmaktadır. Hızlı nüfus artışı ve kentleşmeyle şehir merkezinde kalan liman yeterli hizmeti verememektedir. Fakat işlevini tam anlamıyla yerine getiremeyen bu bölgeyi tamamen ortadan kaldırmak çözüm olmamalıdır. Liman ve çevresi önemli tarihi değerlerle bezenmiş bir mirasa sahiptir. Bölgenin ticari liman fonksiyonunun ortadan kaldırılarak Silahtarağa elektrik santralinde gerçekleştirilen çalışmadaki gibi liman bölgesini sahip olduğu değerler kullanılarak

kentsel bir müze haline dönüştürmek, bu tarihi mirasın kültürel görsel bir miras olarak yaşamasını sağlayacaktır.



Şekil 5.2 Haydarpaşa liman bölgesi [20]

Liman bölgesi vinçlerin, römorkların sergilendiği, konteynırları anımsatan aktivite alanların bulunduğu, halka açık bir kentsel müze olmalıdır. Gerektiğinde turistik gemilerin yanaşabileceği liman, gerisindeki tarihi alanlara ulaşan mekânlarla aynı zamanda kentlinin buluşma noktası olmalıdır.

Limanın sahip olduğu değerleri ön plana çıkaran bir dönüşüm, hem turizme hem de kamuya açık alanlar planlamak bölgenin korunarak yaşamasını sağlamak dışında, kente ekonomik bir kaynak yaratacaktır.

-Galata Limanı; Mimar Sinan Üniversitesinden başlayarak Karaköy rıhtımına kadar uzanır. İstanbul'un en eski ticaret merkezi olan bölge çok farklı kültürlerin bir arada yaşadığı tarihi bir değerdir.

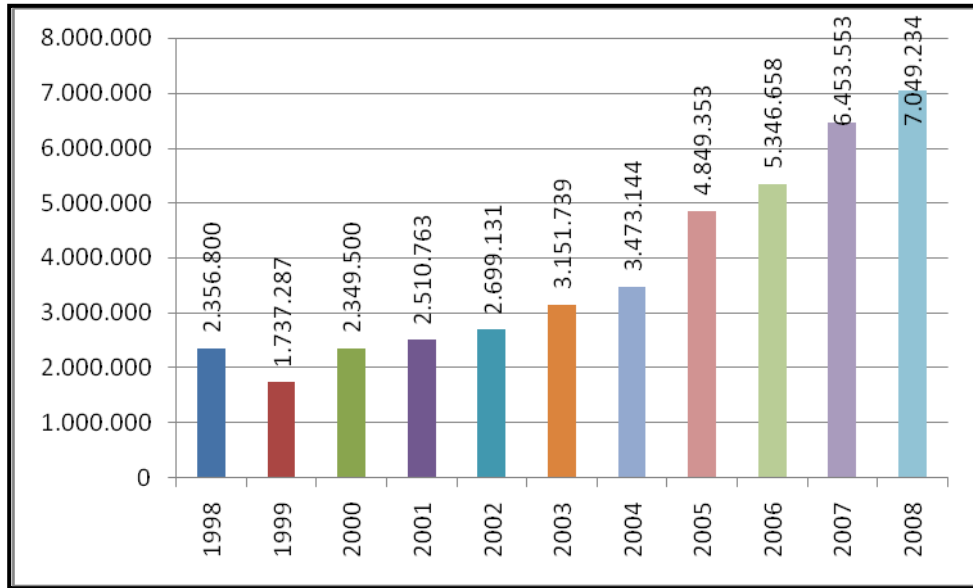
Galata limanı çevresinde, Cenevizlilerden kalan Galata kulesi, eskiden Yahudilerin, Rumların ve Ermenilerin yaşadığı konut alanları, hanlar, camiler yer almaktadır. Gerek Bizans imparatorluğu gerekse Osmanlı imparatorluğu dönemlerinde Galata ticaretin ve hayatın denize aktığı bir bölgedir. Bugün ise trafik akışının yoğun olduğu, kentin merkezi olan bölge liman fonksiyonlarını yerine getirememekte sadece turistik bir liman olarak varlığını sürdürmektedir.

Galata limanının gerek bulunduğu bölge, gerekse ölçeğinin küçüklüğü ile tam anlamıyla bir liman gibi çalışması mümkün değildir, bu yüzden bölgenin dönüşümü gerçekleşmelidir.



Şekil 5.3 Galata limanı

Tarihi değerler açısından yoğun olan bölgede yapılacak yenileme çalışmasıyla mevcut binaların yenilenerek kültür merkezi, müze gibi fonksiyonlarla işlerlik kazanmalı, bölgedeki trafik yoğunluğunun giderilmesi için çok modlu ulaşım ağları düzenlenmeli, limanın gerisinde kalan Taksim gibi yine tarihi bir bölgeye bağlantılar kurulmalı, aynı zamanda boş zaman aktivitelerine cevap verebilecek rekreasyon alanlarının yapılmalı, restoran, kafe gibi yeme-içme ihtiyaçlarının karşılanabileceği mekanlar planlanmalıdır. Böyle bir yenileme çalışması bölgenin hem kamuya hem turizme hizmet etmesini sağlayacak, aynı zamanda da kültürel mirasımızı, görsel bir miras olarak koruyacaktır. Cape Town örneğindeki gibi sadece turizm işlevli bir liman bölgeyi çevresinden ayırıştırabilir.



Şekil 5.4 Son 11 yılda İstanbul'a gelen turist sayısı (İSTİM,2008)

Turistik, tarihi bir kent olan İstanbul'u kültür başkenti yapmak için uygulanması gereken projeler sadece para kazanma amaçlı kuleler, oteller yapmak olmamalıdır. Ancak sahip olduğu tarihi

geçmişı değerlendirerek asıl kentlisiyle buluşturarak bu hedefe ulaşılabilir. Böylece hedeflenen turizm stratejileri, ekonomik planlar süreklilik kazanabilir.

şekil 5.4'te görüldüğü gibi 1998'den 2008 sonuna kadar kente gelen turist sayısı genel bir artışla seyretmektedir. Bu artışa ivme kazandırmak amaçlanıyorsa, yapılacak en iyi gelişim projesi eldeki verileri analiz ederek kamuya ve turizme açmak olacaktır.

İstanbul gibi limanların gelişiminde geç kalmış bir kentte, verilen örneklerdeki gibi yenileme çalışmaları için kültürel tarihi kimlik tasarımı etki eden en önemli etken olmalıdır.

Yapılacak dönüşümlerde var olan kültür esas alınmalı, kentin sahip olduğu dokuyla kavga eden planlamalar yerine, eksikliklerini tamamlayabilen çalışmalar yapılmalıdır. Kentin sahip olduğu kültürel tarihi mirası, aynı zamanda görsel bir miras olarak yaşatmak dönüşümün ana hedefi olmalıdır.

KAYNAKLAR

- Abrahamse, J. E. (2005). Amsterdam On The Sea The Historic Development of The Eastern Harbour District. *Eastern Harbour District Urbanism And Architecture* (s. 9-15). Rotterdam: NAI Publishers.
- Ashworth, G., & Tunbridge, J. (2000). *The Tourist-Historic City*. New Zeland.
- Aydinalp, M. (2001). www.turizmforumu.net/makale/m-aydinalp.doc. 2009 tarihinde www.turizmforumu.net. adresinden alındı
- Bohigas, O., Buchanan, P., & Lampugnani, V. M. (1991). *Barcelona City and Architecture 1980-1992*. New York: Rizzoli .
- Bruttomesso, R. (1993). *Waterfronts A New Frontier For Cities On Water*. Venice: International Centre Citis On Water.
- Bütüner, B. (2006). Waterfront Revitalization as a Cahllenging Urban Issue in İstanbul. *42.Isocarp Congress*. İstanbul.
- Development Corporation, H. P. (2007). *Hafencity Hamburg Projekte*. Hamburg: Hamburg Port Area Development Corporation.
- Erbaş, A. (2007). Port regeneration and Sustainable Urban Development,the Case of Galata Port and Haydarpasa Port Projects in Istanbul after 2000i. *43rd ISoCaRP Congress*. İstanbul.
- Erbil, A. Ö., & Erbil, T. (2001). Redevelopment of Karaköy Harbor, Istanbul. *Cities* , 185–192.
- Eşkar, F. (1997). *Liman Kentlerinin Yenilenmesi*. İstanbul: İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- George, R. (2003). Tourist's perceptions of safety and security while visiting Cape Town. *Tourism Management* , 575–585.
- George, R. (2002). Tourist's perception of safety and security while visiting Cape Town. *Tourism Managment* .
- Görgülü, T. (2006). Su Üzerinde Yaşam,Amsterdam. *Tasarım* , 132-136.
- Hoyle, B., & Pinder, D. (1992). *Cities and the sea:change and development Europe*. London: Behalven Press.
- HPADC, (2007). *Staetbauliches Konzept*. Hamburg: Hamburg Port Area Development Corporation.
- HPADC, (2007). *Hafencity Hamburg Projekte*: Hamburg Port Area Development Corporation.
- HPADC, (2007). *Der Falechen Entwicklung*. Hamburg: Hamburg Port Area Development Corporaiton.

HPADC, (2006). *Hafencity Hamburg Der Master Plan-Reihe Arbeitsheft zur Hafencity/Neuaufgabe 2006*. Hamburg: Hamburg Port Area Development Corporation.

HPADC, (2004). *Hafencity Hamburg Im Fokus*. Hamburg: Hamburg Port Area Development Corporation.

HPADC, (1999). *Master Plan Konzeption*. Hamburg: Hamburg Port Area Development Corporation.

HPADC, (2007). *Wohnen, Arbeiten und Leben In Der Hafencity*. Hamburg Port Area Development Corporation.

İBBPM. (2001). *Kentsel Tasarım Proje Yarışmaları*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Projeler Daire Başkanlığı Yatırım Planlama Müdürlüğü Yayınları.

İSTİM.(2008).*İstanbul Turizm İl Müdürlüğü Arşivi*,İstanbul

Kähler, G. (2001). *Hafencity Hamburg Spuren der Geschichte 5 Reihe Arbeitshefte Zur Hafencity*. Hamburg: Hamburg Port Area Development Corporation.

Lemanski, C. (2007). Viewpoint Global Cities in the South: Deepening social and spatial polarisation in Cape Town. *Cities*, Vol.24 , 455-456.

Marshall, R. (2001). Remaking The Image of City: Bilbao and Shanghai. R. Marshall içinde, *Waterfronts in The Post Industrial Cities* (s. 51-73). London: Spon Press.

Marshall, R. (2001). Waterfront Development and World Heritage Cities. R. Marshall içinde, *Waterfronts In Post Industrial Cities* (s. 135-158). New York: Spon Press.

Meyer, K. (2002). "El Guggi und los Fosteritos" Revitalisierung von Hafen und Industriebrachen Grossraum Bilbao. D. Schubert içinde, *Hafen und Uferzonen im Wandel* (s. 293-318). Hamburg: Leue Verlag.

Motta, F. (2002). Amsterdam. *area* .Amsterdam

Nel-lo, O. (1997). The Olympic Games as a tool for urban renewal: the experience of Barcelona'92 Olympic Village. *Olympic Villages: A Hundred Years of Urban Planning and Shared Experiences: International Symposium on Olympic Villages* (s. 91-96). Lozan: CEO-UAB.

Özbaydar, N. (2000). *İşlevini Yitiren Liman Kentlerinde Yeniden Canlandırma ve Karaköy Salı Pazarı Örneği*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek lisans Tezi.

Plaza, B. (2007). The Bilbao effect. *MUSEUM NEWS* , (s.13). American Association of Museums

Prinsloo, İ. (1993). The Victoria&Afred Waterfront,Cape town. R. Bruttomesso içinde, *Waterfronts,A New Frontier For Cities On Water* (s. 276-273). Venedik: International Cente Cities On Water.

Rodriguez, J., & Sastre, M. (1993). Remodelling The Old Port Barcelona. R. Bruttomesso içinde, *Waterfronts:A New Frontier for Cities On Water* (s. 58-62). Venedik: Cities On Water.

Saris, J. (1993). An Urban Concept for The Waterfront. R. Bruttomesso içinde, *Waterfronts A New Frontier For Cities On Water* (s. 38-44). Venedik: International Centre Cities On Water.

Schubert, D. (2002). *Hafen und Uferzonen Im Wandel*. Hamburg: Leue Verlag.

Schuiling, D. (1993). The Amsterdam Waterfront(s):Institutional And Financial Aspects. R. Bruttomesso içinde, *A new frontier for cities on water* (s. 45-51). Venedik: International Centre Cities on Water Venice.

T.C.D.İ., T. C. *İstanbul Limanı*. İstanbul: Türkiye Cumhuriyeti Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü Arşivi.

TMMO, İ. B. *TMMO , İstanbul Büyükşehir Şubesi Arşivi*,. İstanbul: TMMO.

Tokyay, V. (2007). Suyun Kıyısında Gelişen Mimarlık. *Yapı Dergisi* .

Türkantoz, K. (2000). *Batı Anadolu Liman Kentlerinde Mimari Kimliğin Oluşumunda Nesnel ve Öznel Faktörler*. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi.

Ünal, Y. (2008). *Kıyı Bölgelerinin Yeniden Canlandırılması:Haydarpaşa Limanı ve Çevresi Örnek Alanı*. İstanbul: İ.T.Ü.Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.

Uysal, Ü. (2005). *Kentsel Mekan Bağlamında İşlevini Yitirmiş Liman Bölge Analizi*. İstanbul: Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.

Vaggione, P. (2002). An agenda for architecture as a nexus between tourism and sustainable development. *UNESCO Virtual Congress*. London.

Wang, C. (2003). Waterfront Regeneration.

Wiener, M. (1993). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Wilkinson, P. (2000). City Profile Cape Town. *Cities*,Vol.17 , 198.

Wilkinson, P., & Jenkins, P. (2002). Assessing the Growing Impact of the Global Economy on Urban Development in Southern African Cities:Case Studies in Maputo and Cape Town. *Cities* , 33–47.

Yapıcı, M. (2005). Küreselleşme ve Haydarpaşa. TMMOB içinde, *Küreselleşen İstanbul ve Haydarpaşa* (s. 39-57). İstanbul: TMMOB İstanbul Büyükşehir Şubesi.

Yüksel, Y., & Çevik, E. (2006). *Liman Mühendisliği*. İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım Ltd.Şti.

İNTERNET KAYNAKLARI

- [1] <http://www.tourmis.com/>
- [2] <http://www.apb.es>
- [3] <http://arkitera.com>
- [4] <http://www.destatis.de>
- [5] <http://www.amsterdamports.nl>
- [6] <http://www.hafencity.com>
- [7] <http://www.cape-town.net/html/home.html>
- [8] <http://www.flickr.com>
- [9] <http://www.cape-town.net>
- [10] <http://www.cape-town.org>
- [11] <http://www.capetown.gov.za>
- [12] <http://www.bilbaoport.es/aPBW/index.jsp>
- [13] <http://www.tourismcapetown.co.za/index.php?tstats>
- [14] <http://www.cape-town.info>
- [15] <http://www.waterfront.co.za>
- [16] <http://www.hafen-hamburg.de>
- [17] <http://www.metropolistanbul.com/>
- [18] <http://www.ports.co.za/cape-town.php>
- [19] <http://www.bm30.es>
- [20] <http://www.haydarpasadayanismasi.org/>
- [21] <http://www.izmirnews.com>
- [22] <http://www.skyscrapercity.com>
- [23] <http://dsi.esade.es>
- [24] <http://www.world-pictures.nl>
- [25] <http://www.resim8.com>

[26] www.leftlion.co.uk

EKLER

Ek 1 Cape Town Victoria & Alfred limanı turistik haritası



ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi : 25.11.1981

Doğum yeri : Ankara

Lise : 1993-2000 Antalya Metin- Nuran Çakallıklı Anadolu lisesi

Lisans : 2001-2006 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fak.
Mimarlık Bölüm

Yüksek Lisans : 2006-2009 Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Bina Bilgisi Anabilim Dalı
Bina Araştırma ve Planlama Yüksek Lisans Programı