

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN YAŞAM KALİTESİNE ETKİSİ:
İSTANBUL KARAKÖY SALIPAZARI ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Seray YILMAZ

Kentsel Tasarım Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı

EYLÜL 2015

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN YAŞAM KALİTESİNE ETKİSİ:
İSTANBUL KARAKÖY SALIPAZARI ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Seray YILMAZ

519101018

Kentsel Tasarım Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Funda YİRMİBEŞOĞLU

EYLÜL 2015

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 519101018 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi **Seray YILMAZ**, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı **“KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN YAŞAM KALİTESİNE ETKİSİ: İSTANBUL KARAKÖY SALIPAZARI ÖRNEĞİ”** başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Prof. Dr. Funda YİRMİBEŞOĞLU**

İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Doç. Dr. Özhan ERTEKİN**

İstanbul Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Kevser ÜSTÜNDAĞ

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi

Teslim Tarihi :

Savunma Tarihi : 30 Eylül 2015

*Başarı yolunda beni sınırsız sevgileri ile destekleyen aileme ve varlıklarını
koşulsuz yanımda hissettiren Esmâ ve Adem'e,*

ÖNSÖZ

Kentsel dönüşüm, zamanla meydana gelmiş ve birikmiş kentsel problemleri ortadan kaldıracak en etkili araçtır. Kentsel dönüşüm ile kent içinde belirli nedenlerden dolayı çöküntü bölgesi haline gelmiş alanların kente yeniden kazandırılması amaçlanmaktadır ve bir çok uygulama yöntemi bulunmaktadır.

Günümüzde gelişmiş olarak kabul edilen bir çok metropoliten kentsel dönüşüm sürecini yıllar önce bir şekilde yaşamış ve deneme yanılma yöntemi en uygun ve etkili yöntemler belirlenmiştir. Her kentsel alan kendine özgü sosyal ekonomik ve fiziksel özelliklere sahip olsa da oluşan kentsel problemler benzerlikler göstermektedir.

Türkiye, kentleşme sürecini birçok Avrupa ülkesine göre oldukça geç yaşamıştır. Kentsel problemlerin ortaya çıkışı da kentleşme süreci ile bağlantılı olarak geç yaşanmıştır. Bu durum avantaj teşkil etmektedir. Öyle ki dünyada sayısız kentsel dönüşüm örneği vardır. Farklı yöntemlerle problemlere çözüm aranmıştır. Her kent ve toplum farklı reaksiyon gösterse de kentsel dönüşümün doğurduğu sonuçlar kısmen aynıdır.

Şuan Türkiye’de ekonomi inşaat temelleri üzerine kuruludur ve kentsel dönüşüm ile bu ekonomi desteklenmektedir. Fakat büyük bir sorun var ki o da dünya örneklerinden tam olarak faydalanılmadan; yeniden keşfetme çalışmaları ve dönüşüm projelerinin yık-yaptan öteye geçememesidir. Yeni ve görkemli yüksek binaların dışında yaşam kalitesini yükseltecek; estetik kaygılarla tasarlanmış; yüksek donanımlı kentsel mekanlar yaratılmamaktadır.

Kentsel dönüşüm yaşam kalitesini yükseltmede önemli bir araçtır ve kaynaklar kullanılırken bu amaç göz önünde bulundurulmalıdır.

Tez çalışması esnasında bana verdiği emek, sabır ve her türlü desteği için öncelikle Tez Danışmanım Prof. Dr. Funda YİRMİBEŞOĞLU’na ve beni yetiştiren tüm Kentsel Tasarım Bölümü öğretim üyelerine teşekkür ederim..

Eylül 2015

Seray Yılmaz

(Şehir Plancısı)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER	ix
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xi
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
ÖZET.....	xv
SUMMARY	xvii
1. GİRİŞ	1
1.1 Tezin Amacı.....	2
1.2 Tezin Kapsamı	3
1.3 Tezin Yöntemi.....	4
2. KENTSEL DÖNÜŞÜM VE YAŞAM KALİTESİ KAVRAMLARI	5
2.1 Kentsel Dönüşüm	5
2.1.1 Tanım	5
2.1.2 Kentsel dönüşüm uygulama yöntemleri.....	7
2.1.2.1 Kentsel yenileme-yeniden oluşum (renewal-regeneration)	7
2.1.2.2 Sağlıklaştırma-iyileştirme (rehabilitation)	8
2.1.2.3 Koruma (preservation-conservation)	9
2.1.2.4 Yeniden canlandırma (revitalization).....	9
2.1.2.5 Düzenleme (improvement).....	9
2.1.2.6 Temizleme (clearance).....	9
2.1.2.7 Tazeleme-parlatma (refurbishment).....	10
2.1.3 Kentsel dönüşüm uygulama alanları	10
2.1.3.1 Kent merkezleri.....	10
2.1.3.2 Eski endüstriyel alanlar	12
2.1.3.3 Afet riski olan alanlar	13
2.1.4 Kentsel dönüşüm avrupa örnekleri	14
2.1.4.1 Hamburg- Hafen City.....	14
2.1.4.2 Londra-Canary Wharf	19
2.2 Kentsel Yaşam Kalitesi	26
2.2.1 Tanım	26
2.2.2 Kavramın gelişim süreci	29
2.2.2.1 Uluslararası çalışmalar	29
2.2.2.2 Yerel çalışmalar	31
2.2.3 Kentsel yaşam kalitesi göstergeleri.....	33
3. ALAN ÇALIŞMASI: İSTANBUL KARAKÖY SALIPAZARI LİMANI VE ÇEVRESİ	37
3.1 İstanbul’da Kentsel Müdahaleler	37

3.1.1	Cumhuriyet öncesi dönem.....	37
3.1.2	Cumhuriyet sonrası dönem.....	39
3.1.2.1	Elgötz planı:	40
3.1.2.2	Prost planı:.....	41
3.1.2.3	Menderes operasyonları:	42
3.1.2.4	Piccinato planı	43
3.1.2.5	Planlı kalkınma dönemi.....	44
3.1.2.6	1980-2000 yılları arası planlama çalışmaları:	44
3.1.2.7	Adalet ve kalkınma partisi dönemi kentsel planlama çalışmaları ..	45
3.2	Salıpazarı Kruvaziyer Limanı	46
3.2.1	Limanın tarihçesi.....	47
3.2.2	Limanın konumu ve önemi	49
3.2.3	Limn ve çevresi mekansal analizler	49
3.2.3.1	Meydanlar ve yeşil alanlar	49
3.2.3.2	Deniz yaya bağlantısı ve yaya sirkülasyonu	50
3.2.4	Limn bölgesi dönüşüm projesi: Galataport	52
3.2.4.1	Proje alanı.....	52
3.2.4.2	Projenin gelişim süreci	53
3.2.4.3	Proje amaç ve hedefleri	57
3.2.4.4	Proje kararları.....	57
3.2.4.5	İmar durumu ve yapılaşma şartları.....	59
3.2.5	Anket sonuçları ve bölüm değerlendirmesi.....	64
3.2.5.1	Ziyaretçilere yönelik anket çalışması ve sonuçları	64
3.2.5.2	Esnafa yönelik anket çalışması ve sonuçları	77
4.	DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	90
	KAYNAKLAR.....	97
	EKLER.....	102
	ÖZGEÇMİŞ.....	108

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 3.1: Yapılaşma şartları.....	62
Çizelge 3.2: Cinsiyet dağılımı.	64
Çizelge 3.3: Yaş dağılımı.	65
Çizelge 3.4: Eğitim durumu.....	65
Çizelge 3.5: Gelir dağılımı.	66
Çizelge 3.6: Ev sahipliği dağılımı.	67
Çizelge 3.7: Araç sahipliği dağılımı.	67
Çizelge 3.8: İkametgah bilgileri.	68
Çizelge 3.9: Yurtdışı seyahat sıklığı.....	68
Çizelge 3.10: Karaköy'ü ziyaret amacı.	69
Çizelge 3.11: Karaköy'ü ziyaret sıklığı.....	70
Çizelge 3.12: Güven hissiyatı.	70
Çizelge 3.13: Ulaşım kolaylığı.	71
Çizelge 3.14: Yeşil alan yeterliliği.	72
Çizelge 3.15: Kamusal alan yeterliliği.....	72
Çizelge 3.16: Yaşlı ve engelli erişilebilirliği.	73
Çizelge 3.17: Altyapı yeterliliği.	73
Çizelge 3.18: Sosyal ve kültürel etkinlik yeterliliği.	74
Çizelge 3.19: Proje hakkında bilgi.	75
Çizelge 3.20: Ekonomik etki.	75
Çizelge 3.21: Sosyal ve kültürel etki.	76
Çizelge 3.22: Kruvaziyer liman özelliği.....	77
Çizelge 3.23: Cinsiyet dağılımı.	78
Çizelge 3.24: Yaş dağılımı.	78
Çizelge 3.25: Ev sahipliği dağılımı.	79
Çizelge 3.26: Araç sahipliği dağılımı.	79
Çizelge 3.27: Yurtdışı seyahat sıklığı.....	80
Çizelge 3.28: Bölgede hizmet süresi.	80
Çizelge 3.29: Memnuniyet dağılımı.	81
Çizelge 3.30: Müşteri potansiyeli.	82
Çizelge 3.31: Güven hissiyatı.	82
Çizelge 3.32: Ulaşım kolaylığı.	83
Çizelge 3.33: Kamusal alan yeterliliği.....	83
Çizelge 3.34: Yeşil alan yeterliliği.	84
Çizelge 3.35: Yaşlı ve engelli erişilebilirliği.	84
Çizelge 3.36: Altyapı yeterliliği.	85
Çizelge 3.37: Sosyal ve kültürel etkinlik yeterliliği.	85
Çizelge 3.38: Proje hakkında bilgi.	86

Çizelge 3.39: Ekonomik etki.	87
Çizelge 3.40: Sosyal ve kültürel etki.	88
Çizelge 3.41: Kruvaziyer liman özelliği.	88

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1: Tarlabası mevcut durum ve planan proje (Url 1).	11
Şekil 2.2: Fikirtepe mahallesi'nde geliştirilen projeler (Url 2).	12
Şekil 2.3: Silaharağa elektrik santrali'nin dönüşümü (Url 3).	12
Şekil 2.4: Hamburg limanı master planı 2 (Url 4).	14
Şekil 2.5: Projenin gelişimi öncesi (Url 4).	15
Şekil 2.6: Projenin gelişimi sonrası (Url 4).	16
Şekil 2.7: Kamusal kullanıma örnek: Lohse Park 1 (Url 4).	18
Şekil 2.8: Elbphilharmonie Binası.....	18
Şekil 2.9: Kamusal kullanıma örnek: Marco Polo terası 2 (Url 4).	19
Şekil 2.10: Ulusal denizcilik müzesi	19
Şekil 2.11: Lddc'nin londra liman bölgesi için 1982'de oluşturduğu	21
Şekil 2.12: 1997 yılında alanın mevcut kullanımı (Url 8).	22
Şekil 2.13: Jubilee Parkı'ndan görünüş (Url 10).	24
Şekil 2.14: Yer altı alışveriş merkezi girişi.	24
Şekil 2.15: Canary Wharf kamusal sanat örnekleri 1.	25
Şekil 2.16: Canary Wharf kamusal sanat örnekleri 2.	25
Şekil 2.17: Maslow gereksinimler hiyerarşisi.....	34
Şekil 3.1: Bouvard'ın tarihi yarım ada için tasarımı (Url 13).	38
Şekil 3.2: Karaköy ve Tophane (Pervitich Haritaları, 1927).	40
Şekil 3.3: Prost İstanbul Planı, 1937 (Çelik, 1993).	42
Şekil 3.4: Limanın denizden görünüşü.	46
Şekil 3.5: Limanın konumu ve çevresi.	49
Şekil 3.6: Meydanlar ve yeşil alanlar.	50
Şekil 3.7: Deniz-yaya bağlantısının sağlandığı akslar ve kesilme noktaları.	51
Şekil 3.8: Yaya sirkülasyonunun yoğun olduğu alanlar.	52
Şekil 3.9: Proje alan sınırı.....	52
Şekil 3.10: Tabanlıoğlu Mimarlık'ın Galataport için hazırladığı proje.	54
Şekil 3.11: Korunacak binalar ve emsal kullanımlar (ÇED raporu).	58
Şekil 3.12: Ön görülen proje vaziyet planı (ÇED raporu).	58
Şekil 3.13: 1980 onanlı 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı.....	59
Şekil 3.14: 1995 onanlı 1/50.000 ölçekli Metropoliten Alan	60
Şekil 3.15: 2009 onanlı 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı.	61
Şekil 3.16: 1/5000 ölçekli İstanbul İli Beyoğlu İlçesi Salıpazarı Liman Bölgesi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı.....	63
Şekil 3.17: 1/1000 Ölçekli İstanbul Salıpazarı Limanı Deniz Turizm Tesis Alanı (Kruvaziyer Liman) Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı.	63

KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN YAŞAM KALİTESİNE ETKİSİ: KARAKÖY SALIPAZARI ÖRNEĞİ

ÖZET

Endüstrileşme ve tarımda makineleşme kırdan kente olan göçün en büyük etkenlerini oluşturmaktadır. Makineleşme ile birlikte tarımda iş gücünü önemini kaybederken; kentlerde kurulan büyük fabrika tesislerinde ise ekstra iş gücüne ihtiyaç duyulmuştur. Bir yandan kırsal alanda işsizlik artarken öte yandan kentler istihdam sunmaktadır. Bunun sonucu olarak da iş gücü mekan değiştirmeye başlamış ve hızlı bir şekilde kentsel nüfus artmaya başlamıştır. Gelişmiş dünya ülkelerinde bu süreç 19. yüzyılın sonlarında; Türkiye’de ise 20. yüzyıl ortalarında başlamıştır.

Kentler ve toplumlar birbirlerinden ne kadar farklı olsalar da temel sorunlar ve sonuçlar genelde benzer özellikler göstermektedir. Savaş ve doğal afetler sonucu yıpranmış kentsel alanlar, ekonomik yetersizlikler nedeni ile kötü koşullara sahip konut alanları, terk edilmiş eski sanayi ve liman bölgeleri kentsel dönüşümün en çok gerçekte olduğu alanlardır.

Kentsel dönüşümdeki temel amaç kentleri daha nitelikli yaşam alanlarına çevirip, kentsel yaşam kalitesini arttırmaktır. Geniş, temiz cadde ve sokaklar, kolay erişilebilir eğitim ve sağlık binaları, birbirleriyle ve kentle ilişkili yeşil alanlar, homojen olarak dağılmış, yeterli ve sağlıklı yaşam koşullarının bulunduğu konut alanları kentsel yaşam kalitesinin artırılmasında gerekli nitelik ve donatılardandır.

Bu tez çalışmasında temel amaç kentsel dönüşüm projelerinin kentsel yaşam kalitesini ne şekilde etkilediğini anlamaya yöneliktir. Bu doğrultuda dünyada kentsel dönüşüm ve yaşam kalitesi kavramlarının gelişim süreçleri irdelenmiş; saha çalışma alanı olan Karaköy Salıpazarı Liman bölgesi ile ilişkilendirilmiştir. Bu çalışma ile alanın kentli açısından ne derece öneme sahip olduğunun anlaşılması ve kentte yaşam kalitesinin artırılması amacıyla bölgenin en verimli kullanımın biçiminin tespit edilmesi amaçlanmaktadır.

Karaköy Salıpazarı Limanı 2000’li yılların başından beri kentsel dönüşümüne konu olan önemli bir kıyı alanı olarak dikkat çekmektedir. Bizans döneminden beri varlığını sürdürmekte olan liman günümüzde İstanbul’un yegane kruvaziyer limanı olma özelliğini korumaktadır.

Tarihi yarımadaının karşısında; Beşiktaş, Karaköy ve Beyoğlu üçgeni arasında yer almaktadır. Ticari, tarihi ve kültürel merkezler ile çevrelenmiş olması liman ve çevresinin önemini arttırmaktadır.

Bu amaçlar doğrultusunda kavram çalışmaları yapılmış, İstanbul’da gerçekleşen büyük kentsel müdahaleler ve limanın gelişimine yönelik literatür çalışmaları yapılmıştır.

Çalışma dört bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde tezin amacı, literatür çalışması ve sunulan hiptezin anlatıldığı giriş bölümü yer almaktadır. İkinci bölüm “Kentsel Dönüşüm ve Yaşam Kalitesi Kavramları” başlığı altında ele alınmıştır. Bu bölümde çalışmaya konu olan kentsel dönüşüm ve yaşam kalitesi kavramları tarihsel gelişim süreçlerine de yer verilerek irdelenmeye çalışılmış; ardından saha çalışmasına örnek olabilmesi açısından dünya örneklerinden Hamburg ve Canary Wharf liman dönüşüm projeleri incelenmiştir.

Üçüncü bölüm olan “Alan Çalışması: Karaköy Salıpazarı Limanı ve Çevresi”nde liman ve çevresinin yapılan kentsel müdahalelere ne derece konu olduğunu ve kent için önemini kavrayabilmek adına İstanbul genelinde Cumhuriyet öncesi ve sonrası yapılan planlama çalışmaları incelenmiş; liman ve çevresi için alınan planlama kararları tespit edilmeye çalışılmıştır. Sonrasında limanın tarihsel gelişimi, limanın olduğu çevrede deniz yaya bağlantılarının ve yaya sirkülasyonunun ne şekilde sağlandığı analizler yapılarak anlaşılmaya çalışılmıştır.

Bu bölümün sonunda 2002 yılında konu çalışma alanında gündeme gelen ve Doğuş Holding tarafınca geliştirilen Karaköy Salıpazarı Liman projesinin tarihsel süreci haber kaynakları dikkate alınarak kronolojik olarak incelenmiştir. Akabinde geliştirilen projenin amaç ve hedefleri, proje kararları ve bölgenin imar durumu ile yapılaşma şartları irdelenmiş, son olarak konu çalışma alanında esnaf ve ziyaretçilerle yapılan 130 kişilik anket ile halkın bölgeden beklentileri sunulmaya çalışılmıştır.

Son bölümde “Değerlendirme ve Sonuç” başlığı altında konunun önemi tekrar vurgulanmaya çalışılmış ve projeye tasarım aşamasında yol gösterici olması için öneriler getirilmiştir.

EFFECTS OF URBAN TRANSFORMATION PROJECTS ON LIFE QUALITY: ISTANBUL KARAKÖY SALİPAZARI EXAMPLE

SUMMARY

The process of industrialization and agricultural mechanization are the key factors of rural immigration to urban areas. While the agricultural labor loses its power by mechanization, huge production facilities within urban areas are required for more labor gradually. Whilst unemployment rate increases in rural, the urban offers more employment on the contrary. As a final outcome labor is displaced and the urban population started to grow rapidly. This cycle commenced in the developed countries at end of 19th century but in Turkey in the middle of 20th century.

Although the cities and societies are completely different from each other; essential issues and outcomes are pretty similar. The slummed urban areas caused as a result of war and natural disasters, residential areas with poor conditions due to economic weakness, abandoned former industrial and harbor districts are the most specific field application of urban transformation.

The main aim of urban transformation is to improve the quality of urban life and turn the cities to better conditions areas. Large, clean streets and alleys, easily accessible education and health care buildings, each other and the urban-related green spaces, uniformly dispersed residential areas where adequate and found the healthy living conditions are the necessary qualifications and equipment for enhancing quality of urban life.

In this study, the main aim is to understand that how urban transformation projects affect the quality of urban life and how to emphasize the public importance of the coastal areas in cities limited with the private properties. According to this thought the development of urban transformation and quality of life concepts examined and were associated with the field work area, İstanbul Karaköy Salıpazarı Port. This work aims to understand the importance for the city to create new public areas and establish the best use of the port.

Karaköy Salıpazarı has been standing out as an important coastal area subjects to urban renewal since the beginning of the 2000's. The port, which existed since the Byzantine period is still the only cruise port in İstanbul. It means that the port is of vital importance with being both historic and uniq. This situation was taken into account in the design proposal.

On the other hand the cruise ships are changing the perception of the city by imposing images; differentiate the place as a temporary exhibition and this makes the port more meaningful.

The port located on the shores of the Bosphorus has a huge potential to become an important landmark and focal point with its close location to the historical peninsula and other central touristic places. To be surrounded by historical, cultural and commercial centers increase the importance of the port and its region.

Istanbul is a huge, unlimited construction site and every day office, otel or residential projects are added to a new one. This city is developing as a multi-centered metropol with the new metro networks, roads and new development areas. Kartal, Kavacık and Beylikdüzü are only a few of developing new urban areas. Continuously, the city is being filled with new condos, offices and shopping centers; but on the other hand public spaces are being ignored. Only the remaining places are offered to the citizens as public places which devoid of design and functionality.

In this context Karaköy Salıpazarı port area is an invaluable place for the city and the country. This area should be made available directly to the public without any profit motive. The thesis topic has been created as a result of all these concerns and expectations.

The study consists of four parts. The first part consists of the aim of the thesis, literature study and discription of the hypothesis. The second part discussed under “Urban Transformation and Quality of Life” title. In this section, the concepts of urban transformation and quality of life have attempted to examine with given places to their historical development processes and literature studies about word definitions. While examining the development of concepts, national and internatinal studies was investigated to understand the stage of Turkey.

Canary Wharf and Hafencity harbor regeneration projects have been studied to be an axample to the field work under the heading of objectives and the design goals, development process and the importance of the public use. In particular, attention was drawn to the applications and objectives about quality of life which forming theoretical background of the thesis.

In the third section with "Field Work: Istanbul Karakoy Salıpazarı Ports and Environment " heading, the pre-republic and post-republic urban interventions were examined in Istanbul to understand the importance of the port for the city.

After this part the historical development of the port is disclosed and some kind of spatial analyzes such as the location of the port, the sea and pedestrian connections, the green areas in the region and the pedestrian circulation were conducted to highlight the importance of the public use. With all these analysis, the potentials and deficiencies in the region aimed to determine. In this way, the proposals developed seated on solid foundations for the end of the thesis.

At the end of this part, development process of the Project which raised in 2002 and called as Galataport were examined in chronological order. Subsequently, the project goals, objectives, the zoning of the area and the construction requirement; finally, the project evaluation were conducted.

In the last part with "Review and Results" title, the results of the survey covering approximately 130 people were analyzed for understanding the expectations and perceptions of the citizens. 30 of surveys were conducted with artisans working in the region and the remaining 100 were with the visitors. In this way the perceptions and expectations differences between visitors and locals have tried to reveal. The

trades, as a native of the region, were found to be more conscious compared to the visitors especially about the projects produced in the region.

Terminally, this last chapter ended with the design proposals for the subject area according to the results obtained from all these literature and field searches. It has been emphasized the importance of creating a new public space designed with aesthetic and functional concerns, sea-pedestrian connections provided powerful and supported by green areas in the port and its surrounding.

1. GİRİŞ

Türkiye’de 1950’li yıllarda endüstriyel üretimin ön plana çıkmasıyla birlikte hız kazanan kentleşme hareketleri beraberinde bir dizi kentsel problemin oluşumuna neden olmuştur. Alt yapı eksikliği, yetersiz ve niteliksiz konut alanları, kentsel donatı eksikliği, dengesiz nüfus dağılımları gibi sayılabilecek birçok sorun kent ölçeğinde kendini göstermektedir.

1950’li yıllarda kontrolsüz göçlerle başlayan kentsel bozulmalara devletin ekonomik yetersizlikleri, uygulanan siyasi politikalar ya da vizyon eksikliğinden dolayı zamanında ve yerinde müdahale edilmemiş ve yarım asırlık bir birikim ile günümüzdeki halini almıştır. Kentlerin şuan mevcut durumu incelendiğinde problemlere çözüm bulabilmek adına “kentsel dönüşüm” en etkili araç olarak görülmektedir. Fakat TOKİ ile başlayan dönüşüm süreci, gerek halk gerekse devlet tarafınca “yık, yeniden yap” olarak algılanmaktadır. Ve bu durum binaların yenilenmesinden öteye gidememektedir.

Öte yandan 6306 sayılı “Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanunu “yık, yeniden yap” sürecini hızlandırmıştır. Bu kanun ile inşaatı yaptıran ve yaptıran devlet tarafınca ekonomik olarak desteklenmektedir. Özellikle İstanbul bazında incelediğimizde yaşam standartları düşük olan sayısız mahalle ve ilçe bulunmaktadır. Bütün bu kentsel alanların sorunlarından arındırılması salt devlet eliyle gerçekleşemez. Bu durumda üretilen çözüm doğru gibi görünse de uygulama da yetersiz kalmaktadır. Hak sahiplerinin ve müteahhitin çift tarafları karının korunması adına imar planlarında kat sayılarının arttırılması adına müdahaleler gerçekleşmektedir ki bu durum kent nüfusunun artmasını teşvik etmektedir.

Dünyada sayısız kentsel dönüşüm örneği bulunmaktadır. Paris, Londra, New York, San Francisco gibi büyük ve gelişmiş olan kentler İstanbul’un yaşadığı dönüşüm sürecini uzun bir süre önce yaşamışlardır. Her kent sahip olduğu fiziksel, ekonomik ve sosyal özelliklere göre farklı bir dönüşüm biçimi yaşasa da genel olarak çözümler ve sonuçlar ortak paydalar altında toplanmaktadır.

Türkiye kentsel dönüşüm sürecini geç yaşamış olsa da bu gecikmeyi avantaj haline getirmek bizim elimizdedir. Uygulanmış dünya örnekleri dikkate almak, karşılaşılabilecek problemler için daha etkin çözümler bulmaya ve sonuç olarak yaşam kalitesinin maksimum düzeyde artırılmasına yardımcı olacaktır.

Bu çalışmada kentsel dönüşümün doğru uygulandığı takdirde kentsel yaşam kalitesinin artırılmasında önemli bir araç olduğu savunulmaktadır. Genelde çöküntü alanlarının iyileştirilmesi amacıyla yapılırsa da yaşam kalitesini arttırmak amaçlı da gerçekleşebilir.

Kentsel dönüşüm eski yapıları yıkıp yeniden inşa etmekten farklı bir anlam taşımaktadır. Öyle ki kentsel yaşam kalitesini artırma da binaların niteliği ve konforu etkin rol oynasa da yaşam alanlarının iyi bir şekilde organize edilmiş olması, estetik ve fonksiyonel kaygılarla tasarlanmış mekanların tasarlanması, donatıların kentsel alanda homojen bir şekilde dağılması ve bu donatılara erişilebilirliğin kolay olması, mekanların monotonluktan uzaklaştırılarak sürpriz mekanların yaratılması, yeni ve farklı aktivite mekanlarının oluşturulması, istihdam sağlayacak düzenlemelerin gerçekleştirilmesi, ulaşım bağlantılarının güçlü bir şekilde kurgulanması gibi etmenler büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle kentsel dönüşüm uygulamalarında fevri müdahaleler yerine öncelikli olarak kötü olan durumun yaşam kalitesini arttırmak için avantaj olduğunun kabul edilip stratejik yol haritaları ile yaşam kalitesini maksimum düzeyde arttıracak çözümler üretilmelidir.

Sınırları her geçen gün büyüyen İstanbul'da kent merkezleri de gün geçtikçe değer kazanmaktadır. Karaköy Salıpazarı Limanı 2002 yılında gündeme gelişiyle birlikte spekülasyonların odak noktası olmuş, proje süreci günümüze kadar uzamıştır. Devamlı artış eğiliminde olan nüfus ile ters orantılı olarak kişi başına düşen kamusal alan daraltmakta ve buna bağlı olarak yaşam kalitesi her geçen gün azalmaktadır. Karaköy Salıpazarı Limanı yeni kamusal alanların yaratılması için büyük bir avantaj olarak görülmekte, doğru bir dönüşüm projesi ile kentsel yaşam kalitesini arttırmada büyük rol oynayacağı düşünülmektedir.

1.1 Tezin Amacı

Kentsel dönüşüm işlevini yitirmiş çöküntü alanlarının kente yeniden kazandırılması anlamına gelmektedir. Türkiye bu kavram ile gelişmiş ülkelere oranla oldukça geç

tanışmış ve son 10 yıldır bütün ülkeyi etkisi altına almıştır. Özellikle hükümetin inşaat odaklı ekonomi politikaları nedeniyle kentsel dönüşüm ekonomi çarkının önemli bir parçası haline gelmiştir.

İstanbul başta olmak üzere Türkiye'nin birçok yerinde hızla devam eden kentsel dönüşüm çalışmalarının kentsel problemlere ne ölçüde çözüm getirdiğinin ve getireceğinin sorgulanması gerekmektedir. Kentsel dönüşümün sadece yıkıp-yeniden inşa etmekten öte kentlinin yaşam kalitesinin artırılmasında önemli bir araç olduğu göz ardı edilmemelidir. Bu nedenle bu yenileme çalışmaları kurgulanırken yapıların nitelikli ve çevreye duyarlı, insan odaklı olmasına; iyi kurgulanmış açık ve kapalı kamusal alanların tasarlanmasına; alt yapıya en az üst yapı kadar özen gösterilmesine ekstra dikkat edilmelidir.

Bu tezin amacı kentsel dönüşüm projelerinin yaşam kalitesini arttırmadaki önemini vurgulamak ve Karaköy Salıpazarı Limanı için tasarım önerileri oluşturmaktır. Bu amaç doğrultusunda benzer özelliklere sahip dünya örnekleri incelenmiş, proje alanında anket çalışması yapılarak kentlinin beklentileri öğrenilmiştir. Tüm bu çalışmaların konu alanda yapılacak projelerde yol gösterici olması hedeflenmiştir.

1.2 Tezin Kapsamı

Çalışmanın ilk bölümünü giriş kısmı oluşturmaktadır. Çalışmanın ikinci bölümünde konunun kuramsal alt yapısını oluşturan “kentsel dönüşüm” ve “yaşam kalitesi” kavramları gelişim süreçleri ile birlikte incelenmiştir. Böylelikle Türkiye'nin sürecin hangi aşamasında bulunduğu tespit edilmiştir.

Kavram tanımlamalarından sonra tezin alan çalışması olan Karaköy Salıpazarı Limanı Dönüşüm Projesi'ne örnek teşkil etmesi açısından Avrupa liman dönüşüm örneklerinden biri olan Hamburg Hafencity ve Londra Canary Wharf projeleri incelenmiştir.

Üçüncü bölümde Karaköy Salıpazarı Limanı ve çevresi hakkında genelden özele giderek detaylı araştırma yapılmıştır. İlk olarak saha çalışmasının yapıldığı alanın İstanbul'daki imar uygulamalarından ne şekilde etkilendiğini anlayabilmek adına süreç analizi yapılmıştır. Akabinde limanın mekânsal özellikleri, tarihsel gelişimi, bulunduğu konum, alan için süregelen Karaköy Salıpazarı Liman Projesi'nin gelişim süreci ile imar durumu ayrıntılı olarak incelenmiştir. Konu çalışma alanında esnaf ve

ziyaretçileri kapsayan 130 kişilik anket yapılmış ve kentlinin alandan beklentileri, sorunlarla birlikte vurgulanmaya çalışılmıştır.

Son bölümde ise kentsel dönüşüm projelerinin yaşam kalitesini arttırmadaki önemi vurgulanmaya çalışılmış, kent için önemli bir lokasyona sahip Karaköy Salıpazarı Limanı'nın İstanbul için büyük bir avantaj olduğuna değinilmiş ve konu alan için tasarım önerileri getirilmiştir.

1.3 Tezin Yöntemi

İlk aşamada çalışmanın temelini oluşturan kuramsal çerçeve irdelenmiştir. Kentsel dönüşüm ve yaşam kalitesi kavramlarının teorik açıklamaları ve gelişim süreçleri incelenmiş; konunun önemi vurgulanmaya çalışılmıştır. Yerli ve yabancı kaynaklar dikkate alınarak Türkiye'nin kentsel dönüşüm ve yaşam kalitesi kavramlarını ne şekilde algıladığı ve uyguladığı anlaşılmaya çalışılmıştır. Böylelikle Türkiye'nin sürecin hangi kısmında yer aldığı, avantaj ve dezavantajları ile sunulmuştur.

Merkezi konumu ile dikkat çeken Karaköy Salıpazarı Limanı'nın dönüşüm süreci irdelenmiş, mekansal analizlerle konu çalışma alanının sorun ve potansiyelleri belirlenmiştir. Karaköy Salıpazarı Limanı'nda geliştirilen projelere yol gösterici olabilmesi, alanın önemini ve kentlinin beklentilerini anlayabilmek için konu alanda 100 ziyaretçi ve 30 esnaf anketi yapılmıştır. Anket sonuçları çapraz sorgularla anlamlandırılmaya çalışılmıştır. Tüm literatür, saha analizleri ve anketlerin sonucu olarak Karaköy Salıpazarı Limanı için tasarım önerileri geliştirilmiştir.

2. KENTSEL DÖNÜŞÜM VE YAŞAM KALİTESİ KAVRAMLARI

Bu bölümde tezin kuramsal alt yapısını oluşturan iki temel kavram kelime anlamları ve gelişim süreçleri ile beraber irdelenmiştir.

2.1 Kentsel Dönüşüm

2.1.1 Tanım

Kentsel dönüşüm, değişime uğrayan bir bölgenin fiziksel, ekonomik, sosyal ve çevresel sorunlarına kalıcı olarak çözüm bulmayı amaçlayan kapsamlı bir vizyon ve eylem olarak tanımlanabilir (Thomas, 2003).

Kentsel dönüşüm genelde eski yerleşim yerlerinin iç kesimlerinde ve başka yerleşim birimleriyle ilişkilerinde yer alan değişimleri anlatmak üzere kullanılmaktadır (Kayasu ve Yaşar, 2003).

Kentsel dönüşüm kavramı bir sonuç değil, süreçtir. Bu nedenle kavramı anlayabilmek ve en iyi şekilde açıklayabilmek için öncelikli olarak bu kavramın oluşmasına neden olan etmenleri belirtmek gerekmektedir.

Dönüşüm kentsel yıpranmaya çözüm olarak gelişmiştir. Sanayi yatırımlarının büyük kentlere yapılması da bu yıpranmanın tetikleyicisi olarak gösterilebilir. Hızlı bir şekilde gelişen sanayi tesislerinde çalışacak işçi sayısı yetersiz kalışı, iş gücünün kent dışından getirilmesi fikrini oluşturmuş bu doğrultuda kırdan yaşayan ve tarımla uğraşan insanlara daha fazla kazanç vaat edilerek kente taşınmaları teşvik edilmiştir. Kırdan kente olan yoğun göç dalgaları için ise alt yapı göz ardı edilmiş ve sonuç olarak sağlıklı kentsel alanlar oluşmuştur.

Sanayi devrimi sonrası oluşan kentsel sorunlara karşı ilk çalışma olarak 1851 yılında İngiltere’de çıkarılan “Konut Kanunu”, ardından da Paris’te 1851-1873 tarihleri arasında Haussmann’ın çalışmaları gösterilmektedir (Gürler, 2003).

İlk olarak batıda başlayan kentsel dönüşüm çalışmaları zamanla gelişmekte olan ülkelerde de popüler olmuş ve sektör haline gelmiştir. Türkiye bu duruma en iyi örneklerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu kentsel müdahale çalışmaları birçok akademisyen tarafından yorumlanmış ve yorumlanmaya devam etmektedir.

Kavramsal olarak kentsel dönüşümde amaç sosyal, fiziksel ve ekonomik gelişimi sağlayacak müdahaleler olarak tanımlansa da günümüz kentlerinde uygulamada sıkıntılar yaşanmakta ve mekansal müdahalelerin ötesine geçememektedir. Bu durum da dönüşümü amacından saptırmakta ve kentsel sorunların üzerini örterek ötelemektedir. Halbuki müdahalelerin amacı yerel ekonomiye ait dinamikleri harekete geçirmek yolu ile fiziksel ve sosyal açıdan çöküntü sürecine girmiş kentsel alanları yeniden yaşanabilir, canlı alanlar haline getirmek ve kente geri kazandırmaktır.

Kentsel dönüşüm dört temel amaca hizmet etmektedir (Roberts, 2000):

- Toplumsal deformasyonun nedenlerinin tespiti ve çözülmesi: Kentsel dönüşüm projelerinde öncelikli olarak kente ait fiziksel koşullar ile toplumsal sorunlar arasındaki ilişkinin yorumlanması gerekmektedir. Toplumsal bozulma kentsel bir alanın çöküntü bölgesi haline gelmesindeki temel etkindir. Bu nedenle mekana yönelik çözümlerden önce toplumsal deformasyona neden olan etkenler belirlenmeli ve öncelikli olarak bu doğrultuda çözüm önerileri getirilmelidir.
- Süreklilik: Kentsel doku sürekli değişim halindedir. Bu nedenle kentsel dönüşüm çalışmalarında gelecekte oluşacak fiziksel, toplumsal ve ekonomik değişimler göz önünde bulundurularak kararlar alınmalıdır.
- Güçlü ekonomik yapı: Ekonomik kalkınmayı destekleyecek çözümler üretilmelidir. Bir kentte yaşam kalitesinin yüksek olabilmesi için güçlü bir ekonomik yapı gerekmektedir. Bu doğrultuda çöküntü bölgelerinde alınan stratejik kararlar bölgenin kalkınmasını ve yeniden kente kazandırılmasını sağlayacaktır.
- Kentsel yayılmanın ve ekolojik tahribatın önlenmesi: Gelişen ve büyüyen bir kent her zaman yayılma eğilimi göstermektedir. Kentsel yayılma ekolojik

tahribata neden olmakta ve kent içi bağlantıları zorlaştırmaktadır. Bu nedenle kentsel dönüşümde mevcut alanlar en etkin ve verimli şekilde kullanılmalı ve kentsel yayılma engellenmelidir.

Özetle kentsel dönüşüm sorunlu kentsel alanlarda, ekonomik, sosyal ve fiziksel etkenler ile zaman kavramı göz önünde bulundurularak yapılan eylemler dizisidir. Kentsel dönüşüm bir süreci ifade etmektedir. Bu süreçte her türlü değişime açık ve vizyon değişikliği yapabilecek esnekliğe sahip olmalıdır.

Dünyada sayısız kentsel dönüşüm projesi yapılmıştır. Batı ülkelerinde bu süreç Türkiye’den çok önce gerçekleşmiştir ve hangi müdahalelerin ne şekilde sonuçlandığı hakkında fikir sunmaktadır. Müdahalenin gerçekleşeceği her alan bir birinden farklı özelliklere sahip olsa da dönüşüm sonrası sürpriz sonuçlar ile karşılaşmamak adına benzer niteliklere sahip projeler dikkate alınmalıdır.

2.1.2 Kentsel dönüşüm uygulama yöntemleri

Kentsel dönüşüm oldukça geniş anlamli bir kavramdır. Her çöküntü alanının kendine ait dinamikleri ve sorunları vardır. Bu doğrultuda her soruna farklı şekilde bir uygulama ile çözüm bulunmaktadır. Geri dönüşü olmayacak şekilde yıpranmış niteliksiz alanlarda uygulanan yöntem ile tarihi kent merkezinde nitelikli kent dokusuna sahip bir alanda uygulanacak yöntem aynı değildir. Bu nedenle literatürde birçok uygulama yöntemi bulunmaktadır. Bu yöntemlerin sayısı zamanla değişkenlik göstermektedir. Uygulama yöntemlerine aşağıdaki modeller örnek olarak gösterilebilir (Şişman, 2009).

2.1.2.1 Kentsel yenileme-yeniden oluşum (renewal-regeneration)

Belirli nedenler ile kentin yıpranmış ve çöküntü bölgesi haline gelmiş alanlarının yıkılıp yeniden inşa edilmesi kentsel yenileme-yeniden oluşum kavramlarını ifade etmektedir.

Bir başka deyişle kentsel yenileme, kentin köhneleşmiş parçalarının yıkılıp yeniden inşa edilerek ya da iyileştirilerek kente yeniden kazandırılmasına yönelik çalışmalardır (Genç, 2003).

Kent bilim terimleri sözlüğünde kentsel yenileme “Kamu girişimi ya da yardımıyla yoksul komşuluklarının temizlenmesi, yapıların iyileştirilmesi, korunması, daha iyi barınma koşulları, ticari ve sanayi olanakları, kamu yapıları sağlanması amacıyla,

yerel tasarı ve programlar uyarınca, kentleri ve kent merkezlerinin tümünü ya da bir bölümünü, günün değişen koşullarına daha iyi yanıt verebilecek duruma getirmek” olarak tanımlamaktadır (Keleş, 1998).

Kentsel yenileme mimari ve kentsel ölçekte deformasyona uğramış, yaşama ve sağlık koşullarının iyileştirilmesi olanağı bulunmayan alanların tümünün ya da bir bölümünün ortadan kaldırılarak yeniden imar edilmesidir (Keleş, 2004).

Kentsel yenileme fiziksel, sosyal ve ekonomik boyutta değişimi, yenilenmeyi ve bu durumun sürekliliğinin sağlanmasını ifade etmektedir. Daha ayrıntılı olarak ele alınırsa kentsel yenileme amaçları arasında şu maddeler yer almaktadır (Öner, 2007):

- Yıpranmış olan fiziksel dokunun yenilenmesi ve onarılması.
- Kentsel yenilemeye konu alanda yaşayan insanların ekonomik yönden rahatlamalarını sağlayacak ve ekonomik yaşamı yenileyen çalışmalar yapmak.
- Kentsel huzuru ve canlılığı sağlayacak yeni ortamlar oluşturmak.

Türkiye’de kentsel yenileme çalışmaları sadece binaların yıkılıp yerlerine yenilerini yapmak olarak algılanmaktadır. Halbu ki kentsel sorunların ortaya çıkış temelinde sosyal etkenler söz konusudur ve sorunların tekrar oluşmaması için fiziksel müdahalelerin yanında sosyal ve ekonomik gelişimi sağlayacak kararlar da alınmalıdır. Köhneleşmeye başlamış kentsel bir alanda yapıların onarılıp ya da yeniden inşa edilmesine ek olarak bu alanlarda toplumsal sorunların da çözülmesi amaçlanmalıdır (Marris, 1982).

2.1.2.2 Sağlıklaştırma-iyileştirme (rehabilitation)

Kentsel sağlıklaştırma ve iyileştirme özgün niteliğini kaybetmemiş çöküntü alanlarının onarılıp, yenilenerek eski haline dönüştürülmesini ve kente kazandırılmasını amaçlamaktadır (Keleş, 2004).

Kentsel koruma yöntemleri arasında yer alan sağlıklaştırma ve iyileştirme çalışmaları daha net bir şekilde “bir yerleşim yerinin tümünü ya da bir bölümünü, işlevlerini gereği gibi yerine getirilemez durumdan kurtarmak, özellikle oturulabilirlik niteliklerini yitirmiş ve eskimiş konut alanlarını daha üstün işgörü ölçünlerine kavuşturmak” olarak açıklanabilir (Demirsoy, 2006).

2.1.2.3 Koruma (preservation-conservation)

Kentsel koruma kültürel varlıkların sağlıklılaştırılarak modern yaşamla kentsel dokunun bütünleştirilmesi olarak tanımlanmaktadır (Cantacuzino, 1990).

Özellikle Avrupa kentlerinde tercih edilen bir yöntem olan kentsel koruma iki şekilde gerçekleşmektedir. Bunlardan biri alanın özgün mimari ve kentsel özelliklerine zarar vermeden korumayı (preservation); diğeri ise sınırlı bir şekilde değiştirerek korumayı (conservation) ifade etmektedir (Tiesdell ve Heath, 1996).

2.1.2.4 Yeniden canlandırma (revitalization)

Kentsel yeniden canlandırma, fiziksel, ekonomik ve sosyo-kültürel olarak çöküntü sürecine girmiş olan kentlerin söz konusu deformasyonuna neden olan parçaların ortadan kaldırılması veya değiştirilmesi ile söz konusu çöküntü alanının tekrar canlandırılması ve kente kazandırılmasıdır (Genç, 2003).

20. yüzyılın ilk yarısından itibaren kent merkezleri sağlıklı konut alanları, hava kirliliği, alt yapı yetersizlikleri, yoğun nüfus gibi nedenlerle boşalmaya başlamıştır. Bu durum postmodernizme geçiş dönemi ile birlikte fark edilmiş ve tarihi kent merkezleri yeniden canlandırma projeleri ile geri kazanılmaya çalışılmıştır. Amaç alınacak bazı sosyal önlemlerle alanı yeniden işleyen bir mekan haline getirmektir (Şahin, 2003).

Başarılı bir yeniden canlandırma işlemi için örnek bir standart uygulamadan bahsetmek mümkün değildir. Öyle ki uygulama yapılacak alanın özelliklerine göre uygulama biçimi de farklılıklar göstermektedir (Tiesdell ve Heath, 1996).

2.1.2.5 Düzenleme (improvement)

Kamu yararı göz önünde bulundurularak bir kentin ya da kasabanın genelini ya da belirli bir parçasının kendiliğinden gelişmesine engel olmak, yerleşim yerinin fonksiyonlarıyla toprak kullanımı arasında ilişki kurmayı öngören bir eylemdir (Keleş, 1998).

2.1.2.6 Temizleme (clearance)

Özellikle alt gelir grubundan insanların yaşadıkları sağlıklı, kötü koşullara sahip konut alanlarının iyileştirilmesi ve sağlıklı niteliklerinin ortadan kaldırılması olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 1998).

Özellikle Amerika’da özellikle İkinci Dünya Savaşı’nın ardından kentlerde gecekondular mahallelerini temizleme çalışmaları dikkat çekmektedir. New York kentinin Harlem bölgesinde yapılan temizleme çalışmaları en önemli örneklerinden biridir (Collins ve Shester, 2010).

2.1.2.7 Tazeleme-parlatma (refurbishment)

Kent mobilyaları, çeşitli peyzaj düzenlemeleri, bina cephelerinde yenileme gibi özellikle tarihi kent merkezlerinde canlılığı arttırmak amacıyla uygulanan çalışmaların bütünü olarak tanımlanabilir (Keleş, 1998).

2.1.3 Kentsel dönüşüm uygulama alanları

Kentsel dönüşüm oldukça geniş bir ifadedir ve kentsel birçok problemin çözümünde ortak bir araç olarak kullanılmaktadır. Her kentin kendine ait dinamikleri ve tehditleri ile vardır.

Kentsel problemlerin boyutları her kentte farklılıklar gösterse de dünya genelinde bu sorunların ortaya çıktıkları alanlar benzerlik taşınmaktadır.

2.1.3.1 Kent merkezleri

Sanayi devriminin ardından kent merkezlerinde yaşanan orta ve üst gelir grubundan insanların kent merkezi dışına taşınmışlar ve yerlerini alt gelir grubundan insanlar doldurmuştur. Ekonomik yetersizlikler sonucu binaların yıpranması, nüfusun artarak trafik, alt yapı gibi sorunları doğurması sonucunda çöküntü alanları oluşmuştur. Özellikle 1980’li yıllardan sonra kent merkezleri tekrar önem kazanmaya başlamıştır ve bu çöküntü alanlarının dönüşümü hız kazanmıştır. Gerek sosyal uyumsuzluk ve ayrışma; gerekse emlak fiyatlarındaki ciddi artış nedenleri ile kent sakinleri yaşadıkları yerden taşınmak ve uzaklaşmak zorunda kalmışlardır. New York’un Soho semtinin dönüşümü bunun en iyi örneklerinden biridir Türkiye’de ise Tarlabası’nda devam eden dönüşüm çalışmaları örnek olarak gösterilebilir. Tarlabası’nın mevcut durum ve planlanan projesi Şekil 2.1’de gösterilmiştir.



Şekil 2.1: Tarlabası mevcut durum ve planan proje (Url 1).

Devlet ekonomik yetersizler ve öngörü eksikliklerinden ötürü hızlı sanayileşme ile birlikte kente gelen nüfusun konut talebini karşılayamamıştır. Bunun sonucu olarak özel ve kamuya ait olan arsa ve araziler üzerine kaçak, birkaç günde inşa edilen, konutlar yapılmıştır. Alt yapıdan yoksun, gelişi güzel olarak oluşmuş bu konut alanları zamanla kentin bir parçası haline gelmiş ve kentsel problemlerin yaşanmasına neden olmuştur. Bu kaçak konut alanları “gecekondu” olarak tanımlanmaktadır. Dönemin iktidarları bu alanlara net çözümler getirmekten her zaman çekinmişlerdir ve bu alanlarda yaşayan insanları politikalarına dahil ederek iktidarlıklarını korumaya çalışmışlardır. Başta masum olarak görünen, barınma ihtiyacına yönelik olarak oluşan gecekondu alanları zamanla rant odaklı alanlara dönüşmüştür. Öte yandan kaçak olmayıp, ekonomik yetersizliklerden dolayı köhneleşmiş konut alanları da bulunmaktadır. Bu her iki resmi ve resmi olmayan konut alanları çöküntü alanları kapsamında olup, günümüzün popüler kentsel dönüşüm konularından biridir. Gecekondu ve yıpranmış konut alanlarına en iyi örneklerden biri günümüzde oldukça popüler olan ve spekülasyonları ile gündemde kalan Kadıköy Fikirtepe mahallesidir. Fikirtepe mahallesi için geliştirilen projelere örnek olarak Şekil 2.2’de yer verilmiştir.



Şekil 2.2: Fikirtepe mahallesi'nde geliştirilen projeler (Url 2).

2.1.3.2 Eski endüstriyel alanlar

Hızlı nüfus artışı ve kentsel büyüme ile birlikte başta çeperlere konumlanmış olan endüstriyel alanlar zamanla kentsel alan içinde kalmış ve konut alanları ile çevrelenmiştir. Büyüme ihtiyacı duyan endüstri firmaları alan yetersizliğinden ve ekolojik nedenlerden dolayı bulundukları yeri terk etmek durumunda kalmışlardır. Sonuç olarak boş ve kullanılmayan alanlar oluşmuştur.

Bu noktada kentsel dönüşüm alt yapı ve mülkiyet sorunu bulunmayan boşalmış eski endüstriyel alanları kente geri kazandırmak için cazip bir hal almaktadır. Uzun yıllar İstanbul'un en aktif endüstriyel alanlarından biri olan Haliç'teki dönüşüm çalışmaları bu konuya örnek olarak gösterilebilir. Günümüzde bölgede kültür ve eğitim odaklı kullanımlar söz konusudur. Haliç'teki dönüşüm çalışmalarına örnek olarak Şekil 2.3'te Silahtarağa Elektrik Santral'i gösterilmiştir.



Şekil 2.3: Silahtarağa elektrik santrali'nin dönüşümü (Url 3).

Liman bölgelerinin dönüşümünde birkaç etken rol oynamaktadır. Bölgesel fonksiyonların yer değiştirmesi sonucu ile olarak liman-kent ilişkisi gün geçtikçe azalmakta ve terk edilmektedir. Özellikle büyük gelişmiş ülkelerde bu tür durumlara

daha fazla rastlanmakla beraber gelişmekte olan ülkelerde de görülmeye başlanmıştır (Hoyle ve Pinder, 1993).

İkinci neden limanların ekonomik olarak gelişimlerini tamamlamış olmalarıdır. Kent ekonomisine yeterli girdi yapmayan limanlar taşınmak durumunda kalmaktadırlar (Koca, 2011).

Tüketim her geçen gün artmaktadır ve artan talebi karşılayabilmek adına daha fazla üretim yapılmaktadır. Gelişen teknolojinin yardımı ile üretilen malların taşınabilmesi için daha büyük yük gemileri yapılmakta; böylece daha derin limanlara ihtiyaç duyulmaktadır. Sanayi alanları gibi liman bölgeleri de kentleşme sonucu konut-ticari alanlar ile çevrelenmiştir ve gelişimi sınırlanmıştır. Bu nedenle kent merkezlerindeki limanlar kent dışına, gelişimini engellemeyecek büyük alanlara taşınmaktadır.

Teknoloji ve gemicilik faaliyetlerindeki gelişmelere limanın uyum sağlayabilmesi ile alakalıdır. Uyum sağlayamayan limanlar zamanla ekonomik faaliyetlerini kaybetmekte ve sonuç olarak kapanmaktadırlar.

Deniz taşımacılığı Limanların aktif ve hızlı bir şekilde hizmet vermeleri gerekmektedir. Bu nedenle daha büyük alanlara ihtiyaç duyulmakta ve kentten uzaklaşmaktadırlar.

Tüm bu etkenler nedeniyle taşınan ve kapanan limanlar sonucunda kent merkezlerinde büyük atıl alanlar oluşmaktadır. Boşaltılmış liman alanları kent içi eksik kamusal alanların tamamlanmasında ve yaşam kalitesinin artırılmasında önemli bir fırsattır.

2.1.3.3 Afet riski olan alanlar

Denetim eksikliği, yanlış yer seçimi, sağlıksız yapılaşma gibi nedenlerden dolayı günümüz kentleri afet riski altında bulunmaktadır. Özellikle ülkemizde 1999 yılı depremi sonrasında afet riskini indirgemenin yolları aranmaktadır. Binalarda güçlendirme ile başlayan çalışmalar 2012 yılında yürürlüğe giren 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ile resmîyet ve hız kazanmıştır. Bu kanun ile kentsel dönüşüm projeleri ekonomik ve yasal olarak desteklenmektedir.

2.1.4 Kentsel dönüşüm avrupa örnekleri

Hafen City ve Canary Wharf projeleri başarı ile tamamlanmış dönüşüm projesi örneklerindendir. Her ikisi de eski liman bölgelerinin yeniden kazanımına odaklanmış ve kentsel alanda kamusal alanlarca zengin yeni mekanlar yaratmışlardır.

Tezin bu kısmında alan çalışmasına örnek teşkil edecek Hafen City ve Canary Wharf projeleri incelenmiştir.

2.1.4.1 Hamburg- Hafen City

Almanya'nın ikinci büyük şehri olan Hamburg, yaklaşık iki milyon nüfusuyla Avrupa Birliği'nin en büyük altıncı metropolü konumundadır. Elbe Nehri kıyısında bulunan kent sahip olduğu büyük liman alanıyla Almanya'nın birinci, Avrupa'da ise Rotterdam'dan sonra ikinci sıradadır. Kent ekonomisi sanayi ve ticaret üzerine gelişmiş olsa da son zamanlar hizmet sektörüne yönelik yatırımlar oldukça fazladır.

Hamburg sahip olduğu büyük liman ve depolama alanlarından dolayı “depo kenti” ve doğu ile batı arasında bir kapı görevi gördüğü için “Dünyaya açılan kapı” olarak anılmaktadır (Kudu ve Es, 2008). Dünyanın en büyük yedinci limanı olarak kabul edilen Hamburg Limanı deniz ile bağlantısını bir nehirle sağlamasına rağmen hizmet kalitesinin yüksekliği, kentin Avrupa ile kara ve hava ulaşım bağlantılarının çok iyi olması, limanın büyüklüğü, su derinliği gibi nedenlerle daima büyük yük gemilerinin ilgi odağı olmuştur. Hamburg limanının konumu ve master planını gösteren resim Şekil 2.4'te yer almaktadır.



Şekil 2.4: Hamburg limanı master planı 2 (Url 4).

Projenin Gelişimi

Tezin diğer bölümlerinde de değinildiği gibi dünya sürekli bir değişim içerisinde. Tüketim ve üretim faaliyetleri her geçen gün artıyor. Daha büyük bir ev, daha büyük bir araba, daha büyük bir havaalanı isteklerimiz arasındadır.

Tüm dünyada liman teknolojilerindeki artış, kapasitenin ötesinde gerçekleştirilmek istenen yük taşımacılığı için üretilen ultra büyük gemiler gibi nedenlerle karşısında Hamburg Limanı da yetersiz kalmıştır. Limanın kent merkezinde yer alması ve etrafının kentsel doku ile çevrelenmiş olması sınırlarının büyütmesine imkan vermediği için limanın taşınmasını zorunlu hale getirmiştir.

Sonuç olarak kent merkezinde boş ve yıpranmış bir alan oluşmuştur. Proje uygulanmadan önce Hamburg limanının görünümü Şekil 2.5'teki gibidir.



Şekil 2.5: Projenin gelişimi öncesi (Url 4).

Alanın dönüşümüne yönelik olarak ilk fikir 1996 yılında mimar Volkwin Marg tarafından ortaya çıkmış ve belediyeye sunulmuştur. Ardından 2000'li yıllarla birlikte limanın kente kazandırılmasına yönelik fikirler hızla üretilmeye başlanmıştır.

Kent merkezindeki bu atıl alan oldukça değerlidir ve kentin gelişmesi için büyük bir avantaj olarak görülmüştür. Farklı disiplinlerki uzmanların biraraya getirilerek alındığı planlama kararları çerçevesinde 157 hektarlık alan yeniden tasarlanmıştır. Proje uygulanmaya başladıktan sonraki son hali Şekil 2.6'da yer almaktadır.

Eski liman bölgesi için kabul gören proje "Hafen City" olarak adlandırılmıştır. 21. yüzyılın en büyük imar hareketi olarak tanımlanan proje için ön görülen yatırım

bütçesi yaklaşık 5,5 milyar Euro'yudur (Hawley, 2007). Proje devletin kontrol mekanizmalarınca denetlenmekte ve yönetilmektedir. Mimarlar, kent konseyi, şehir plancıları ve özel firmalar ile birlikte geliştirilmeye devam etmektedir.



Şekil 2.6: Projenin gelişimi sonrası (Url 4).

Tasarım Hedefleri

Hafen City projesi planlanırken kentsel yaşam kalitesinin artırılması amacıyla bir dizi hedef belirlenmiştir. Hafen City projesinin üst hedefleri şu şekildedir (Arslan, 2005):

- **Güçlü ve Entegre Ulaşım Ağı:** Hamburg Avrupa ve dünyada edindiği liman kimliğini korumaya çalışacak. Deniz bağlantılarına ek olarak kara ve hava yolu bağlantıları da güçlendirilerek bölgenin önemi arttırılacaktır.
- **Ekolojik Dengenin Korunması:** Daha az enerji harcayan binalar, yayalaştırma çalışmaları, bisikletin daha aktif kullanılmasının teşvik edilmesi, raylı sistemin güçlendirilmesi, atık kontrolünün ve geri dönüşümün sağlanması gibi temel hedefler etrafında şekillenmiştir.
- **Tarihi Dokunun Korunması:** 18. Yüzyıldan itibaren ambarların gerisinde kalan kente verilen “depo kent” ve “liman kenti” gibi kimliklere sahip Hamburg’un tarihine saygı duyularak alınmış koruma kararlarını kapsamaktadır. Mevcut kent dokusu, mimari özellikler, işlevsel çeşitliliğin korunmasına yönelik hedefler belirlenmiştir.

Hafen City projesinin alt hedefleri ise şu şekildedir:

- Öncelikli olarak eski liman bölgesinin Hamburg'un yeni ve modern yaşam alanı olması hedeflenmektedir.
- Proje ile kent merkezinin %40 büyümesi sağlanacaktır.
- Bu yeni kentsel mekan ile birlikte 12 bin insan için 5.500'den fazla konut, 40.000'den fazla kişinin çalışabileceği ofis alanı tasarlanacaktır.
- Proje genelinde toplam yeşil alan 2 milyon m²'ye erişecektir.
- Tersane, liman gibi faaliyetler kısmı olarak devam edecek, bölgenin kimliğinin korunması sağlanacaktır.
- Proje ile yeni kamusal alanlar kentlinin hizmetine sunulacaktır. Meydanlar, konser alanları, yürüyüş ve bisiklet yolları, tiyatro salonları, müzeler ve kafe restaurant gibi kültürel ve eğlence-dinlenme mekanları alanda yer alacaktır.

Kamusal Alanlar ve Yaşam Kalitesi

Proje ile birlikte bölgede genel olarak ofis ve konut birimleri yer alacak olsa da kentin tamamına hizmet verecek bir alan olarak da düşünülmüş ve bu doğrultuda kamusal alanlarca maksimum düzeyde donatılmıştır. Ve bu donatılar tasarlanırken standartlara uymanın ötesinde estetik kaygılar göz önünde bulundurularak örnek teşkil edebilecek kamusal mekanlar yaratılmıştır.

Hafen City proje alanında yer alan ve kıyı kullanımını maksimize eden Parco Polo terası kentli için ve bölgede çalışan-yaşayanlar için kaliteli bir açık alan oluşturmaktadır. Aynı şekilde hayata geçirilmesi planlanan Lohse Park da kent için önemli bir kamusal alan olacaktır. Park'ın 2016 yılında tamamlanması ön görülmektedir. Konu parkın görünümü Şekil 2.7'deki olması planlanmaktadır.



Şekil 2.7: Kamusal kullanıma örnek: Lohse Park 1 (Url 4).

Hafen City kültürel ve sanatsal aktivitelerin etkin olarak gerçekleştirileceği bir mekan olarak tasarlanmıştır. Açık alanların dışında mimari özellikleri ve işlevsellikleriyle müze ve konser binaları kentsel yaşam kalitesini arttırmada önemli bir yere sahiptir. Elbphilharmonie Konser Binası, Uluslar arası Denizcilik Müzesi, Bilim Merkezi tamamlanmış ve proje halindeki kültürel yapılar arasında yer almaktadır. Konu kültürel yapılar Şekil 2.8, Şekil 2.9 ve 2.10’da gösterilmiştir.



Şekil 2.8: Elbphilharmonie Binası

Proje kreşten üniversiteye kadar bütün eğitim birimleriyle desteklenmiştir. Almanya'nın tasarımda en iyi üniversitelerinden biri olan Hafen City Üniversitesi burada yer almaktadır.



Şekil 2.9: Kamusal kullanıma örnek: Marco Polo terası 2 (Url 4).



Şekil 2.10: Ulusal denizcilik müzesi

2.1.4.2 Londra-Canary Wharf

İngiltere'nin ve Birleşik Krallık'ın başkenti olan Londra yaklaşık sekiz milyon nüfusu ile Avrupa Birliği'nin ikinci büyük metropolüdür. Dünyanın en yoğun hava alanına sahip Londra uluslararası turizmde önemli roller üstlenmektedir ve kente ilgi oldukça yoğundur (Url 5).

Tarih boyunca dünya siyasetinde söz sahibi olan İngiltere'nin ticaretteki büyük payı ile birlikte kent oldukça gelişmiştir. Büyük liman alanları, havaalanları, geniş metro ağı gibi ulaşım bağlantıları ile güçlü bir şekilde donatılmıştır.

19. yüzyıldan 1960'lı yıllara kadar dünyanın en büyük limanı olarak bilinen Londra liman bölgesi 1960'lı yıllarla birlikte ciddi bir düşüşe girmiş ve 1981'de kapatılmıştır. Liman bölgesi dönüşüme tabi tutulmuş ve günümüzdeki halini almıştır. Canary Wharf olarak adlandırılan proje ile bölge liman kimliğinden sıyrılarak önemli bir finans merkezi olmuştur (Url 6).

Projenin Gelişimi

İkinci Dünya Savaşı İngiltere için ciddi ekonomik kayıplara neden olmuştur. Kentlerin birçoğu yıkılmıştır ve yeniden onarımları gerekmektedir. Londra liman bölgesi de özellikle Almanların saldırılarından büyük zarar görmüştür (Url 7).

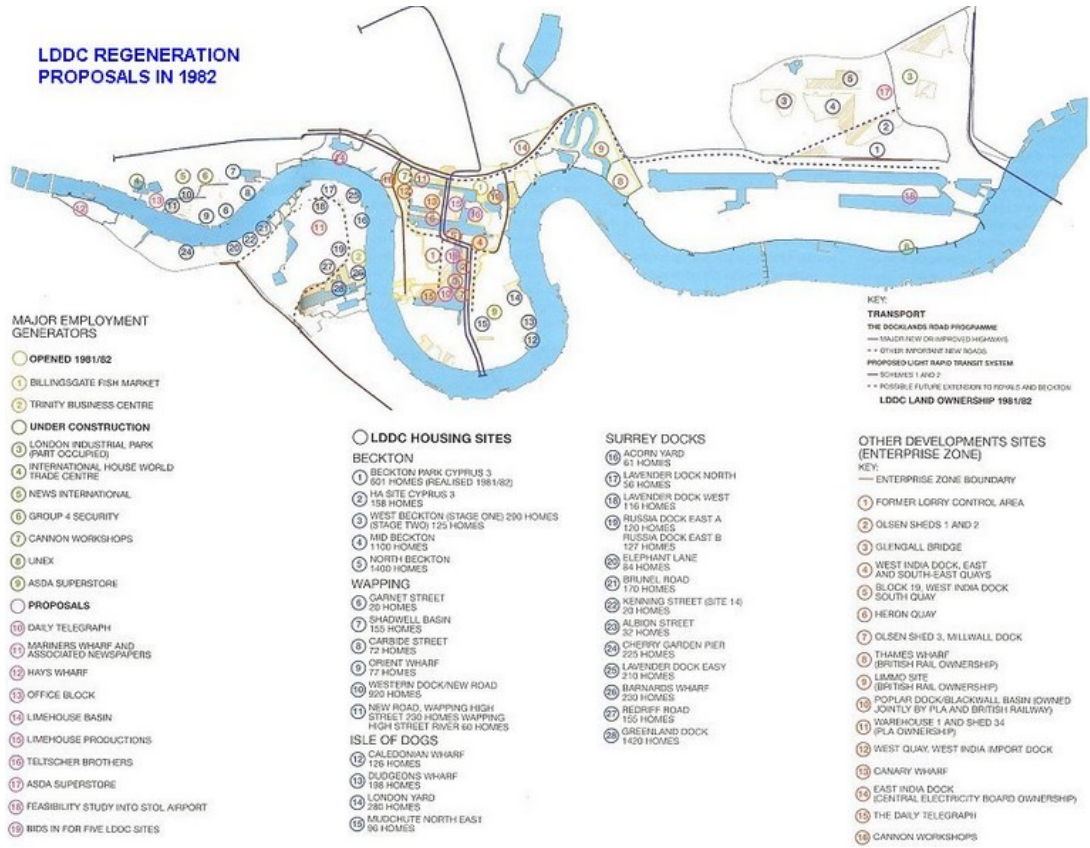
Savaş sonrası kentsel yenileme hareketleri ile yeniden canlandırılmaya çalışılsa da 1960'lı yıllardan sonra denizcilikteki büyük teknolojik değişimler, endüstri ve kargo taşımacılığında konteyner sisteminin ortaya çıkması, daha büyük gemilerin inşası gibi nedenlerle kent içinde kalan liman bölgesinin terk edilmesine neden olmuştur. Öte yandan ülke ekonomisinin kötüye gitmesi yabancı yatırımcıların ülkeden çekilmesine neden olmuştur. Bu durumun en büyük yansımalarından biri Londra liman bölgesinde görülmüştür. Savaş sonrası başlayan bu gerileme hareketi ile birlikte 1971 ile 1981 yılları arasında London Docklands'ta nüfus %20 oranında azalmıştır. 1981 yılında bölgede işsizlik oranı %17.8'e çıkmıştır. 1978'den 1981'e kadar 10.000 iş kaybı yaşanmıştır ve 1981 yılında liman alanının %60'ı boş ve işlevsiz durumda kalmıştır. Sonuç olarak kent merkezinde boş ve işlevsiz çöküntü alanları oluşmuştur (Url 7).

Boş liman alanının yeniden kente kazandırılması için çalışmalar gündeme gelse de ekonomik yetersizliklerden dolayı devlet alanın dönüşümünü geri plana atmıştır. Öyle ki liman bölgesinde ciddi alt yapı yatırımları gerekmektedir ve bu yatırımı gerçekleştirecek ekonomik güç bulunmamaktadır.

1970'li yıllarda liman bölgesinin nasıl kullanılması gerektiği konusunda ciddi tartışmalar başladı. Geleneksel yaklaşım ile Travers Morgan tarafınca hazırlanan arazi kullanım planları Greater London Council (GLC) tarafınca reddedilmiştir.

Liman bölgesi ekonomik olarak düşüşte olsa da devlet modernizasyon ve iyileştirme çalışmaları için limanın kapatılmasını istememiştir. Öyle ki nispeten depolama alanı şeklinde de kullanılsa küçük gemiler tarafından gelir getirmektedir.

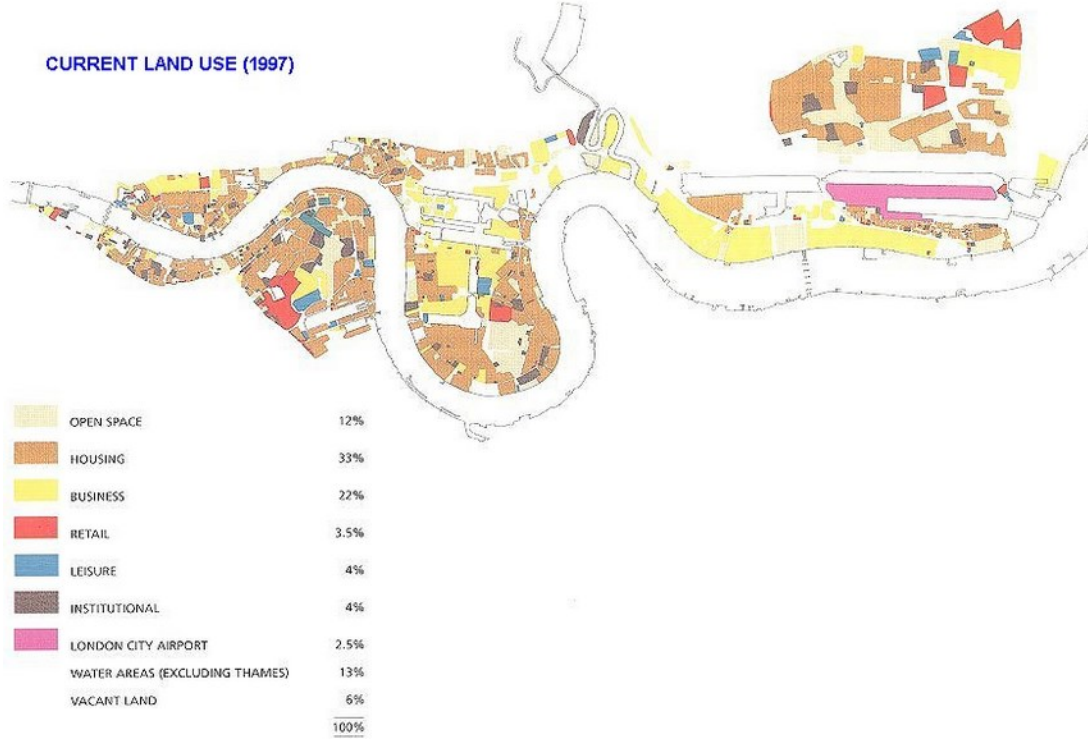
1981 yılında limanın potansiyelinin farkına varan birkaç girişimcinin rolü ile devlet destekli The London Docklands Development Corporation (LDDC) kurulmuştur. Merkezi yönetimin tarafından sağlanan ödenek, satış ve kazanç ile finanse edilen LDDC söz konusu liman bölgesinin Avrupa'nın en önemli finans ve iş merkezi olmasını amaçlamıştır.



Şekil 2.11: Lddc'nin londra liman bölgesi için 1982'de oluşturduğu yenileme projesi (Url 8).

İngiltere hükümeti tarafınca bölgede vergi indirimleri ile yatırımcılar desteklenmiştir ve alan “Yatırım/Girişim Bölgesi” olarak düzenlenmiştir. Böylelikle LDDC'nin yatırımcıyı ikna etmesi de kolaylaşmıştır. Özellikle Amerikalı Banker Machael Von Clemn'in batı India Dock'ları ziyaret ile ofis binası inşa etme fikri gelişmiş ve şuanda bilinen hali ile Canary Wharf'ın oluşumunu başlatmıştır. LDDC tarafından hazırlanan projeye Şekil 2.11 yer verilmiştir.

1990 yılında ilk ofis binası inşaatı tamamlanmış ve binaya projenin adı verilmiştir. 1980'li yılları takiben yaklaşık yirmi yılda eski liman bölgesi Avrupa'nın en önemli finans merkezi haline gelmiştir. Ofis binalarına ek olarak geliştirilen konut projeleri ile proje desteklenmiştir. Böylelikle 1998 yılına kadar bölge nüfusu iki kat artmıştır. Projenin 1997 yılındaki mevcut kullanımı aşağıda Şekil 2.12'de gösterilmiştir.



Şekil 2.12: 1997 yılında alanın mevcut kullanımı (Url 8).

Tasarım Hedefleri

Proje alanı dört rıhtımı kapsamaktadır. Bunlar; St Katharine Docks, The London Docks in Wapping, The West India Docks ile The Isle of Dogs'tur. Projenin temel amacı kent merkezinde atıl durumda olan eski liman bölgesini yeniden kazanmak ve kötüye giden Londra ekonomisi için yeni bir cazibe merkezi yaratarak ekonominin güçlenmesini sağlamaktır (Url 9).

Canary Wharf projesi planlanırken üst ve alt ölekte hedefler belirlenmiştir. Alt ve üst ölçek hedefler aşağıdaki gibidir (Url 10):

- Güçlü ve entegre ulaşım bağlantıları: Yeni metro bağlantıları ile bölgeye erişimi kolaylaştırmak.

- Yeni ticari ve konut alanları: Bölgeyi Dünya'nın en başarılı iş merkezlerinden birine çevirmek ve çalışan beyaz yakalının konaklayabileceği yeni konut alanları oluşturmak, bölge halkı için yeni ve güvenli yaşam alanları sunmak
- Çevresel ve fiziksel yenilenme: Nitelikli ve çekici bir peyzaj tasarımı, fiziksel şartların iyileştirilmesi, kamusal alanlarca bölgenin zenginleştirilmesi.
- Ekolojik dengenin sağlanması: Minimum su kullanımı, kaynakların verimli kullanılması, atıkların geri dönüştürülmesi, minimum karbon emisyonu.

Kamusal Alanlar ve Yaşam Kalitesi

Canary Wharf projesi ile Londra'da yeni bir ofis ve konut alanı yaratılmış ve kamusal alanlarla desteklenerek yaşam kalitesi arttırılmaya çalışılmıştır. Meydanlar, toplanma mekanları, marina, teraslar, sergi ve etkinlik alanları ve yeşil alanlarla proje donatılmıştır.

Isle of Dogs rıhtımında bir araya toplanan yüksek katlı ofis binaları arasında büyük yeşil alanlar, restaurant ve kafeler, meydanlar yer almaktadır ve bu olanaklar çalışanların verimliliğini ve yaşam kalitesini arttırmaktadır. Aşağıdaki resimde yer alan plaza çalışanlarının yeşil açık alan ihtiyacını karşılamaktadır. Bu yeşil alanın altında ise alışveriş merkezi ve metro istasyonu bulunmaktadır. Alışveriş merkezinin kısmi olarak gün ışığından faydalanabilmesi için pencere niteliğinde cam aydınlatma bölümleri tasarlanmıştır. Kamusal kullanıma örnek olarak yer üstünde yeşil alan, yer altında ise alışveriş merkezi ve yeme-içme mekanları olarak tasarlanan Jubilee Parkı Şekil 2.13 ve Şekil 2.14'te gösterilmiştir.



Şekil 2.13: Jubilee Parkı'ndan görünüş (Url 10).



Şekil 2.14: Yer altı alışveriş merkezi girişi.

Canary Wharf projesinin temellerini atan LDDC'nin hedefleri arasında yaşam kalitesini arttırmak için kamusal sanatın öneminden bahsedilmektedir. Bu nedenle proje alanı içerisinde farklı sanatçılara ait eserlere sıkça rastlanmaktadır. Konu ile bağlantılı olarak Canary Wharf'ta yer alan kamusal sanat çalışmalarından iki tanesi Şekil 2.15 ve Şekil 2.16'de gösterilmiştir.



Şekil 2.15: Canary Wharf kamusal sanat örnekleri 1.



Şekil 2.16: Canary Wharf kamusal sanat örnekleri 2.

2.2 Kentsel Yaşam Kalitesi

2.2.1 Tanım

Yaşam Kalitesi kavramı üzerine farklı disiplinlerden birçok tanımlama mevcuttur. Oldukça geniş bir alana hitap etmesi, objektif ve subjektif özelliklerine bağlı olarak zamana ve yaşanılan mekana göre değişkenlik göstermesi tanımda farklı yorumların oluşmasına neden olmuştur.

Avrupa güncel literatüründe yaşam kalitesi nesnel ve öznel koşullar ile birlikte tanımlanmıştır. Bu doğrultuda yaşam kalitesi bir insan topluluğunun ekonomik durumu (gelir dağılımı, yoksulluk düzeyi, yaşam standardı), yaşam çevresi (konut, yaşam ve çalışma mekanları), eğitim ve iş olanakları, aile yapısı (iş ve aile hayatı dengesi, ailede iş bölümü) sosyal yaşama katılım (yaşama ve çalışma dengesi, sosyal etkinlikler) ve sağlık durumu (sağlık hizmetlerinden yararlanma oranı) gibi ölçülebilen koşulların yanı sıra toplulukta yer alan kişilerin duygu ve düşünceleri ile şekillenen bir olgu olarak tanımlanmaktadır (Tağmat, 2007).

Yaşam kalitesi üzerine bir diğer yaklaşım ise Von Kamp ve arkadaşlarına aittir. Bu gruba göre yaşam kalitesi çevreyi oluşturan sosyal, mekansal ve fiziksel bileşenler ve bireylerin objektif ve sübjektif özellikleri ile bu bileşenleri algılama biçimleridir. (Marans, 2007).

Veenhoven yaşam kalitesini yorumlarken yaşam sansı ile yaşam sonuçları ve içsel ile dışsal kaliteler arasında bulunan ikili bir durumdan bahsetmiştir ve bunu dörtlü yaşam kalitesi olarak isimlendirmiştir. Dörtlü Yaşam Kalitesi'ne göre yaşanabilir çevre (sağlıklı çevre koşulları, geniş evler, özgürlük, eşitlik, sosyal çevre, güvenlik, düzgün ekonomik geliştime), kişinin yaşam kabiliyeti (fiziksel ve psikolojik sağlık, bilgi birikimi, yetenekler), yaşamın yararı (iyi bir vatandaş, arkadaş olma, ahlaklı olma gibi) ve yaşamın değerini bilme (yaşamı değerlendirme biçimi, memnuniyet gibi) arasındaki ilişki değerlendirilmelidir (Veenhoven, 2000).

Tekeli ve arkadaşları ise yaşam kalitesini üç başlık altında tanımlamıştır (Tekeli, 2006).

İnsan Hakları Odaklı Yaklaşım: 1948 yılında kabul edilen İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi'nin yirmi beşinci maddesinde “Her insanın yeterli yaşam standartına sahip olma hakkı bulunduğu” belirtilmiştir. Yine Viyana Deklarasyonu'nun ikinci

paragrafında aşırı yoksulluk ve dışlanma insan onurunun zedelenmesi olarak ilan edilmiştir. Bu doğrultuda insan haklarında yer alan soyut kavramların somutlaşabilmesi yaşam kalitesinin yükseltilmesi ile gerçekleşebilir.

Kent Odaklı Yaklaşım: Kentte yaşayan bireylerin eşit ve dengeli bir biçimde olanaklardan faydalanmasını ve eğitsel, sanatsal, kültürel ve siyasal etkinliklere etkin bir biçimde katılmasını ifade etmektedir.

Kent odaklı yaşam kalitesi doğal ve yapay çevre özelliklerinin her ikisiyle de ilişkilidir. Bitki örtüsü ya da iklim gibi sabit yanlarının yanı sıra kentsel donanım ve konfor, yer ve aidiyet duygusu, okunaklılık ve ortak bellek gibi ölçülemeyen öznel yanları da bulunmaktadır (Oktay, 2007).

Çevre Odaklı Yaklaşım: Yaşam kalitesinin tanımı yapılırken bireyin çevre ile uyumu ve ilişkisine yer verilmektedir. Doğal ve sağlıklı bir çevrede yaşamak her bireyin hakkıdır. Bu hedefle Avrupa Çevre Ajansı çevre kriterlerini tanımlamıştır. İklim değişikliği, doğa, ulaşım, enerji, tarım, hava kalitesi, katı atıklar, toprak ve su başlıkları altında topladıkları çevre kriterlerini yaşam kalitesi başlığı altında geliştirip kentsel atık sularının arıtılması, nehirlerdeki oksijen düzeyinin artırılması, çevreye dost ulaşım araçlarının kullanımının artırılması, ev içi tüketimin azaltılması vb. şekilde ifade etmişlerdir.

Kentsel yaşam kalitesi daha özel bir kavram olmasına rağmen aynı yaşam kalitesi kavramı gibi basit bir şekilde açıklanamayan, farklı disiplinlerce tanımlanması gereken karmaşık bir kavramdır. Kentsel yaşam kalitesi kavramı sadece fiziksel özellikler ile değil, bu fiziksel özellikler ile olan dinamikler ve ilişkiler ile açıklanabilir (Farouh ve Elarane, 2012).

Kavramı tanımlayıp anlayabilmek için öncelikli olarak nasıl ortaya çıktığını irdelemek gerekmektedir:

Sanayi devrimi ile birlikte kırkan kente göç başlamış ve kent nüfusu kontrol edilemez bir şekilde artmaya başlamıştır. Bu duruma kent yönetimlerinin hazırlıklı olmayışı beraberinde kentsel problemlere neden olmuştur. Altyapısı yetersiz, bedensel ve ruhsal açıdan insan sağlığı için zararlı yaşam alanları meydana gelmiştir. Bu kötü yaşam standartları sonucunda 1960'lı yıllarda yaşam kalitesi kavramı ortaya çıkmış ve sonraki yıllarda hızla gelişen kentleşme olgusu ile yaşam kalitesi tanımı bir araya gelmiştir.

Kentsel yaşam kalitesi kavramının tanımı yapılırken tıpkı yaşam kalitesi gibi nesnel ve öznel özellikli tanımlamalar yapılmıştır. Sapancalı kentsel yaşam kalitesi kavramının çevrenin mekansal, fiziksel ve sosyal bileşenleri ile bireysel etkilerin değerlendirildiği bir yaklaşımla ele alınması gerektiğini savunmuştur. Çevrenin ölçülebilir mekansal, sosyal ve fiziksel bileşenleri tanımın nesnel yanını, bireylerin algılama ve etkilenme biçimleri de öznel yanını oluşturmaktadır. Kentin altyapı ve donatılarca standartlara uygun, kentlinin gereksinimlerinin maksimum düzeyde karşılanıyor olması ve bu doğrultuda kent sakinlerinin huzurlu ve mutlu olması durumudur (Sapancalı, 2009).

Kentsel yaşam kalitesi üzerine çalışmalar yapan Geray dar ve geniş anlamli olmak üzere iki tanımlamada bulunmuştur. Dar anlamıyla bireylerin sağlıklı bir fiziksel ortamda yaşama, beslenme, korunma ve barınma ihtiyaçlarını karşılayabilmesi; geniş anlamıyla ise bireyin bedensel ve ruhsal gereksinimlerini karşılayabilmesi ve geliştirebilmesi, yaşadığı toplum ve çevreye katkıda bulunabilmesi ve yaratıcı gücünü kullanabilmesi durumunu ifade etmektedir. Kentsel yaşam kalitesi dar anlamda toplumsal, ekonomik ve mekansal öğeler açısından kent tanımına giren yerlerde, kentsel alt yapı, iletişim, ulaşım, konut, güvenlik, çevre temizliği ve benzeri olanakların önceden belirlenmiş standartlara uyması ya da standartların üzerinde olmasıdır. Geniş anlamda ise kent bireylere sosyal ve kültürel olarak kendilerini geliştirilebilecek ve ifade edebilecek olanaklar sunmalı ve kentli bu olanaklardan eşit ve dengeli bir biçimde yararlanabilmelidir. Ayrıca bireylerin kentin yönetim ve karar alma süreçlerine dahil olması gerekir (Geray, 1998).

Yıldız kentsel yaşam kalitesini “kent sakinlerinin ihtiyacı olan hizmetler ve diğer tüm koşulların arz ve talebi arasındaki oran” olarak tanımlamıştır. Yine bu tanımlamaya ek olarak kentsel yaşam kalitesi kavramını açık ve kapalı mekan standartları (yeşil alanlar, su ve hava kalitesi, çevresel nitelikler gibi), Refah düzeyi (Gelir seviyesi, işsizlik ve suç oranları), Hizmet çeşitliliği ve kalitesi (eğitim, sağlık, ulaşım, sosyal ve kültürel aktiviteler, belediye hizmetleri, yönetim) gibi konuları içeren karmaşık bir göstergeler dizini olarak açıklamıştır (Yıldız, 2007).

Kentsel yaşam kalitesi üç bileşenden (fiziksel, sosyal ve ekonomik çevre kalitesi) oluşmakta, nesnel ve öznel değerlendirme ölçütleri ile ifade edilmektedir. Huzur, güven, iyelik, özgürlük, güç, saygı gibi bireyin algısına dayalı değerler öznel ölçütleri oluştururken; kent dokusu, konut kalitesi, açık ve yeşil alanlar, hava ve su kalitesi,

altyapı sistemleri, sosyal ve kültürel donatılar, ulaşım ağı, kamusal alanlar, ekonomik kazançlar, gibi somut değerler ise nesnel ölçütleri oluşturmaktadır. Kentsel yaşam kalitesi bu hizmet ve donatılar sonucunda kent sakinlerinin mutlu olması, iyelik hali olarak açıklanmaktadır (Emür ve Onsekiz, 2007).

Kentsel yaşam kalitesi tanımları yapılırken kentli haklarından sıkça bahsedilmektedir. 2010 yılında yapılan araştırmalara göre dünya nüfusunun yarısı kentlerde yaşamaktadır ve bu oran gittikçe artmaktadır. Bu doğrultuda insan hakları kavramına bağlı olarak doğmuş bir kavramdır. İş birliği ve dayanışma esasına dayalı olan kentli hakları üçüncü kuşak hak ve özgürlükleri arasında yer almaktadır (Ertan, 1997). Torunoğlu'na göre kentsel yaşam kalitesi kentli haklarının herkese sağlanmış olması ile ilişkilidir. İnsan haklarının sağlanamadığı bir kentte yaşam kalitesinden bahsetmek sıg bir ifade ile fiziksel çevrenin eleştirilmesinden öteye geçemez (Torunoğlu, 2009). Yine aynı şekilde Kabadayı'ya göre kentsel yaşam kalitesinin en önemli şartı kentli haklarının kent sakinlerine sağlanmış olmasıdır (Kabadayı, 2006).

2.2.2 Kavramın gelişim süreci

Yaşam kalitesi kavramı üzerine olan çalışmalar kentsel planlamanın oluşumunda ve gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Uluslar arası platformlarda bu çalışmalar 19. yüzyıl sonlarında, Türkiye'de ise yaklaşık 1 asır sonra gündeme gelmiştir.

Bu bölümde kentsel yaşam kalitesi üzerine yapılmış ulusal ve uluslararası çalışmalar tarihsel süreç dikkate alınarak irdelenmiştir.

2.2.2.1 Uluslararası çalışmalar

Kentsel yaşam kalitesi kavramı çalışmaları insan hakları, yaşam kalitesi, yaşanılabilirlik, kentli hakları gibi kavramlar üzerinden geliştirilmiştir.

Kentsel yaşam kalitesini içine alan ilk çalışma İngiltere'de kentsel alt yapının yetersiz oluşu, sağlıksız yaşam alanları gibi nedenlerle ortaya çıkan salgın hastalara karşı yapılmıştır. 19. Yüzyıl başlarında gerçekleşen bu sağlık bazlı çalışmanın ardından 1890'lı yıllarda kent estetiği gündeme gelmiş ve Burnham'ın öncülük ettiği "Güzel Kent Akımı", Ebenezer Howard'a ait "Bahçe Kent Akımı", ortaçağ ya da feodal kent yapısını savunan "Camillo Sitte" akımı, Tony Garnier'in "Endüstri Kenti" gibi yaklaşımlar ortaya çıkmıştır. Bu çalışmalar ile kentsel yaşam kalitesi yükseltmeye yönelik olarak yıkım ve yapım çalışmalarına başlanmıştır. Chicago,

Washington ve San Francisco bu çalışmaların gerçekleştiği başlıca Amerikan kentleri olarak gösterilebilir.

1933 yılında Atina’da gerçekleşen Milletlerarası Modern Mimari Kongresi’nde (CIAM) hazırlanan Atina Tüzüğü ile “Kent” tanımı yapılmış ve temel şehircilik ilkeleri belirlenmiştir. İnsan odaklı kent planlaması, sağlıklı kentsel çevre ve ilk defa dile getirilen konut hakkı gibi bu ilkeler 1941 yılı Atina Anlaşması ile tek bir eserde toplanmış ve Paris’te yayınlanmıştır (Ertan, 2008).

1948 yılında yayınlanan Birleşmiş Milletler İnsan Hakları Evrensel Hakları Bildirgesiyle dünya ölçeğinde ilk defa kentli hakları belgelenmiştir.

Sanayi devrimi sonrasında hızlı kentleşmenin oluşturduğu kentsel tahribatı onarmak ve yaşam kalitesini yükseltmek adına çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. 1957 yılında “yaşam kalitesi” kavramı ilk kez AET’yi kuran Roma Antlaşması’nda kullanılmıştır (Çelik, 2007).

1960’lı yıllarda çıkan Toplumsal Göstergeler Hareketi’nde kentsel donanım ve konfor öğeleri ile ilişkili; aidiyet, ortak bellek gibi ölçülemeyen öznel yanları olan yaşam kalitesinden bahsedilmiştir (Oktay, 2007).

1972 Paris Zirvesi’nde çevresel ve ekonomik gelişme ile birlikte yaşam kalitesinin arttırılacağından bahsedilmiş ve ilk olarak Çevre Politikası oluşturulmuş, ayrıca sonraki yıllara yol gösterecek Çevre Eylem Programları hazırlanmıştır (Batal, 2010).

1972 yılında Stockholm’de İnsani Çevre Konferansı gerçekleşmiş, sürdürülebilir kalkınma, çevrenin taşıma kapasitesi vb. konularda çeşitli görüşmeler yapılmıştır. 1976 yılında hızlı kentleşme ve sonuçları üzerine Habitat I düzenlenmiştir.

1987 yılında Birleşmiş Milletlere ait Brundtland Raporu’nda “sürdürülebilir kalkınma” kavramına değiniliyor ve söz konusu kavramın dar tanımı, ekonomik hayatla çevrenin uyumlu entegrasyonu olarak özetlenmiştir. Raporda sürdürülebilir kalkınma “günümüz ihtiyaçlarının, gelecek kuşakların ihtiyaçlarını karşılama olanaklarından fedakarlık yapılmaksızın, karşılanabilmesi süreci” olarak tanımlanmıştır (Gönel, 2002). 1992 yılında Rio’da gerçekleşen Birleşmiş Milletler Yeryüzü Zirvesi sonucunda Yerel Gündem 21 olarak bilinen sürdürülebilir gelişme odaklı bir eylem planı oluşturulmuştur.

1992 yılında geliştirilen Avrupa Kentsel Şartı ile kentlilerin yaşam kalitesi için hedefler belirlenmiştir. Avrupa kentsel şartına göre Avrupa’da yaşıyan kentlilerin sahip oldukları haklar arasında “güvenlik, sağlıklı çevre, istihdam, konut, dolaşım, sağlık, spor ve dinlence, kültürler arası kaynaşma, kaliteli bir mimari ve fiziksel çevre, işlevsel uyum, katılım, sürdürülebilir ve ekonomik kalkınma, mal ve hizmetler, doğal zenginlikler, kişisel bütünlük, belediyeler arası işbirliği, finansal yapı ve mekanizmalar, eşitlik” yer almaktadır (Cebeci ve Çakıcıoğlu, 2002).

1994 yılında Kahire’de Uluslararası Nüfus ve Kalkınma Konferansa 1980 ülke ve 1500’ü aşkın sivil toplum kuruluşu katılmıştır. Konferansta oluşturulan ulusal ve uluslararası nüfus ve kalkınma politikaları eylem planında yaşam kalitesini arttırmaya yönelik tanımlamalar yapılmıştır

1996 yılında İstanbul’da Habitat II düzenlenmiştir. Konferansta konut sorunu ile kırsal ve kentsel yerleşimlerin sürdürülebilirliği tartışılmış, sorunlara yönelik yönetsel, toplumsal ve ekonomik politika ve reformlara dikkat çekilmiştir. Konferansta sürdürülebilir yerleşim alanları geliştirilebilmede insan sağlığı ve yaşam kalitesinin önemine değinilmiştir (Ersin, 2012). 2000 yılında New York’ta gerçekleşen Binyıl Zirvesi’nde çevresel sürdürülebilirliğin sağlanmasını kapsayan kalkınma hedefleri belirlenmiştir. Yine aynı yıl Rio’da Sürdürülebilir Kent Konferansı’nda sürdürülebilirlik kavramının uygulanması için kentlinin yaşam kalitesinin sağlanması gerektiği vurgulanmıştır (Kentleşme Tematik Grubu 1.Raporu).

2005 yılında İsveç’te Uluslararası Kentsel Bilgi ve Uygulama Bütünleşmesi Konferansı gerçekleşmiştir. Konferansta kentsel yaşam kalitesinin artırılmasına yönelik yeni kent kuramları için zemin hazırlanmış, yönetişim, katılımcılık, erişilebilirlik, kentsel ekoloji, kentsel kimlik gibi konular üzerine değinilmiştir (Oktay, 2007).

2.2.2.2 Yerel çalışmalar

Türkiye’de kentsel yaşama ve kentli haklarına ilk kez 1961 Anayasası’nda “Devlet yoksul veya dar gelirli ailelerin sağlık şartlarına uygun konut ihtiyacını karşılayıcı tedbirler alır” hükmü ile yer verilmiştir. 1962 yılında Başbakanlık’a bağlı Devlet İstatistik Enstitüsü kurulmuş ve ekonomik, sosyal ve kültürel konularda araştırmalar

yapılmaya başlanmış, 1965 yılında ilk defa illerin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi üzerine çalışmalar yapılmıştır.

1982 Anayasası'nda 1961 Anayasası'na alternatif olarak “Devlet, şehirlerin özelliklerini ve çevre şartlarını gözeterek bir planlama çerçevesinde, konut ihtiyacını karşılayıcı tedbirler alır” ve “herkes sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir” hükümleri getirilmiştir. 1982 Anayasası çevre ve planlama konularında resmi söylemlerin olduğu ilk yasal platformdur.

Türkiye planlama tarihinde kalkınma planları dikkat çekmektedir. İlk olarak 1963-1967 yıllarını kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda nüfus problemleri, toplumsal ve bölgesel kalkınma, kentsel altyapının geliştirilmesi konuları üzerinde durulmuştur. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1968-1972) kentleşme, konut, bölgesel gelişme sorunlarına yer verilmiş, kentsel planlamanın gerekliliğine değinilmiştir. Üçüncü Beşyıllık Kalkınma Planı'nda (1973-1977) mekansal düzenlemeler, Dördüncü Beşyıllık Kalkınma Planı'nda (1979-1983) kentsel alanların yönetimi, Beşinci Beşyıllık Kalkınma Planı'nda (1985-1989) kentsel planlama, altyapı ve üst yapı sorunları, çarpık kentleşme konularına, Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1990-1994) ise yönetim birimleri arasındaki koordinasyona, yetki, görev ve sorumluluklarına yer verilmiştir (Çamur, 2007).

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1996-2000) ilk defa yaşam kalitesi kavramı “Kentlerdeki yaşam çevresi ve yaşam kalitesi geliştirilecek ve iyileştirilecektir.” ifadesi ile kullanılmıştır. Aynı zamanda planda büyükşehirlere göçü ve sanayi yığılmasını önlememek adına bölge merkezlerine yönelik kamu yatırımları ve teşvik çalışmalarının destekleneceğine, kent planlamasının fiziki ve sayısal bazının geliştirilmesine, kentsel kimliğe yönelik planlama çalışmalarının yapılacağına değinilmiştir (Url 11).

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (2001-2005) birçok başlık altında yaşam kalitesine yer verilmiştir. Bölgesel politikaların uygulanmasında sürdürülebilirlik, bölgelerarası bütünleşme, sosyal ve ekonomik dengelerin sağlanması, yaşam kalitesinin iyileştirilmesi, fırsat eşitliği, kültürel gelişme ve katılımcılık ilkeleri esas alınacağından, toplumsal gelişmenin yaşam kalitesi artırılarak sağlanacağından bahsedilmiştir (Url 11).

Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda (2007-2013) yaşam kalitesinin Avrupa Birliği'ne katılım süreci ile artacağına “Üyelik süreci, ülkemizin ekonomik, sosyal ve siyasi yaşamında köklü dönüşümlere yol açarken, demokrasi, hukuk devleti, insan hakları, sağlık, gıda güvenliği, tüketici hakları, rekabet kuralları, kurumsal iyileşme ve çevrenin korunması gibi bir çok alanda AB norm ve standartlarına ulaşılması, halkımızın yaşam kalitesini yükseltecektir.” ifadesi ile değinilmiştir (Url 12).

Onuncu Kalkınma Planı'nın (2014-2018) hedeflerinde insan odaklı yaklaşım söz konusudur. Planda insan için ve insanla beraber kalkınma yaklaşımının hayata geçirilmesi, gelişmişliğin toplumun farklı kesimlerinde yaygınlaştırılması hedefli politikalara yer verilmiştir. Ayrıca plan istikrarlı ekonomik büyüme, hukukun üstünlüğü, bilgi toplumu, uluslararası rekabet gücü, çevrenin korunması, kaynakların sürdürülebilir kullanımı gibi unsurları kapsamaktadır (Url 11).

Türkiye'de yaşam kalitesi kavramının kamusal platformlarda yer buluşu dünyaya oranla oldukça geç kalmıştır. Yedinci Kalkınma Planı'na kadar “yaşam kalitesi” kavramı yasal metinlerde yer almamış, kentsel planlama mekansal boyutlarıyla tartışılmıştır. Avrupa Birliği uyum süreci ile birlikte dünyadaki ve Avrupa'daki gelişmeler yakalanmaya ve standartlara uyulmaya çalışılmıştır. Ne yazık ki diğer alanlarda olduğu gibi üretilen projeler niteliksel olarak değil standartlara uymak adına niceliksel olarak üretilmiştir.

Kamusal alanda gerçekleşen bu gelişmelerin dışında 1995 yılında Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, 1996 yılında gerçekleşen İstanbul 2020 Sempozyumu, 2003 yılında yapılan Uluslararası Yaşam Kalitesi Sempozyumu, 2014 Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Ağı Sempozyumu yaşam kalitesi konusunun tartışıldığı sivil olarak gerçekleşmiş çalışmalara örnek gösterilebilir.

2.2.3 Kentsel yaşam kalitesi göstergeleri

Yaşam kalitesinin ölçümlerinde dünya genelinde standartlar vardır. Bu standartların benzerleri kentsel yaşam kalitesini ölçmek üzere de geliştirilmiştir. Başlangıçta kalite ölçümlerinde ekonomik veriler ön planda olsa da günümüzde sosyal verilere de dikkat edilmektedir.

Yaşam kalitesinin ölçümlerinde kullanılan standart ve göstergeler zamanla değişime uğramaktadır. 1960'lı yıllara kadar yaşam kalitesi tanımlarında ekonomik ölçütler kullanılırken, bu tarihten itibaren sosyal ölçütler de tanımlamalarda yerini almıştır.

Yaşam kalitesinin ölçülmesine yönelik çalışmalara ana kaynak olarak Abraham H. Maslow'un "Gereksinimler Hiyerarşisi Kuramı" kullanılmıştır (Şekil 2.17). Maslow'a göre insanların doğuştan gelen bazı gereksinimleri vardır. Bu gereksinimler insanların davranışlarına yön vermektedirler. Öyle ki hiyerarşik olarak aşağıdan yukarıya doğru sıralanan bu gereksinimlerde bireyin davranışlarının gelişimi açısından "tatmin" oldukça önemlidir (Maslow, 1970).



Şekil 2.17: Maslow gereksinimler hiyerarşisi.

Yukarıdaki grafikte görüldüğü gibi Maslow insan gereksinimlerini beş temel kategoride incelemiştir:

- **Fizyolojik Gereksinimler:** Bir insanın yaşamını en basit şekilde sürdürebilmesi için gerekli olan ihtiyaç ve dürtülerdir. Yemek yeme, su içme, barınma, cinsellik gibi temel ihtiyaç ve dürtüler olarak sıralanabilir. Temel olan fizyolojik ihtiyaçların karşılanmama durumunda piramidi oluşturan diğer gereksinimler önemini yitirmektedir.
- **Güvenlik Gereksinimleri:** Fizyolojik gereksinimlerin ardından kişinin kendini güvende hissetme ihtiyacı doğmaktadır. Güvenlik gereksinimleri arasında korku, kaygı ve karmaşadan uzakta durmak, kendini korumak, bulunduğu çevreye veya karşısındakilere güven duymak gibi çeşitlendirilebilir.
- **Sevme-Sevilme Gereksinimi:** Piramidin üstlerine çıkıldıkça fiziksel ihtiyaçların yerini sosyal ihtiyaçlar almakta, ait olma, sevme ve sevilme gibi duygular öne çıkmaktadır. Bu konuya arkadaş, eş ya da çocuğa duyulan açlık örnek olarak verilebilir.

- Saygınlık Gereksinimi: Toplumda varlığını başarı ve yetenekleri ile kanıtlamış bireyin bu ihtiyacının tatmini ardından özgüven, değer, güç, dünya için yararlı ve gerekli olma duygularına yol açmaktadır.
- Kendini Geliştirme Gereksinimi: Bu ihtiyaç kişiden kişiye değişkenlik göstermektedir. Bireyin mutlu olabilmesi için yaptığı ve ürettiği şeylerde tatmin olması gerekmektedir, aksi halde birey kendini hoşnutsuzluk duygusu içinde bulacaktır. Bu duyguya istinaden sürekli gelişme ve değişim ihtiyacı doğmaktadır. Ülkesinde ünlü olan bir piyanistin dünyaya açılma ihtiyacı ve çabası bu duruma örnek olarak gösterilebilir. Kendini gelişme gereksiniminde her hangi bir üst sınır yoktur, kişinin bu ihtiyacı sürekli devam edebilir.

Maslow bu beş temel gereksinime ek olarak iki gereksinimden daha bahsetmektedir. Bunlardan biri öğrenme ve anlamaya yönelik “bilişsel” gereksinim, diğeri ise güzelliği baz alan “estetik” gereksinimidir.

Maslow’un kuramından yola çıkarak kentsel yaşam kalitesi göstergeleri olarak bireyin temelde barınma ve güvenlik ihtiyaçlarının karşılanması, sağlıklı bir çevrede yaşaması, dengeli beslenebilmesi, ait hissedebileceği alanların olması, kendini geliştirme imkanının sunulması ya da yaşadığı çevrenin estetik değerlerinin olması gösterilebilir.

Daha önce de bahsedildiği gibi yaşam kalitesi nesnel ve öznel değerlere sahiptir. Tekeli yaşam kalitesi ölçütlerini nesnel ve öznelin yanı sıra bireysel ve komünite düzeyinde de ayırmıştır. Bireyin yaşadığı çevre ve topluluktan mutlu olması, tatmin, karar alma mekanizmalarına dahil olabilme, iyilik hali öznel ölçütleri oluşturmaktadır. Bireyin içinde bulunduğu topluluğun ekonomik, sosyal, çevresel, yönetişim gibi konulardaki göstergeleri nesnel ölçütleri tanımlamada kullanılmaktadır (Tekeli, 2006).

3. ALAN ÇALIŞMASI: İSTANBUL KARAKÖY SALİPAZARI LİMANI VE ÇEVRESİ

3.1 İstanbul’da Kentsel Müdahaleler

İstanbul varlığını hala sürdürebilen, en uzak geçmişe sahip dünya kentlerinden biri olmasına karşın kentsel planlama ile tanışması 19. yüzyılın başlarında gerçekleşmiştir. Bu tarihe kadar kent geleneklere ve sözlü kurallara bağlı kalınarak şekillenmiştir. 19. Yüzyılla birlikte planlama çalışmalarına niyet edilmiş fakat yapılan çalışmalar mevcut durumun gösterildiği haritalardan öteye gidememiştir. Ayrıca bu harita çalışmaları bölgesel olarak yapılmış ve kent bütünü kapsamamıştır (Tapan, 1994).

Bu bölüm iki aşamada incelenmiştir. Birinci bölümde Cumhuriyete kadar olan süreçte kentsel planlama çalışmalarına, ikinci bölümde ise cumhuriyet sonrası kentsel planlama çalışmalarına değinilmiştir.

3.1.1 Cumhuriyet öncesi dönem

İstanbul için ilk kent planlama çalışması olarak 1836-1837 tarihleri arasında Alman General Helmunt Von Moltke’nin çizdiği 1/25.000 ölçekli harita gösterilmektedir (Erkan, 2012).

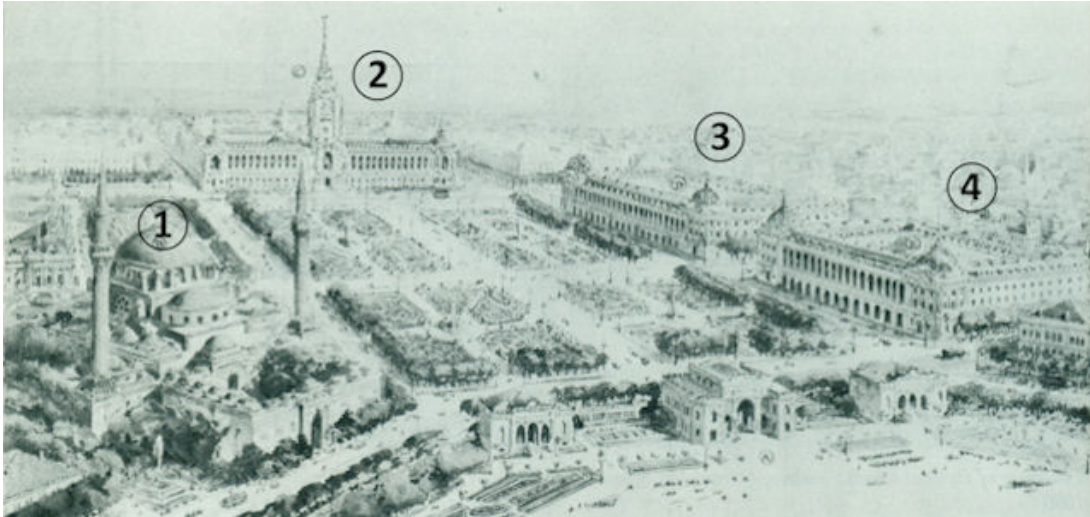
1848-1849 yıllarında yabancı mühendislerin çalıştığı Meclis-i Ebniye tarafınca hazırlanan Ebniyye Nizamnameleri hazırlanmıştır. Bu nizamnamelerde sokak ve caddelerin genişletilmesi, çıkmaz sokakların yasaklanması, ahşap ev yapımının sınırlandırılması, sokakların aydınlatılması, kaldırım döşenmesi gibi dönemin mekansal problemlerine karşın çözümler getirilmeye çalışılmıştır. 1863 yılında Ebniye ve Turuk Nizamnamesi ile yeni yapılaşma alanlarının belirlenmesi ve planlanmasında padişah onayı alınması koşulu getirilmiştir. Ayrıca ilk kez kentsel altyapıdan bahsedilmiştir.

1864’te 6. Daire-i Belediye’nin Galata surlarını yıkma çalışmaları dikkat çekmektedir. Her geçen gün nüfusu artan Galata bölgesinde ulaşımın zorlaşmaya

başlamasıyla Galata surlarının yıkılması kararı alınmıştır. Yıkım çalışmaları aralıklı olarak 19. yüzyıl sonuna kadar devam etmiştir.

19. yüzyılla birlikte “yaya odaklı” bir kent olan İstanbul’da toplu ulaşım gelişmeye başlamıştır. Raylı sistemlerin gelişmeye başladığı bu süreçte ilk olarak 1869 yılında Konstantin Karopano Efendi tarafınca atla çekilen tramvaylar Azapkapı-Galata-Tophane-Beşiktaş hattında çalışmaya başlamıştır. Ardından 1875 yılında dünyanın en eski ikinci yer altı metrosu olarak Tünel inşa edilmiş ve Galata ile Beyoğlu birbirine bağlanmıştır. Toplu ulaşımın gelişmesi ile birlikte yollar genişlemeye ve kentin sınırları da değişmeye başlamıştır (Gedizlioğlu ve Öğüt, 1999).

1882 yılında Osmanlı döneminin ilk imar yasası olan Ebniye Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu yasa ile 1863 yılında yürürlüğe giren Ebniye ve Turuk Nizamnamesi kaldırılmıştır (Keskin, 1995). Arsaların dörtte biri yol genişletilmesi ve yangın yeri düzenlemelerinde bedelsiz olarak kamulaştırma uygulanmıştır. Eğitim ve güvenlik gibi hizmet birimlerinin mahalle ölçeğinde değerlendirilmesi ve bu donatılar için yer ayrılması; ayrıca imara açılan alanların altyapı masraflarının mal sahipleri tarafınca karşılanma zorunluluğu getirilmiştir. Cumhuriyet öncesi planlama çalışmalarına örnek olarak Bouvard’ın tarihi yarımada için yaptığı tasarım Şekil 3.1’de gösterilmiştir.



Şekil 3.1: Bouvard’ın tarihi yarım ada için tasarımı (Url 13).

Geleneksel kent dokusuna sahip İstanbul’un Avrupa standartlarına getirilmesi amacı ile dönemin ünlü Fransız mimarı, Beaux-Arts eğitilmiş Joseph Antoine Bouvard’a plan hazırlaması için teklif sunulmuştur. Bouvard teklif üzerine tarihi yarım ada

üzerinde tasarım çalışmaları hazırlamış fakat planın mevcut kent dokusu ve imajı ile uyuşmayacağı düşünülerek uygulanmamıştır (Çetindağ, 2002).

1910 yılında Fransız topograf tarafınca Galata Kulesi merkez alınarak bir nirengi ağı oluşturulmuştur. Bu haritalama işi I. Dünya Savaşı ile birlikte Almanlar'a devredilmiş ve Alman Mavileri olarak bilinen 1/500, 1/1000 ve 1/2000 ölçekli haritalar hazırlanmıştır.

3.1.2 Cumhuriyet sonrası dönem

1922-1945 yılları arasında Türkiye Sigortacılar Daire-i Merkeziyesi adına Jacques Pervitich tarafınca kadastral haritalar hazırlanmıştır. Pervitich'in Karaköy ve Tophane için hazırladığı harita Şekil 3.2'de gösterilmiştir. Haritalar hazırlanırken Alman Mavileri altlık olarak kullanılmıştır.

Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte hızlı bir şekilde Avrupa kentlerini yakalama çalışmaları başlamıştır. Bu doğrultuda birbiri ardına bölgesel çaplı planlar hazırlanmıştır. İlk olarak 1922 yılında Berlin'li mimar Carl Ch. Lörcher'e Beyoğlu yakasının 1/2000 ölçekli Nazım Planı yaptırılmıştır. Lörcher birkaç sene sonra da Ankara'nın planlama çalışmalarında bulunmuştur, ardından 1928 yılında Üsküdar ve Kadıköy'ün 1/10.000 ölçekli Nazım İmar Planı'nı hazırlamıştır.

1930'lu yıllarla birlikte kent yönetimlerine de hak ve zorunluluklar getirilmeye başlanmıştır. Kentlerin planlı gelişimi hedeflenerek belediyelere plan yapma ve yapma şartı konulmuştur. Bu yasaların da yaptırım gücü ile birlikte İstanbul için önemli bir planlama sürecinin yolu açılmıştır. 1932 yılında bir yarışma düzenlenmiş ve dört ünlü şehircilik uzmanı davet edilmiştir. Alman uzman Herman Elgötz'ün çalışması birinci olarak seçilmiştir.



Şekil 3.2: Karaköy ve Tophane (Pervitich Haritaları, 1927).

3.1.2.1 Elgötz planı:

Cumhuriyet Döneminin ilk planı olan Elgötz Planı'nda dönemin ekonomik ve siyasal koşulları, savaş tehlikesi gibi nedenlerle planında geleceğe yönelik kararlar alamamış, plan bölgelendirme çalışmasından öteye gidememiştir. Konut, ticaret, sanayi, idari ve kültürel alanlar belirlenmiştir. Tarihi Yarımada'nın Haliç'e dönük

olan tarafı ticaret, Beyazıt yönetim, Topkapı bölgesi ağır sanayi, Sultanahmet kültür bölgesi olarak belirlenmiştir.

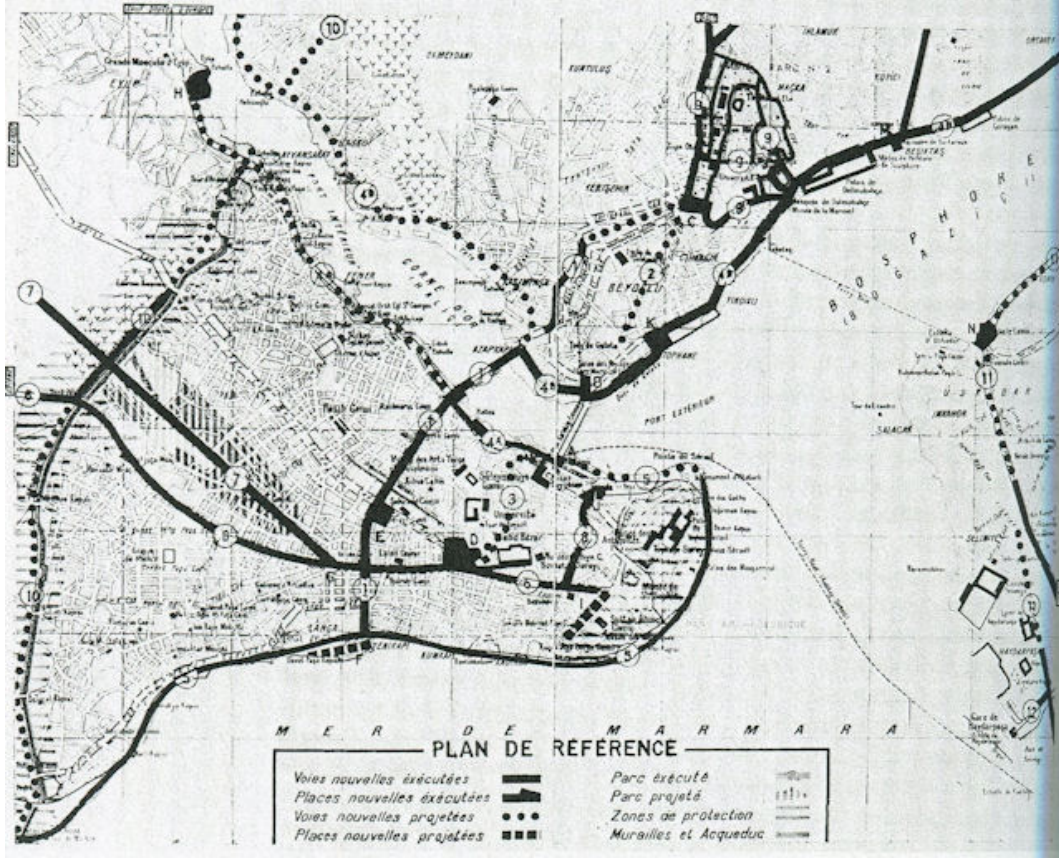
3.1.2.2 Prost planı:

Elgötz'ün birinci olduğu yarışmaya çağrılan Fransız plancı Henri Prost ise yarışmaya katılamamış ve dört sene sonra İstanbul'a tekrar plan yapması için davet edilmiştir. Fransız Kent Plancıları Enstitüsü üyesi Prost 1937-1951 tarihleri arasında İstanbul'da yaşayan Prost farklı ölçeklerde bir dizi plan hazırlamıştır. İstanbul'un şekillenmesinde önemli bir role sahip Prost Planı 1939 yılında yürürlüğe girmiş ve 1960'lı yılların başına kadar geçerli olmuştur (Yücetürk, 2001). Konu plan Şekil 3.3'de yer almaktadır.

Prost'un önerileri arasında Avrupa Yakası'nda Yenikapı'da yeni ve büyük bir liman yapılarak Sarayburnu Limanı'nın kaldırılması yer almaktadır. Böylelikle yük trenleri Sirkeci'ye kadar değil Yenikapı'ya kadar gelebilecek ve liman ile güçlü bir bağlantı sağlanacaktır. Prost Anadolu Yakası'nda ise Haydarpaşa Limanı'nın genişletilmesini planlamıştır. Maçka, Mecidiyeköy ve Beşiktaş Avrupa, Moda ise Anadolu Yakası için konut alanı olarak düşünülmüştür (Prost, 1937).

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından artan hızlı nüfusa Prost'un planları yetersiz kalmıştır. Prost planı kente bütüncül çözümler getiremese de özellikle kentin tarihi yapısını korumaya yönelik kararları oldukça önemlidir. Özellikle uzun bir süre tarihi yarımada'nın silüetinin korunması açısından da "en fazla üç kat (12.50 m)" kararı da oldukça büyük önem teşkil etmektedir (Erden, 2003).

Öte yandan Prost'un Haliç'i sanayi bölgesi olarak belirlemesine yönelik aldığı karar kent merkezinde kaos ortamı yaratmış, yeterince fazla fonksiyona sahip bölgeye yeni bir işlev daha eklenmiştir. Bunun sonucu olarak da trafik, nüfus, kirlilik gibi problemler oluşmuştur. Haliç mesire yeri özelliğini kaybetmiş, bölge gecekondu ve mevcut yapıların korunmamasından dolayı zamanla çöküntü bölgesine dönüşmüştür.



Şekil 3.3: Prost İstanbul Planı, 1937 (Çelik, 1993).

3.1.2.3 Menderes operasyonları:

1950’li yıllar sanayileşmenin ve kontrolsüz kentleşmenin hız kazandığı bir dönem olarak bilinmektedir. Kırdan kente göç başlamış, kent çeperlerinde gece kondu mahallelerinin temelleri atılmıştır. Zeytinburnu ve Maltepe’de alt yapıdan yoksun, alt gelir grubunun yaşadığı, sağlıksız yaşam koşullarına sahip mahalleler oluşmaya başlamıştır. İstanbul plan ve belediye sınırları dışında kalan alanlar hızla satılmaya başlanmış ve bu durum karşısında Yapı ve Yollar Kanunu yetersiz kalmıştır. Ayrıca gelişen sanayi alanları için uygun alt yapı oluşturulamamış ve çevre sorunlarının oluşmasına neden olmuştur (Tekeli, 1993).

Kentleşme sorunlarının yaşanmaya başladığı bu dönemde iktidara gelen Adnan Menderes ise İstanbul’da kendi imzasını bırakacak çalışmalara girişmiştir.

Menderes İmar Operasyonları üç temel amaç üzerine geliştirilmiştir (Tekeli, 1993):

- Bunlardan ilki trafiği rahatlatmaktır. Otomobil kullanımının hızla artması, sanayi alanlarının oluşması ve bu alanlarla bağlantıların sağlanması adına geniş caddeler, alternatif trafik yolları, büyük meydanlar ve denize açılan

yollar tasarlanmıştır. Vatan Caddesi, Millet Caddesi ve Barbaros Bulvarı Menderes Operasyonları ile oluşmuş önemli ulaşım bağlantılarıdır. Bunların dışında Topkapı sanayi bölgesinin limanla bağlantısının sağlanabilmesi adına Eminönü-Unkapanı sahil yolunun ve Atatürk Bulvarı'nın genişletilmesi de trafik sorununa yönelik alınmış kararlardandır.

- İkinci amaç kenti güzelleştirmektir. Hausmann'ın "Güzel Kent Hareketi"nden etkilenerek harekete geçilmiştir. Bu doğrultuda meydanlar tasarlanmaya çalışılmıştır.
- Son olarak da dini yapıların restorasyonu ile bazı çevrelerin desteğinin alınması amaçlanmıştır.

Menderes İstanbul'un gelenekselci kimliğinin aksine dünyaya modern bir kent imajı çizmek istemiştir. Ayrıca Haydarpaşa Limanı'nın büyütülmesi, Haliç'in sanayi kimliğinin desteklenmesi de Menderes dönemi imar kararları arasındadır (Erden, 2003).

Menderes kararları birçok şehir plancısı ve mimar tarafından eleştirilmektedir. Eleştirilerin en çok ortak olduğu konu kentin tarihi kimliğinin ikinci plana itilerek içlerinde önemli yapıların da yer aldığı sayısız tarihi binanın yıkılması yönündedir. Karaköy Meydanı ve bağlantı yolları genişletilirken yıkılan Karaköy Han en iyi bilinen örneklerdendir.

Menderes döneminde gecekondü problemine değinilmemiş, sorunun başında önlem alınmaya çalışılmamıştır. Bu durum Prost Planı'nın hala kabul görerek kararların uygulanmaya çalışılması ile alakalı olduğu belirtilmektedir (Tekeli, 1993).

3.1.2.4 Piccinato planı

Menderes'in mimar ve şehir plancılarına danışmadan mühendislerle yürüttüğü büyük imar hareketlerinin fazlasıyla tepki görmesinin ardından 1958 yılında İmar Planlama Müdürlüğü kurulmuş ve planlamanın daha profesyonel olması adına İtalyan şehirci Piccinato İstanbul'a davet edilmiştir.

Piccinato'nun İstanbul için aldığı planlama kararları Prost'dan oldukça farklıdır. Öncelikli olarak Piccinato Haliç başta olmak üzere sanayinin kentten taşınması gerektiğini savunmaktadır. Sanayinin desantralize edilerek, çevre kentler olan İzmit, Gemlik ve Bandırma'nın bu fonksiyonu yüklenmesi gerektiği ve İstanbul'un kültür,

ticaret ve yönetim merkezi olması kararını almıştır. Düşük yoğunluklu konut alanlarını savunan Piccinato'nun İstanbul için aldığı en önemli kararlardan biri de Ortaköy-Beylerbeyi arasına köprü yapılmasıdır. Şuan ki Boğaziçi Köprüsü'nün yapım kararı 1950'li yılların sonunda alınsa da ülkedeki iç karışıklıklardan ötürü bu karar 10 yıl gecikmeli olarak 1970'li yılların başında uygulanmıştır. İtalya kent planlamasının korumacı yaklaşımlarını İstanbul'da da uygulamaya çalışan şehirci Haliç ve Boğaziçi sahil yollarının genişletilip, ana arter yapılmaması ve bu yolların gezi yolu olarak düzenlenmesi kararını almıştır.

Öte yandan Piccinato'nun İstanbul için kurguladığı doğrusal kent sistemi, sanayinin taşınması ve açılan yeni akslarla konut alanları kentten uzaklaşmaya ve Güngören, Halkalı, Kağıthane, Alibeyköy gibi düzensiz yerleşim alanlarının oluşmasına neden olmuştur (Erden, 2003).

3.1.2.5 Planlı kalkınma dönemi

1960 askeri darbenin ardından ülkede değişen birçok şey gibi planlama yaklaşımları da değişmiş ve planlı kalkınma dönemine girilmiştir. 5 yıllık hazırlanan Kalkınma Planları stratejik kararlar üzerinde yoğunlaşmaktadır. İlk olarak 1963'te hazırlanan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda alt yapı ve istihdam sorunlarına ve bölgesel farklılaşmalara çözüm bulunmaya çalışılmıştır. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ise sanayileşme ve kentleşme desteklenmiştir (Url 11).

Genel olarak her beş yılda bir tekrarlanan kalkınma planları konut sorunu, sanayinin güçlendirilmesi, enflasyonun düşürülmesi, yurtdışı bağımlılığının azaltılması, istihdam gibi sorunlar etrafında yoğunlaşmıştır. 1960-1970 döneminde planlamaya yönelik kurumlar açılmış ve planlı gelişim desteklenmeye çalışılmıştır. Devlet Planlama Teşkilatı'nın, İmar ve İskan Bakanlığı'nın, Bölge Planlama Dairesi, Büyük Nazım Plan Bürosu bu dönemde açılan kurumlardır (Erden, 2003).

3.1.2.6 1980-2000 yılları arası planlama çalışmaları:

1980'li yıllara kadar yapılan bütün planlama çalışmaları kentin büyümesini kontrol altına alamamıştır. Kent merkezleri köhneleşirken, kent çeperlerinde doğanın tahrip edildiği, kaçak yapılaşmanın olduğu konut alanları oluşmuştur. Plan kararlarının yetersiz olmasının yanı sıra kontrol ve denetim mekanizmalarının yeterince iyi

çalışmaması, seçim dönemlerinin aflarla geçirilmesi gibi nedenlerle çarpık kentleşme oluşmuştur.

Her yeni yönetim mevcut planlar üzerinde ciddi değişiklikler yapmış ve sonuç olarak planın ilk hali ile benzerliği olmayan hali hazırlar oluşmuştur.

1980’li yılların başında İstanbul ilk olarak Bedrettin Dalan’ın planlama çalışmalarına konu olmuştur. 1984-1989 yılları arasında İstanbul Büyük Şehir Belediye Başkanı seçilen Bedrettin Dalan’ın bu süreçte yaptığı müdahaleler ile bilinmektedir. Dalan sanayinin desantralizasyonuna yönelik olarak Haliç’te yaptığı yıkımlar ile oldukça tepki almıştır. Herhangi bir plana dayandırılmadan, merkezi otorite tarafından alınan bu kentsel müdahaleler sonucunda birçok tarihi bina yok edilmiştir. Ayrıca taşınan sanayi için yapılan yanlış yer seçimleri, yetersiz alt yapı nitelikli tarım, orman ve su havzalarının olumsuz etkilenmesine neden olmuştur (Erden, 2003).

Dalan dönemi İmar Planları müdahalelerinden biri de Tarlabası Bulvarı’nın açılmasıdır. Taksim’i Haliç’e bağlayan bu yol genişletme çalışması sayısız tarihi binanın yıkılmasının yanı sıra Tarlabası’nın Beyoğlu’ndan ayrılmasına ve şu anki çöküntü bölgelerinden biri haline gelmesine neden olmuştur.

1980 sonrası dönemde planda kurumsallaşma yapılmamış, mevcut yönetimlerin plan ve program hazırlama çabalarının yeterli olacağı düşünülmüştür. 3030 sayılı yasa ile İstanbul Nazım Plan Bürosu belediyeye devredilmiş ve belediye içinde uygun bir planlama birimi kurulmamıştır (Tekeli, 1993).

3.1.2.7 Adalet ve kalkınma partisi dönemi kentsel planlama çalışmaları

2002 yılı itibariyle Türkiye Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarlığına geçiş yapmıştır. Neo-liberal yaklaşımlarla kentsel planlama çalışmalarını sürdüren Ak Parti hükümeti, ülkenin özellikle İstanbul’un şekil değiştirmesine neden olmuştur.

TOKİ’nin toplu konut uygulamaları ile başlayan imar çalışmaları on yılın ardından yerini mega projelere bırakmıştır. 2009 yılında onaylanan İstanbul Çevre Düzeni Planı hiçe sayılarak plan dışı sayısız karar alınmıştır. Üçüncü köprü, havaalanı ve Kanal İstanbul bu mega projelerin başında yer almaktadır.

Mega Projeler ve TOKİ’nin toplu konut uygulamalarına ek olarak hükümetin yaptığı en büyük imar hareketlerinden biri 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi hakkındaki kanundur. 2012 yılında çıkılan kanun ile kentsel

dönüşüm bina ve bölge bazlı gerçekleşmeye başlamıştır. Müteahhit ve hak sahibi anlaşması temelli olan yasa ile her iki taraf bazı harç ve vergilerden muaf tutulmakta; böylece dönüşüm cazip hale getirilmektedir. Yasa ile farklı ölçekte dönüşüm projeleri gerçekleşmektedir. Büyük inşaat firmalarının gerçekleştirdiği ultra lüks projeler ile mevcutta maksimum beş olan kat yüksekliği yirminin üzerine çıkmaktadır. Özellikle İstanbul’da kent algısı son on yılda oldukça farklılaşmıştır. Sadece Avrupa yakasında Maslak’ta görülebilecek türden yüksek katlı cam giydirmeli plazalara kentin her kesiminde rastlanmaktadır.

Yasanın diğer bir handikapı ise bina bazlı yapılan “yık-yeniden yap” çalışmalarıyla temelde var olan kentsel problemlere hiç bir şekilde çözüm üretilmiyor olmasıdır. Bundan yaklaşık 20-30 sene sonra artan nüfus ile birlikte durum çok daha vahim ve çözülemeyecek boyutlara ulaşacaktır.

3.2 Salıpazarı Kruvaziyer Limanı

İstanbul diğer bir çok kıyı şehirlerinden farklı olarak stratejik bir geçiş noktasında yer almaktadır. İki büyük denizi birbirine bağlamanın sonucu olarak bir çok ülke ile denizden bağlantı sağlamaktadır. Limanın günümüzdeki hali Şekil 3.4’de gösterilmiştir.



Şekil 3.4: Limanın denizden görünüşü.

Marmara Denizi ile Karadeniz’i birbirine bağlayan İstanbul Boğazı Karadeniz’e kıyısı olan Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya ve Ukrayna için deniz yoluyla Akdeniz’e ulaşmanın tek yoludur.

İstanbul boğazı topografik özelliklerinden dolayı su derinliği oldukça fazladır ve bu özelliği büyük gemilerin geçişi için elverişli bir ortam sağlamaktadır. Boğaz’da ortalama su derinliği 60 metredir ve derinlik güneyden kuzeye doğru artış

göstermektedir. Avrupa yakası kıyı şeridi Anadolu yakasına oranla daha uzundur. Boğaz'ın uzunluğu düz olarak ölçüldüğünde 32 km; girinti ve çıkıntıları ile birlikte sahil şeridi hesaba katılarak hesaplandığında Avrupa yakasında Rumeli Feneri'nden Ahırkapı Feneri'ne kadar 55 km, Anadolu yakasında Anadolu Feneri ile Kız Kulesi arası ise 35 km'dir (Güven, 2011).

İstanbul Boğazı ayrıca topografik özellikleri bir çok doğal limana sahiptir. Bir çok doğal limanda su derinliğinin gemilerin yanaşması için yeterli oluşu bağlı oldukları yerleşimin gelişimini desteklemiştir.

Su derinliği İstanbul Boğazı'ndaki doğal limanların gelişimini desteklese de özellikle ticari fonksiyonlara ve tarihi kent merkezine olan yakınlık limanın uluslararası düzeyde tercih edilmesinde büyük rol oynamaktadır. Bu nedenle Salıpazarı Limanı Bizans döneminden günümüze kadar daima önemli bir liman olmuştur.

3.2.1 Limanın tarihçesi

Salıpazarı Limanı Bizans döneminden beri varlığını sürdürmektedir. Özellikle Avrupalı tüccarların Galata bölgesine yerleşmeleriyle beraber liman, dış ticarete önemli bir rol oynamaya başlamıştır.

Dördüncü Haçlı seferinden sonra Galata'ya Cenevizliler yerleşmiştir. Ticari yetenekleri ile bilinen Cenevizliler bölgenin kalkınmasında ve limanın öneminin artmasında büyük paya sahiptirler. Galata Kulesi Cenevizli tüccarların kendilerini korumak adına inşa ettikleri bir yapıdır ve günümüze kadar korunabilmiş en dikkat çekici yapılardan biridir. Ardından Venedikliler de bölgede varlıklarını hissettirmeye başlamışlardır. Galata Ceneviz ve Venedikliler arasında sürekli el değişirse de daima ticari faaliyetleri ile önemini korumuştur.

Osmanlı zamanında Karaköy ve Galata'da üç ayrı grup ikamet etmektedir: Ceneviz, Venedik ve Katalan tüccarları; müslümanlar; Yunan, Ermeni ve Yahudiler (Çimen, 2011).

19. yüzyıla kadar limanda rıhtımın varlığından söz edilmemektedir. 1854-1856 Kırım Savaşı ile birlikte bölgeye birçok Hristiyan akın etmiştir. Askeri malzemelerin gemilere yüklenip boşaltılması sırasında rıhtımın olmayışı sıkıntı yaşanmasına neden olmuş; bunun sonucu olarak da 1800'lü yılların sonunda M. Marlus Michael adlı

Fransız şirket rıhtım ve liman tesislerinin yapımı için ilk çalışmayı başlatmıştır (Çimen, 2011).

19. yüzyılın ilk yarısında Karaköy tüccarlara ek olarak, banka ve sigorta şirketlerinin ilgisini çekmeye başlamıştır. 1 Haziran 1863'te Osmanlı Bankası (Bank-ı Osmani-i Şahane) Bankalar Caddesi olarak bilinen Voyvoda Caddesi, No:9'da hizmete açılmıştır. Finans ve ticaretin bölgede hızla gelişiyor olması limanın büyümesini gerekli kılmıştır (Erdoğan, 2006).

19. yüzyıl ile birlikte liman teknolojilerinde gelişmeler başlamış; fakat Salıpazarı limanı Birinci Dünya Savaşı'nın getirmiş olduğu ekonomik yetersizliklerden dolayı bu gelişmelerin gerisinde kalmıştır. 1917'de Bolşevik İhtilali'nden kaçan sayısız Beyaz Rus bölgeye yerleşmiş; Karaköy ve Galata'da eğlence sektörü gelişmeye başlamıştır.

1934 yılında limana iki antrepo inşa edilmiş; böylelikle akabinde 1960'a kadar başka antrepolar da limana dahil edilmiştir. Liman ile çalışan kargo kamyonlarının kent içi trafiği kötü etkilemesi nedeniyle 1986 yılında kargo taşımacılığı fonksiyonu limandan kaldırılmıştır. Bu tarihten itibaren sadece yolcu taşımacılığı yapmaya başlayan liman İstanbul'un tek kruvaziyer limanı olma özelliğini edinmiştir.

Birinci Dünya Savaşı ardından bölgede yaşayan gayrimüslimlerin göç etmek durumunda bırakılması, ardından İkinci Dünya Savaşı sonrasında İsrail'in kurulması ile bölgede yaşayan Musevilerin büyük bir kısmı limandan kalkan gemiler ile İstanbul'u terk etmesi sonucunda Galata ve Karaköy popülasyonu kimlik değiştirmiştir. Kente göç eden alt gelir grubu insanlar gayrimüslimlerin terk ettikleri alanlara yerleşmişler ve 2000'li yıllara kadar tekin olmayan bölge durumuna gelmiştir.

2000'li yıllarla birlikte Karaköy ve çevresinin önemi fark edilmeye başlanmıştır. İlk olarak 2002 yılında liman bölgesinin dönüştürülmesi fikri gündeme gelmiştir. Ardından 2004 yılında İstanbul Modern açılarak bölgenin kimliği değişmeye başlamıştır.

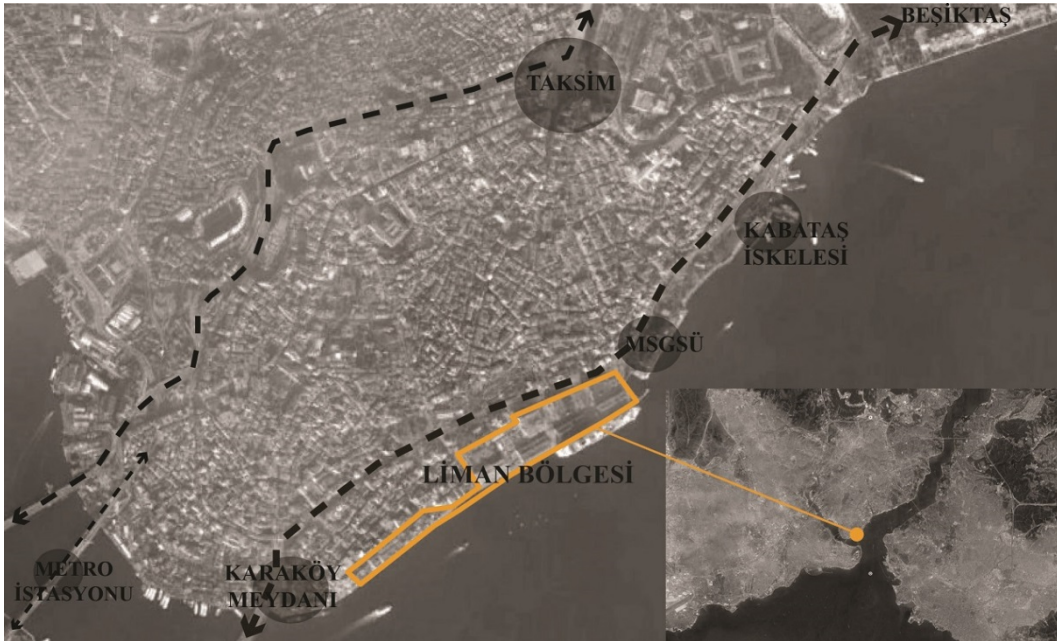
Günümüzde limanın dönüştürülmesi üzerine net bir karar alınmamış olsa da dönüşüm fikri dahi Karaköy ve çevresinin değişim sürecini başlatmıştır. Şuanda Tophane başta olmak üzere genel çevrede sanat atölyeleri, lüks kafe ve restoranlar ile bölge imajı kabuk değiştirmektedir.

3.2.2 Limanın konumu ve önemi

İstanbul İli, beyoğlu İlçesi sınırları içerisinde, Kemankeş Karamustafa Paşa Mahallesi ile Kılıçali Paşa Mahalleleri'nin kesişiminde yer almaktadır. Meclis-I Mebusan Caddesi ile doğrudan bağlantılıdır. Batısında Karaköy Meydanı, doğusunda Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, kuzeyinde Firuzağa ve Hacımimi Mahalleleri bulunmaktadır.

Merkezi konumu ve panoramik İstanbul manzarasına sahip liman oldukça değerli bir alana konumlanmıştır. Etki alanında onlarca tarihi yapı bulunmaktadır. Tophane-i Amire, Kılıçali Paşa Cami, Nusretiye Cami, Tophane Çeşmesi başlıca tarihi yapılarıdır.

Proje alanı Taksim Meydanı'na yaklaşık 1 km, Beşiktaş Vapur İskelesine 2.5 km, Haliç Metro İstasyonu'na 1.3 km, Eminönü Meydanı'na 1.2 km uzaklıktadır. Limanın merkezlerle olan bağlantıları ve konumunu gösteren harita Şekil 3.5'de yer almaktadır.



Şekil 3.5: Limanın konumu ve çevresi.

3.2.3 Liman ve çevresi mekansal analizler

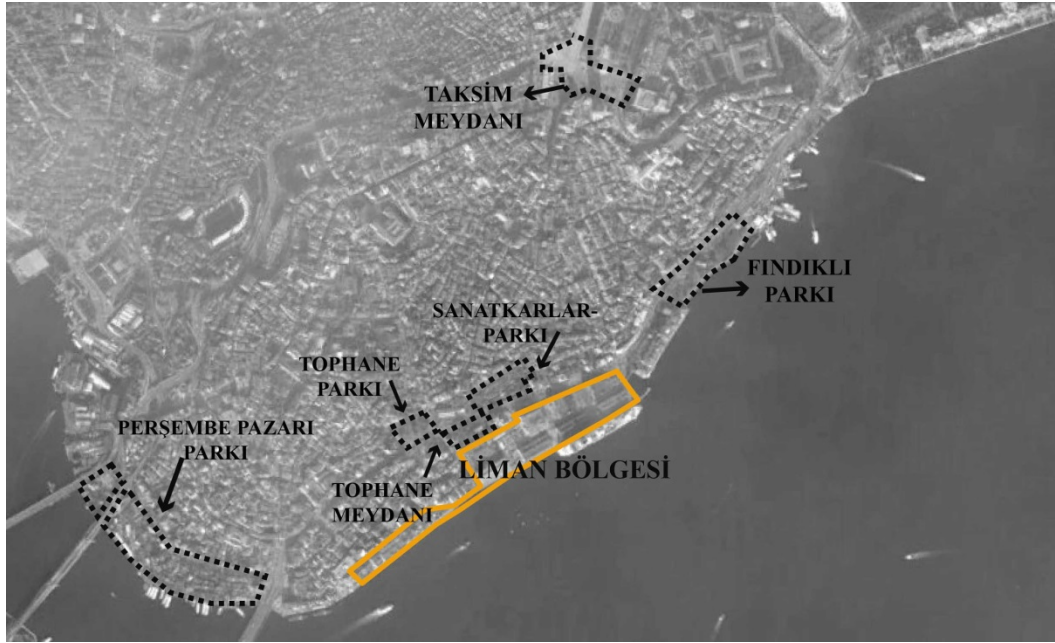
3.2.3.1 Meydanlar ve yeşil alanlar

Salıpazarı Limanı kent merkezinde bulunmasından dolayı konut ve işyerleri ile çevrelenmiş durumdadır. Fındıklı Parkı, Tophane Meydanı, Sanatkarlar Parkı ile

Galataköprüsü ile Atatürk Köprüsü arasında kalan Perşembe Pazarı Parkı hariç çok fazla geniş açıklıklara rastlanmamaktadır.

Alanın bir diğer özelliği ise mevcutta az sayıda var olan meydan ve yeşil alanların birbirleriyle bağlantılarının sağlanamamış olmasıdır. Perşembe Pazarı Parkı dahi Yenikapı-Hacıosman Metro Hattı ile ikiye bölünmüştür. Ayrıca bu açık alanlar niteliksel olarak incelendiğinde kentin bu denli değerli ve turistik bir bölgesinde peyzaj değerlerinin çok düşük olduğu, kent mobilyalarının yetersiz kaldığı, kıyı kullanımının minimum düzeyde olduğu görülmektedir.

Meydan düzenlemeleri ise beton açıklıklar olarak algılanmıştır ve gerek mimari, gerekse mekansal ölçekte herhangi bir tasarım unsuruna rastlanmamaktadır. Konu alanın çevresinde yer alan kamusal alanlar aşağıda yer alan Şekil 3.6'da gösterilmiştir.



Şekil 3.6: Meydanlar ve yeşil alanlar.

3.2.3.2 Deniz yaya bağlantısı ve yaya sirkülasyonu

Boğaziçi yapılaşma şartlarıyla alakalı olarak sahil şeridinde kesintisiz yaya akslarına rastlanmamaktadır. İstanbul genelinde olduğu gibi konu proje alanında da Karaköy Meydanı ile Denizcilik İşletmeleri arasında deniz-yaya bağlantısı sağlanırken, Denizlik İşletmeleri binasından Fındıklı Parkı'na kadar bu bağlantı kopmaktadır.

Fındıklı Parkı boyunca yaklaşık 900 metre kıyı ile bağlantı sağlansa da Dolmabahçe Sarayı ile bu bağlantı son bulmaktadır. Aynı şekilde ters istikamette Karaköy

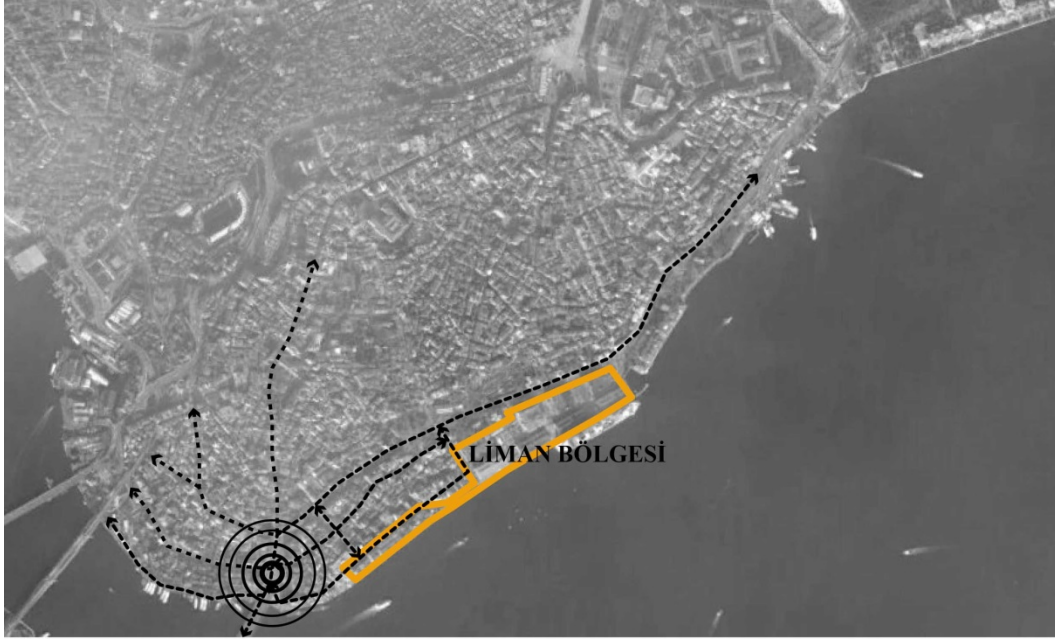
meydanı yaya bağlantısını alt geçit sayesinde kısmı olarak bölmekte; Perşembe Parkı Pazarı'nın bulunduğu sahil şeridi ise metro nedeni ile bölünmektedir. Karaköy ve Tophane kıyı şeridindeki deniz-yaya bağlantıları Şekil 3.7'de gösterilmektedir.



Şekil 3.7: Deniz-yaya bağlantısının sağlandığı akslar ve kesilme noktaları.

Konu limanın bulunduğu çevrede yaya sirkülasyonlarının genelde kıyı şeridinde ve ana ulaşım akslarında daha yoğun olduğu gözlemlenmiştir. Sirkülasyonun en yoğun olduğu bölge Karaköy Meydanı ve Denizcilik İşletmeleri binasına kadar olan sahil şerididir.

Proje alanı kapsamında yer alan Kemankeş Caddesi yayalar tarafından çok fazla tercih edilmemektedir. Kemankeş Caddesi'ni takiben Meclis-I Mebusan Caddesi de yayaların sıklıkla tercih edilen akslardır. Konu alanda yayalar tarafından tercih edilen akslar Şekil 3.8'de gösterilmiştir.



Şekil 3.8: Yaya sirkülasyonunun yoğun olduğu alanlar.

3.2.4 Liman bölgesi dönüşüm projesi: Galataport

3.2.4.1 Proje alanı

Salıpazarı Liman Bölgesi'nde yapılmasını planlanan proje 100.000 m²'lik alanı kapsamaktadır. Mevcut arsa alanına ek olarak yeni rıhtım alanlarının eklenmesi planlanmaktadır; böylelikle toplam arsa alanı büyüyecektir.



Şekil 3.9: Proje alan sınırı.

Proje alanı (Şekil 3.9’de gösterilmiştir.) İstanbul 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun 7 Temmuz 1993 tarih ve 4720 sayılı kararıyla “Kentsel Sit Alanı”, Bakanlar Kurulu’nun 15 Aralık 1994 tarih ve 94/6345 sayılı kararıyla da “Turizm Merkezi” olarak ilan edilmiştir.

3.2.4.2 Projenin gelişim süreci

Türkiye’nin turizm ve hizmet başkenti İstanbul’un yegane kruvaziyer limanı olan Salıpazarı Limanı bulunduğu konum itibarıyla her zaman ilgi ve spekülasyon odağı olmuştur. Limanın daha işlevsel ve modern kimliğe büründürülerek İstanbul’un turizm kapasitesinin arttırılacağı uzun yıllar süregelen bir düşüncedir. Fakat limanın tarihi kent dokusu içerisinde yer alması, merkezi konumu, Boğaziçi’nde bulunması gibi nedenlerle oldukça kıymetli bir alanda konumlanmıştır. Bu durum da alanda yapılacak her projenin spekülasyon doğurmasına neden olmaktadır.

Bu bölümde Salıpazarı Liman ve çevresi için geliştirilen Galataport yeni adıyla İstanbulport projesinin gelişim süreci ele alınmıştır:

- 1989 Karaköy Limanı’nın düzenlemesine yönelik ilk fikir ortaya çıkmıştır (Url 14).
- Mart 2002 Türkiye Denizcilik İşletmelerine ait olan Karaköy Limanı’nda dönüşüm yapılacağı ve Galataport olarak adlandırılan proje “yap-işlet-devret” modeli ile ihaleye sunulacağı açıklanmıştır.
- Ekim 2002 Projenin amacı ve genel içeriği belirlenmiş olup, yatırım bedelinin 148 milyon USD olacağı açıklanmıştır. Karaköy-Salıpazarı arasındaki kıyı bandının kruvaziyer liman haline dönüştürülmesi amaçlanmıştır. Projede lüks gemilere hizmet verecek olan limana ek olarak, konaklama ve alışveriş merkezleri, fuar-sergi alanlarının da bulunacağı belirtilmiştir. 139.000 m²’lik inşaat alanını kapsayan arsa üzerinde, 13.221 m²’lik fuar ve kongre merkezi, 11.000 m²’lik alan ise sanat müzesi için ayrılmıştır. Ayrıca projede alışveriş ve eğlence mekanlarına ek olarak, “3.686 m²’lik dev bir akvaryuma ev sahipliği yapacağı; Tophane meydanı ve etrafında yoğunlaşan tarihi dokunun ön plana çıkartılacağı; Karaköy-Tophane arasında yer alan bütün binaların 2. Dereceden tarihi eser olması sebebiyle bu bölgede tamamen restorasyona yönelik çalışmaların olacağı; projenin sadece fonksiyon değişimi olacağı ve

tarihi dokunun, yapıların bozulmayacağı” Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürü Erkan Arıkan tarafınca belirtilmiştir .

- Ekim 2003 Projenin mimari projesi Tabanlıoğlu Mimarlık tarafından yapılmış ve projenin nasıl görüneceği hakkında genel bir izlenim oluşturulmuştur. Projede toplam arsa alanı 100.000 m², inşaat alanı ise 151.665 m² olarak hesaplanmıştır. Tabanlıoğlu’nun yaptığı tasarımda göre 70.000 m² açık alan olarak belirlenmiş olup, alan araç trafiğine tamamen kapatılmıştır (Url 15). Tabanlıoğlu Mimarlık tarafından hazırlanan liman projesinin görselleri aşağıda Şekil 3.10’da gösterilmiştir.



Şekil 3.10: Tabanlıoğlu Mimarlık'ın Galataport için hazırladığı proje.

- Nisan 2005’te Galataport projesi İstanbul 1 No’lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nca onaylanmıştır. Onayın ardından Özelleştirme İdaresi Başkanlığı’nca proje Eylül ayında “yap-işlet-devret” modeliyle ihale çıkartılmıştır (Url 15).
- Eylül 2005’te ihaleye çıkan projeye Royal Caribbean Cruises önderliğindeki konsorsiyum 3 milyar 538 milyon EURO bedelle en yüksek teklifi vererek, limanın 49 yıllık işletim hakkını istemiştir. Royal Caribbean Cruises’un ardından ikinci büyük teklifi 1 milyar 362 milyon EURO ile Tepe İnşaat

öncülüğündeki konsorsiyumun, en düşük teklifi d 1 milyar 4 milyon 724 bin EURO ile Finans Gayrimenkul Geliştirme İnşaat ve Yatırım A.Ş önderliğindeki konsorsiyumun verdiği açıklanmıştır. İhaleyi kazanan firmanın proje kapsamında toplamda 500 milyon Dolar yatırım yapacağı tahmin edilmiştir (Url 16).

- Ocak 2006'da TMMOB İstanbul Şehir Plancıları Odası'nın Galataport projesi için Kültür ve Turizm Bakanlığı'na onaylanan 1/5000 Nazım İmar Planı ve 1/1000 Uygulama İmar Planı değişikliklerine olan itirazı Danıştay tarafından kabul edilerek, yürütmeyi durdurma kararı alınmıştır. Bu duruma istinaden Devlet Bakanı Abdülatif Şener, Danıştay'ın oy birliği ile aldığı kararı gerekçe göstererek ihale dosyasını Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na geri gönderilmiştir (Url 17).
- Temmuz 2006'da plan yapma yetkisi olan Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından 1/5000 Nazım İmar Planı ve 1/1000 Uygulama İmar Planları'nın hazırlanması için çalışmalara başlanmıştır (Url 17).
- Kasım 2006'da Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Galataport ile ilgili imar çalışmalarını bitirerek, kurum görüşleri alınmış ve son olarak Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na plan onayı için başvurmuş (Url 18).
- Mart 2008'de Galataport proje alanının da belirtildiği 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'na açılan davalar sonucunda İstanbul 2. İdare Mahkemesi yürütmeyi durdurma kararı almış; böylelikle proje de süreci de askıda kalmıştır (Url 19).
- Şubat 2009'da düzenlenmiş yeni Çevre Düzeni Planı, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi tarafınca oy birliği ile kabul edilmiş ve söz konusu Salıpaazarı projesinin de önü açılmıştır (Url 20).
- Kasım 2009'da Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Galataport projesiyle ilgili imar ve hukuki sorunların aşıldığını belirterek, 2010'da yeniden ihale yapılabileceğini açıklamıştır (Url 21).
- Mayıs 2010'da Türkiye'nin tek kruvaziyer limanı olma özelliğine sahip Salıpaazarı Limanı'nın tamamen özelleştirileceği, açıklanmıştır. Projede alışveriş merkezleri, oteller ve kafeler inşa edilerek yaklaşık 28 milyar

dolarlık piyasası bulunan kruvaziyer sektöründen %10 pay alınması hedeflenmiştir. Kasım 2010'da projenin adı "İstanbulport" olarak değiştirilmiş ve proje ihalesi 2011 yılının ilk çeyreğine ertelenmiştir (Url 22).

- Aralık 2010'da Kıyı Kanunu'nda değişikliği ön gören bir taslak yayınlanmıştır. Bu taslakta yer alan "Kıyılarda doldurma ve kurutma suretiyle elde edilen arazilerde 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun koruma amaçlı imar planına ilişkin hükümleri uygulanamaz" ibaresi ile projenin önünde engel olarak görünen Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu yetkisi kaldırılmak istenmiştir (Url 21).
- Şubat 2012'de Salıpazarı Liman sahasının özelleştirilmesi için ihale açılmıştır. İhale davetine göre "4046 sayılı Kanun hükümleri çerçevesinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ne ait İstanbul, Salıpazarı Liman Sahası, 30 yıl süreyle, "İşletme Hakkının Devri" yöntemiyle özelleştirilecektir (Url 23).
- Nisan 2012'de Salıpazarı liman bölgesi için hazırlanan imar planları Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na onaylanmıştır. Plan notlarına göre 100.000 m² alan üzerinde "Turizm tesisleri, ticaret alanları, kültürel tesisler ve terminal yer alacak. Turizm tesisleri kapsamında konaklama ve dinlenme tesisleri" yapılacak ve planda yapı yüksekliği 12,5 metreyi geçemeyecektir. Ekim ayında yapılan imar planları Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafınca onaylanmıştır (Url 24).
- Ocak 2013'te onaylanan İmar Planları'nın ayrıntıları belli olmuştur. Totalde 100.280 m² olan proje alanında yeni imar planı ile 10 metre genişliğinde ve 1.200 metre uzunluğunda dolgu alanı yapılmasına izin verilmiş böylelikle proje alanı büyüklüğü 112.147 m²'ye çıkmıştır (Url 25).
- Şubat 2013'te Galataport ihalesi yeniden yapılmıştır. İhaleye 5 teklif sunulmuştur ve ihaleyi 702 milyon dolarla Doğu Holding kazanmıştır (Url 26).
- Ağustos 2014'te Galataport Projesi için hazırlanan ÇED raporu yayınlanmıştır.

- Ekim 2014'te Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu Galataport projesi için durdurma kararı vermiştir (Url 27).
- Nisan 2015'te projenin ikinci ÇED Raporu yayınlanmış, Eylül 2015'te rapor Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca onaylanmıştır (Url 28).

3.2.4.3 Proje amaç ve hedefleri

Doğan Holding alt firmalarından biri olan Salıpazarı Liman İşletmeciliği A.Ş.'ye devredilen alanda kesinleşen net bir plan-proje olmamasına rağmen temel hedef ve amaçlar aşağıdaki gibidir:

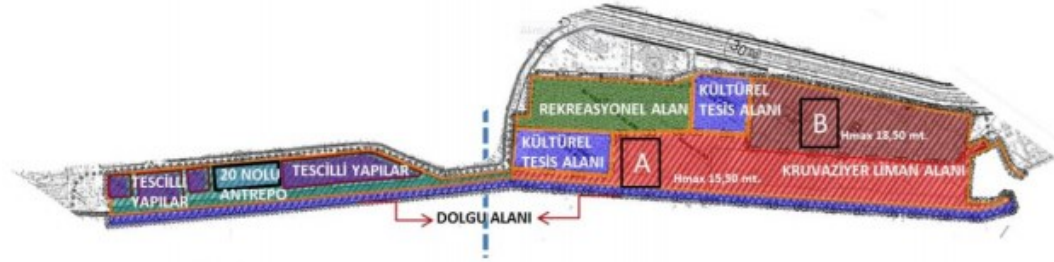
Salıpazarı ve Karaköy Rıhtımları ve geri sahalarını kapsayan proje ile “İstanbul’un tek kruvaziyer limanı özelliğine sahip Salıpazarı Kruvaziyer Limanı ile alan ve çevresinde yer alan tarihi ve doğal değerlerin öne çıkarılarak, çağdaş limancılığın gereklerine göre işletilen prestijli bir kruvaziyer limanı haline gerilmesi ve buna bağlı olarak İstanbul’un turizm potansiyelini ve gelirini arttıracak bir liman haline gelmesi” amaçlanmaktadır.

Söz konusu proje ile “Salıpazarı Limanı’nın geri plandaki tarihi ve kültürel değerlerinin öne çıkarılarak çağdaş liman işletmesi gereklerine uygun hale getirilip, ülkenin turizm gelirlerine katkı sağlanması; ayrıca özelleştirme şartları gereğinde her bir rıhtım alanında ön yüzde deniz tarafına doğru en az on metre güçlendirme amaçlı kazıklı rıhtım yapılmak suretiyle, liman bölgesi ve geri sahasındaki yapıların olası çökme, kaymalara ve depreme karşı güçlendirilmesi”, “alanın tarihi dokuya uygun liman ve yapılarla yenilenen Beyoğlu ile bütünleşmesinin sağlanması”, “Proje sahası ve arka plandaki kültür varlıklarını öne çıkararak, halkın proje alanı ve çevresindeki tarihi ve yeni yapılara erişimine imkan sağlanması, bölgenin ülke ekonomisine katma değer yaratacak yeni yapılarla kullanıma açılması” hedeflenmektedir.

3.2.4.4 Proje kararları

2015 yılında hazırlanan ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca “olumlu” kabul edilen Salıpazarı Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu’na göre alanda yapılması planlanan Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Projesi’nin temel planlama ve tasarım kararları aşağıdaki gibidir:

- Karaköy ve Salıpazarı Rıhtım alanlarında ön yüzden en az on metre genişliğinde genişletilecek ve rıhtımlar güçlendirilecektir,
- Karaköy Rıhtımı liman geri sahasında yer alan Genel Müdürlük, Yolcu Terminali, Çinili Han ve 20 Nolu Antrepo'nun bulunduğu alan otel olarak değerlendirilecektir.



Şekil 3.11: Korunacak binalar ve emsal kullanımlar (ÇED raporu).

- Merkez Han, Yolcu Salonu, Çinili Han ve Paket Postanesi proje alanında yer alan tescilli binalar olup toplam 28.555 m² 'lik yapı alanına sahiptir. Merkez Han, Yolcu Salonu ve Çinili Han otel olarak kullanılacak olup; Paket Postanesi'nde ise yeme-içme ve perakende alanlar yer alacaktır. Ayrıca tescilli olmayan 6.412 m²'lik 20 nolu antrepo binası yıkılarak, yerine 6.650 m²'lik otel ek binası yapılacaktır. Böylece toplamda 35.205 m² zemin üstü kapalı alan ve 18.984 m² zemin altı inşaat yapılması öngörülmektedir. Ön görülen vaziyet planı Şekil 3.12'de gösterilmiştir.



Şekil 3.12: Ön görülen proje vaziyet planı (ÇED raporu).

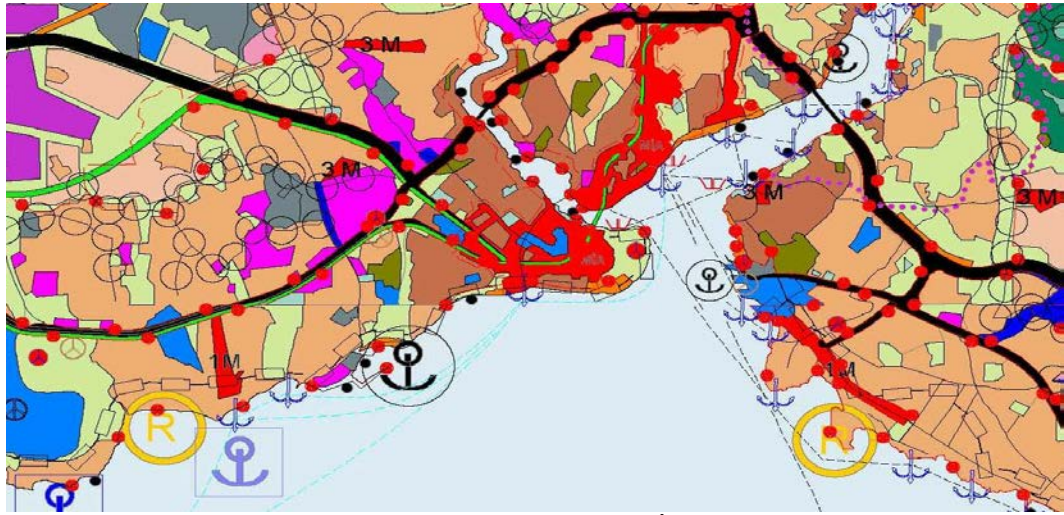
- İstanbul Modern Sanat Vakfı'nın yer aldığı 4 nolu Antrepo Binası (Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 03.07.2007 tarih ve 2007/48 sayılı kararı uyarınca) ile Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi'nin bulunduğu 5 nolu Antrepo Binası (Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 11.05.2012 tarih ve

2012/63 sayılı kararı uyarınca) kira sözleşmeli devam ettiğinden mevcut durumları korunacaktır.

- Salıpazarı Rıhtımı geri sahasında ofis alanları, yeme içme ve perakende alanları ile terminal birimleri; zemin altında ise perakende alanları, yolcu terminali, depolar, teknik alanlar ve otoparklar yer alacaktır. Toplamda zemin üstünde yaklaşık 96.145 m² , zemin altında ise 208.826 m² inşaat yapılması planlanmaktadır.
- Projede 68.254 m² alan açık peyzaj alanı olarak planlanmıştır. Bu alanın 12.000 m²'si saat kulesi çevresi meydan ve rekreasyon alanı, 30.328 m²'si diğer meydanlar ve sokaklar, 22.087 m²'si rıhtım alanı ve 3.839 m²'si üst kot dolaşım alanları olarak planlanmıştır.

3.2.4.5 İmar durumu ve yapılaşma şartları

Konu proje alanında kalan Beyoğlu İlçesi, Cihangir Mahallesi, Bakraç Sokak, 61 pafta, 644 ada, 45 sayılı parsel 1980 onanlı 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı'nda, "Tarihi Kent Alanı" ve "Merkezi İş Alanı" lejantında yer almaktadır. 1980 yılında onaylanan plan Şekil 3.13'de gösterilmiştir.



Şekil 3.13: 1980 onanlı 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı.

Konu alan İstanbul 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 7 Temmuz 1993 tarih ve 4720 sayılı kararıyla "Kentsel Sit Alanı", Bakanlar Kurulu'nun 15 Aralık 1994 tarih ve 94/6345 sayılı kararıyla da "Turizm Merkezi" olarak ilan edilmiştir.

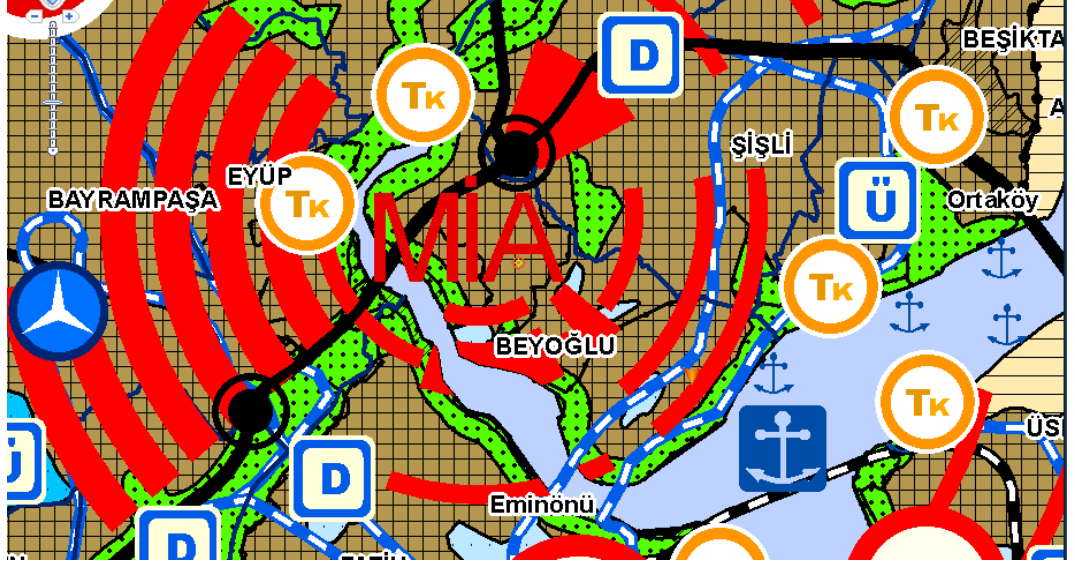
1995 yılında onaylanan 1/50.000 ölçekli Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı'nda konu Beyoğlu İlçesi, Cihangir Mahallesi, Bakraç Sokak, 61 pafta, 644 ada, 45 sayılı parselin bulunduğu alan Ticaret ve Yönetim Merkezleri başlığı altında “1. Metropoliten Merkez Alanı” lejantında kalmakta olup; Salıpazarı Limanı'nın bulunduğu alan ise "Orta Liman" olarak gösterilmiştir. Konu plan Şekil 3.14'de yer almaktadır.



Şekil 3.14: 1995 onanlı 1/50.000 ölçekli Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı.

2009 yılında onaylanan 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nda Beyoğlu İlçesi, Cihangir Mahallesi, Bakraç Sokak, 61 pafta, 644 ada, 45 sayılı parselin bulunduğu alanlar Ticaret ve Hizmet Merkezleri başlığı altında “Merkezi İş Alanı ve Bütünleşme Bölgesi” olarak gösterilmiş olup; alanda ayrıca “Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı”, “Liman ve İskele” taramaları da yer almaktadır.

Proje alanında imar planı yapma yetkisi Başbakanlık Özelleştirme İdaresi'ne aittir; bağlı olduğu Beyoğlu ilçesi için İstanbul Büyük Şehir Belediyesi tarafınca hazırlanan 1/5000 Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı 21 Mayıs 2009 tarihinde onaylanmıştır. Onaylanan imar planında Salıpazarı ve Karaköy rıhtımlarının bulunduğu alan ise İstanbul Büyük Şehir ve Beyoğlu Belediyeleri yetki sınırı dışında kaldığından plana dahil edilmemiştir. Konu plan Şekil 3.15'de gösterilmiştir.



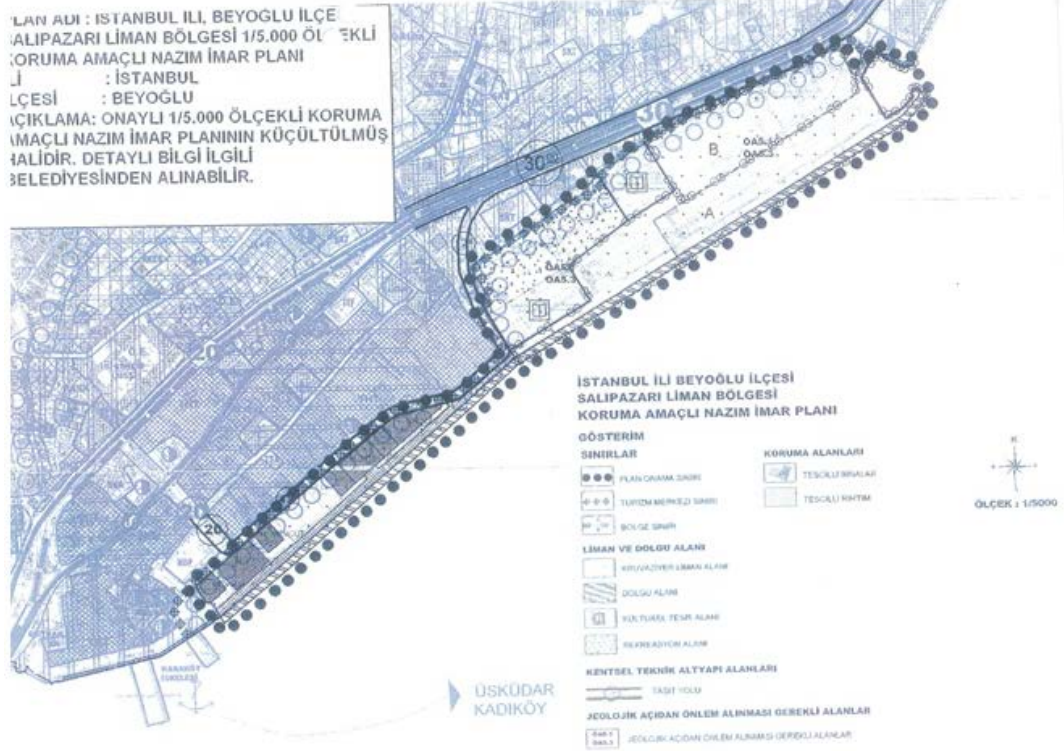
Şekil 3.15: 2009 onanlı 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı.

İlk olarak 2006 yılında Başbakanlık Özelleştirme İdaresi tarafınca 1/5000 Nazım İmar Planı ve 1/1000 Uygulama İmar Planları'nın hazırlanması için çalışmalara başlanmıştır. 22 Ekim 2012'de Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafınca onaylanmıştır. Ocak 2013'e kadar İstanbul Büyük Şehir Belediyesi'nde askıda durmuştur. Hazırlanan planlara Mimarlar Odası, Şehir Plancıları Odası ve İnşaat Mühendisleri Odası tarafınca yürütmenin durdurulmasını takiben iptaline karar verilmesi üzerine dava açmıştır.

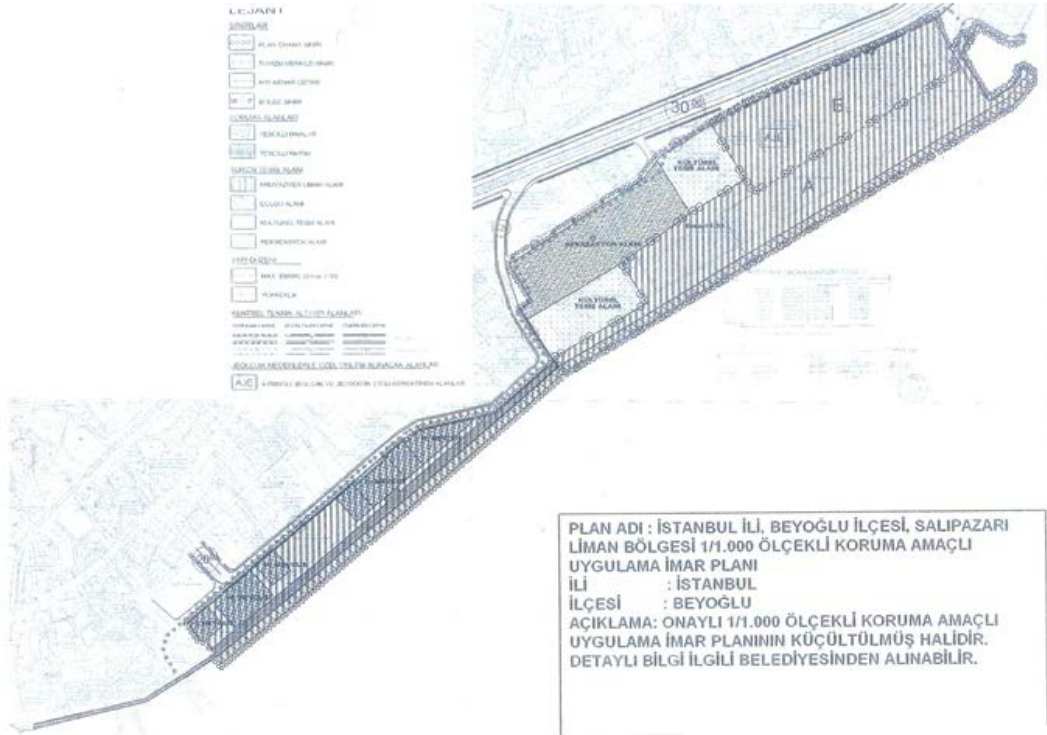
Şuan hali hazırda geçerli olan 1/5000 Nazım İmar Planı ile 1/1000 Uygulama İmar Planları Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nca hazırlanmış ve 22 Ekim 2012'de Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafınca onaylanmıştır. Planlama alanı sınırları içerisinde Genel Müdürlük binası, Karaköy Yolcu Salonu, Çinili Han, 20 Nolu Antrepo ve Paket Postanesi ile 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 Nolu antrepolar, ofis binası, nargileciler ve atölyeler yer almaktadır. Alana yönelik konu planlar Şekil 3.16 ve 3.17'de gösterilmiştir. Planda yer alan yapılaşma şartları Çizelge 3.1'de yer almaktadır.

Çizelge 3.1: Yapılaşma şartları.

Emsal	Hmax			
	A Bölgesi	B Bölgesi	20 Nolu Antrepo	
1,50 m	15,50 m	18,50 m	12,50 m	
Emsale Konu Toplam ALan	Mevcut Tescilli Yapılar		Emsale Konu Yeni İnşaat Alanı	
127.811 m²	28.555 m²		99.256 m²	
Toplam Planlama Alanı	Mevcut Alan	Yeni Rıhtım Alanı		
112.147 m²	100.280 m²	11.867 m²		
Kruvaziyer Liman Alanı	Yollar	Rekreasyon Alanı	Sosyo-Kültürel Alan	
			4 Nolu Antrepo	5 Nolu Antrepo
85.208 m²	892 m²	13.941 m²	5.368 m²	6.739 m²



Şekil 3.16: 1/5000 ölçekli İstanbul İli Beyoğlu İlçesi Salıpazarı Liman Bölgesi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı.



Şekil 3.17: 1/1000 Ölçekli İstanbul Salıpazarı Limanı Deniz Turizm Tesis Alanı (Kruvaziyer Liman) Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı.

3.2.5 Anket sonuçları ve bölüm değerlendirmesi

Karaköy Salıpazarı Limanı ve çevresinden ziyaretçilerin ve esnafın beklentileri ölçmek adına Ağustos 2015'te 100 adet ziyaretçi ve 30 adet esnaf ile yapılan anketler ve birebir görüşmelerden aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir:

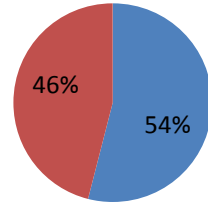
3.2.5.1 Ziyaretçilere yönelik anket çalışması ve sonuçları

Ziyaretçilere Ait Kişisel Veriler

Cinsiyet: Anket çalışması sahada yapılmış olup, birebir görüşülerek gerçekleştirilmiştir. Çalışma esnasında ziyaretçilerin cinsiyet dağılımlarının eşit olduğu gözlemlenmiştir. Çoğunluk erkek ya da kadın gibi bir ayrım yapmak olası değildir. Anket çalışması da bu doğrultuda % 54 kadın; %50 erkek ziyaretçiler ile gerçekleştirilmiştir. Cinsiyet dağılımının gösterildiği grafik Çizelge 3.2'de yer almaktadır.

Çizelge 3.2: Cinsiyet dağılımı.

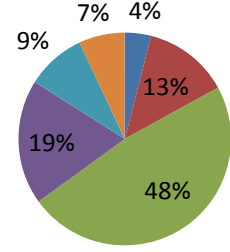
Cinsiyet	Kişi Sayısı	%
Kadın	54	54%
Erkek	46	50%



Yaş Dağılımı: Genel yaş dağılımı 26-30 yaş aralığındadır. Bu duruma istinaden 31-35 yaş aralığı da çoğunluğu oluşturmaktadır. Ziyaretçi gözlemlerinde genelde çalışma hayatına yeni başlamış, genç ve eğitimli nüfusun yoğunlukta olduğu dikkat çekmiştir. Anketlerin % 48'i 26-30 yaş aralığı ile; %19'u 31-35 yaş aralığı ile yapılmıştır. Her iki yaş grubunun da ziyaret amacının genelde arkadaşları ile buluşma ya da kültürel ve sanatsal aktivitelere katılmak olduğu belirtilmiştir. 67 kişilik bu yaş grubunun %91'i lisans ve üzeri eğitim görmüş; % 52'si 3000 TL ve üzeri gelir olan; %62'si yılda en az bir kez yurtdışı ziyareti yapan bir topluluğu oluşturmaktadır. Yaş dağılımının gösterildiği grafik Çizelge 3.3'de yer almaktadır.

Çizelge 3.3: Yaş dağılımı.

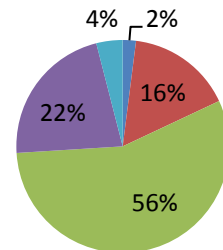
Yaş Aralığı	Kişi Sayısı	%
15-20	4	4%
21-25	13	13%
26-30	48	48%
31-35	19	19%
36-40	9	9%
41 ve Üzeri	7	7%



Eğitim Durumu: Ziyaretçilerin genel eğitim durumu incelendiğinde %56 lisans mezunu; %22 yüksek lisans ve %16 lise mezunu oranları ile karşılaşılmaktadır. Saha anket çalışması esnasında yapılan gözlemlerde ziyaretçilerin büyük bir çoğunluğunun eğitilmiş ve yabancı dil bilen; gelir düzeyi ortalamanın üzerinde olan insanlar oldukları dikkat çekmiştir. Eğitim durumunun gösterildiği grafik Çizelge 3.4’de yer almaktadır.

Çizelge 3.4: Eğitim durumu.

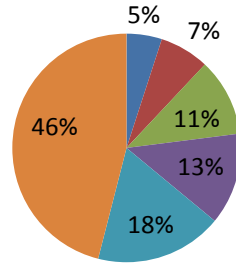
Eğitim Durumu	Kişi Sayısı	%
İlköğretim	2	2%
Lise	16	16%
Lisans	56	56%
Yüksek Lisans	22	22%
Doktora	4	4%



Gelir Durumu: Ziyaretçilerin % 46'sının geliri 3000 TL ve üzerindedir. Bu oranı takiben %18'inin ise geliri 2501 TL ile 3000 TL arasındadır. Bölgedeki kültürel aktiviteler ile kafe ve restoranların orta-üst segment gelir grubuna hitap ettiği görülmektedir. Kafe ve resturantlarda fiyatlar İstanbul'un diğer bölgeleri ile karşılaştırıldığında ortalamanın üzerinde olduğu görülmektedir. Sunulan hizmetin ziyaretçi tipolojisini şekillendirdiği söylenebilir. Gelir dağılımının gösterildiği grafik Çizelge 3.5'de yer almaktadır.

Çizelge 3.5: Gelir dağılımı.

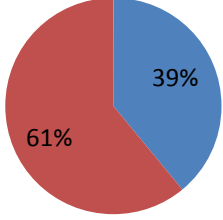
Aylık Gelir	Kişi Sayısı	%
Asgari Ücret	5	5%
950 TL-1500 TL	7	7%
1501 TL-2000 TL	11	11%
2001 TL-2500 TL	13	13%
2501 TL-3000 TL	18	18%
3001 TL ve Üzeri	46	46%



Ev ve Araba Sahipliği: Öte yandan çoğunluğun gelir durumunun yüksek olmasına karşın araba ve ev sahipliği oranı incelendiğinde ziyaretçilerin %61 'ünün oturduğu eve sahip olmadığı; %57'sinin ise araç sahibi olmadığı görülmüştür. Gelir grubu 3000 TL ve üzeri olan kesimin ise %64'ünün oturduğu eve sahip olmadığı; %44'ünün ise araç sahibi olmadığı görülmüştür. Araba ve ev sahipliği dağılımının gösterildiği grafikler Çizelge 3.6 ve Çizelge 3.7'de yer almaktadır.

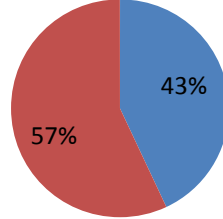
Çizelge 3.6: Ev sahipliği dağılımı.

Oturduğunuz Ev Size Mi Ait?	Kişi Sayısı	%
Evet	39	39%
Hayır	61	61%



Çizelge 3.7: Araç sahipliği dağılımı.

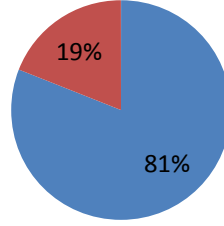
Aracınız Var Mı?	Kişi Sayısı	%
Evet	43	43%
Hayır	57	57%



İkamet Bilgileri: Ziyaretçilerin büyük bir kesimi İstanbul’da ikamet etmektedir. Bölgeyi kültürel aktivite ve sosyalleşmek için kullanan kesimin genelde İstanbul’da ikamet ettiği; il dışından olan kesimin ise ticaret ve alışveriş için bölgeyi ziyaret ettiği anket değerlendirmesinde çıkan sonuçlardandır. Bölge kullanıcıları arasında İstanbul’da ikamet eden çoğunluktan sonra turistlerin kültürel aktivite ve sosyalleşmek için kullandığı gözlenmiştir. İkametgah dağılımını gösteren grafik Çizelge 3.8’de yer almaktadır.

Çizelge 3.8: İkametgah bilgileri.

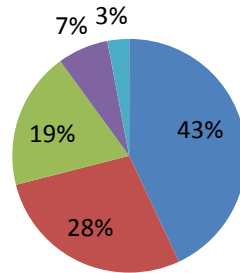
İstanbul'da Mı İkamet Ediyorsunuz?	Kişi Sayısı	%
Evet	81	81%
Hayır	19	19%



Yurtdışı Seyahat Sıklığı: Ziyaretçilerin beklenti ve gelir düzeylerini analiz etmek adına “Yıl İçinde Yurtdışı Seyahat Sıklığınız Nedir?” sorusu yöneltilmiştir. Bu soruya % 43’ü “Hiç” yanıtını verirken %57’si ise yılda en az bir kez yurtdışı ziyareti yaptığını belirtmiştir. Yurtdışı seyahat sıklığını gösteren grafik Çizelge 3.9’da yer almaktadır.

Çizelge 3.9: Yurtdışı seyahat sıklığı.

Yurtdışı Seyahat Sıklığınız Nedir?	Kişi Sayısı	%
Hiç	43	43%
Yılda 1 Kez	28	28%
Yılda Bir Kaç Kez	19	19%
Ayda Bir Kez	7	7%
Her Hafta	3	3%



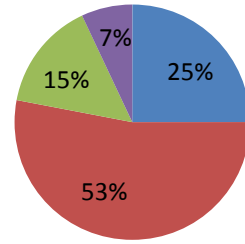
Ziyaretçilerin Bölge Hakkındaki Görüşleri

Karaköy’ü Ziyaret Etme Amacı: Daha önceki bölümlerde çapraz sorgulama yöntemi ile detaylandırılan anket sonuçlarının genel durumu ise şu şekildedir:

Ziyaretçilerin %53'ü arkadaşları ile buluşmak için, %25'i kültürel ve sanatsal aktiviteler için bölgeye tercih ederken; Karaköy'ün ticari kimliği ile örtüşerek %22'si ise ticaret ve alışveriş için bölgeyi tercih ettiğini belirtmiştir. Karaköy'ü ziyaret amaçlarını gösteren grafik Çizelge 3.10'da yer almaktadır.

Çizelge 3.10: Karaköy'ü ziyaret amacı.

Karaköy'ü Hangi Amaç İle Ziyaret Ediyorsunuz?	Kişi Sayısı	%
Kültürel ve Sanatsal Aktiviteler İçin	25	25%
Arkadaşlarla Buluşmak İçin	53	53%
Ticaret İçin	15	15%
Alışveriş İçin	7	7%

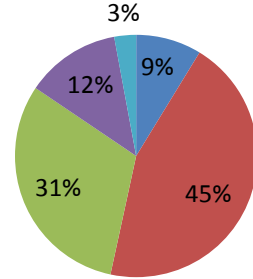


Mevcut durumda bölgede eski binalar yenilenip kafe, otel ve sanat galerine dönüşmekte olup; ziyaretçilerin bu değişimden oldukça keyif aldığı görülmektedir. Anket çalışması esnasında yapılan diyaloglarda da bölgenin mevcut dokusunun korunarak yenilenmesinin ve değişimini izlemenin heyecan uyandırdığı belirtilmiştir.

Karaköy'ü Ziyaret Sıklığı: Ziyaretçilerin %84'ü Karaköy'ü sevdiğini belirtmiş olup; %45'i yılda bir kaç kez bölgeyi ziyaret ettiğini belirtmiştir. Bölgede kültürel ve sanatsal aktivitelerin sayısının artması ve fiyat dengesinin standartlara uygun olmasının bölgeyi ziyaret edenlerin sayısını arttıracakları belirtilen görüşler arasındadır. Karaköy'ü ziyaret sıklığını gösteren grafik Çizelge 3.11'de yer almaktadır.

Çizelge 3.11: Karaköy'ü ziyaret sıklığı.

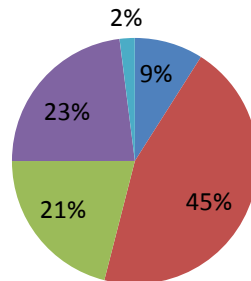
Karaköy'ü Ziyaret Sıklığınız Nedir?	Kişi Sayısı	%
Yılda Bir Kez	9	9%
Yılda Birkaç Kez	45	45%
Ayda Bir Kez	31	31%
Her Hafta	12	12%
Her Gün	3	3%



Bölge Güvenliği: “Karaköy Güvenli Bir Yer Midir?” sorusuna ziyaretçilerin %45’i “Katılıyorum”, %21’i “Fikrim Yok”, %23’ü ise “Katılmıyorum” cevabı vermiştir (Çizelge 3.12). Ayrıca zaman dilimine ve konuma göre de güven hissiyatının değiştiği ziyaretçiler tarafından sıkça belirtilmiştir. Aydınlatmanın çoğaltılması ve gece ulaşımının kolay olması ile güvenlik hissiyatının artacağı da belirtilen görüşler arasındadır.

Çizelge 3.12: Güven hissiyatı.

Karaköy Güvenli Bir Yerdir.	Kişi Sayısı	%
Kesinlikle Katılıyorum	9	9%
Katılıyorum	45	45%
Fikrim Yok	21	21%
Katılmıyorum	23	23%
Kesinlikle Katılmıyorum	2	2%

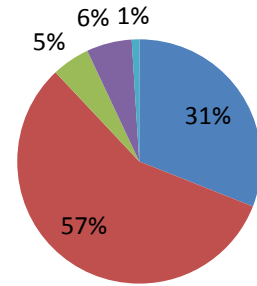


Bölgeye Ulaşım: Merkezi lokasyona sahip olması ve tramway ulaşımının olması nedeni ile ziyaretçilerin %57’si “Karaköy’e Ulaşım Kolay Mıdır?” sorusuna “Katılıyorum”; %31’i ise “Kesinlikle Katılıyorum” cevabı vermiştir.

Araç sahibi olup, bölgeye ticari ve alışveriş amaçlı gelen ziyaretçilerin ise hepsi ulaşımın kolay olmadığı görüşünü belirtmişlerdir. Bölgeye deniz ulaşımının mevcut durumda olmaması ziyaretçiler tarafından problem olarak belirtilmiştir. Karaköy’e ulaşım kolaylığını gösteren grafik Çizelge 3.13’de yer almaktadır.

Çizelge 3.13: Ulaşım kolaylığı.

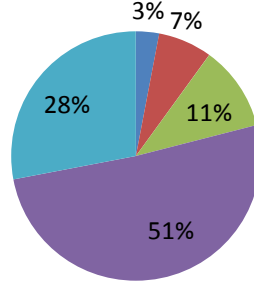
Karaköy'e Ulaşım Kolaydır.	Kişi Sayısı	%
Kesinlikle Katılıyorum	31	31%
Katılıyorum	57	57%
Fikrim Yok	5	5%
Katılmıyorum	6	6%
Kesinlikle Katılmıyorum	1	1%



Kamusal Alan ve Yeşil Alan Yeterliliği: Ziyaretçiler Karaköy’ün kabuk değiştirmeye başladığını ve bu durumdan oldukça memnun olduklarını belirtmiş olup; mevcut durumda kamusal alanların ve yeşil alanların yetersiz olduğu, gri renk hakimiyetinin azaltılması ve deniz-yaya bağlantısının sağlanması gerektiğini belirtmişlerdir. Ziyaretçilerin % 79’u “Karaköy’de Yeşil Alan Yeterli Midir?” sorusunda olumsuz cevap vermiştir. Aynı şekilde %55’i “Karaköy’de Kamusal Alan Yeterli Midir?” sorusuna da olumsuz cevap vermiştir. Karaköy’de kamusal alan ve yeşil alan yeterliliğini gösteren grafik Çizelge 3.14 ve Çizelge 3.15’’de yer almaktadır.

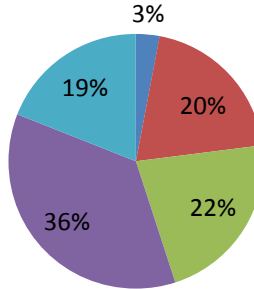
Çizelge 3.14: Yeşil alan yeterliliği.

Karaköy'de Yeterli Yeşil Alan Vardır.	Kişi Sayısı	%
Kesinlikle Katılıyorum	3	3%
Katılıyorum	7	7%
Fikrim Yok	11	11%
Katılmıyorum	51	51%
Kesinlikle Katılmıyorum	28	28%



Çizelge 3.15: Kamusal alan yeterliliği.

Karaköy'de Yeterli Kamusal Alan Vardır.	Kişi Sayısı	%
Kesinlikle Katılıyorum	3	3%
Katılıyorum	20	20%
Fikrim Yok	22	22%
Katılmıyorum	36	36%
Kesinlikle Katılmıyorum	19	19%

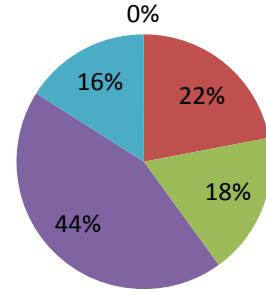


Yaşlı ve Engelli Erişebilirliği: Konu bölgenin topografik özelliklerinin zorlayıcı olmaması yaşlı ve engelliler için erişimi kolaylaştırmaktadır. Tramway duraklarında rampalar engelli ve yaşlılar için uygun gibi görünse de sokaklarda kaldırımların yüksek olması, tanımlayıcı çizgilerin ve yol göstericilerin yetersiz olması, kaldırım yüksekliklerinin fazla ve yol kalitesinin kötü olması gibi etkenler ile bölgeye erişim zorlaşmaktadır.

Bu doğrultuda ziyaretçilerin genel görüşü benzer olup %60'ı yaşlı ve engellilerin bölgeye erişiminin kolay olmadığını belirtmiştir. Yaşlı ve engelli erişilebilirliğini gösteren grafik Çizelge 3.16'da yer almaktadır.

Çizelge 3.16: Yaşlı ve engelli erişilebilirliği.

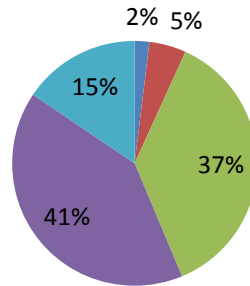
Karaköy Yaşlı ve Engelliler İçin Erişilebilirdir.	Kişi Sayısı	%
Kesinlikle Katılıyorum	0	0%
Katılıyorum	22	22%
Fikrim Yok	18	18%
Katılmıyorum	44	44%
Kesinlikle Katılmıyorum	16	16%



Altyapı Yeterliliği: Ziyaretçilere yöneltilen “Karaköy’de Alt Yapı Yeterli Midir?” sorusuna %56’lık kesim olumsuz cevap vermiş, %37’lik kesim ise “Fikrim Yok” cevabını vermiştir. Ziyaretçiler tarafından olumsuz hava koşullarında bölgede sorunlarla karşılaşıldığı belirtilmiştir (Çizelge 3.17).

Çizelge 3.17: Altyapı yeterliliği.

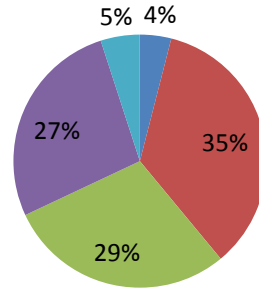
Karaköy'de Altyapı Yeterlidir.	Kişi Sayısı	%
Kesinlikle Katılıyorum	2	2%
Katılıyorum	5	5%
Fikrim Yok	37	37%
Katılmıyorum	41	41%
Kesinlikle Katılmıyorum	15	15%



Sosyal ve Kültürel Etkinlikler: Ziyaretçilerin geneli Karaköy’de sosyal ve kültürel aktivitelerin yeterli olduğu cevabını vermiş olup; İstanbul Modern’e ek olarak kültürel faaliyetlerin arttırılması ve herkes tarafından erişilebilir olması gerektiği belirtilmiştir. Soruya yöneltilen cevaplardan elde edilen grafik Çizelge 3.18’de yer almaktadır.

Çizelge 3.18: Sosyal ve kültürel etkinlik yeterliliği.

Karaköy'de Sosyal ve Kültürel Etkinlikler Yeterlidir.	Kişi Sayısı	%
Kesinlikle Katılıyorum	4	4%
Katılıyorum	35	35%
Fikrim Yok	29	29%
Katılmıyorum	27	27%
Kesinlikle Katılmıyorum	5	5%

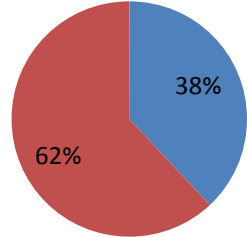


Proje Hakkındaki Görüşler

Projeler Hakkında Genel Bilgi: Ziyaretçilere yöneltilen “Karaköy Salıpazarı Limanı İçin Geliştirilen Projeler Hakkın Bilginiz Var Mı?” sorusuna %62 oranında olumsuz cevap verilmiştir. Bu durum medyanın ve ilgili kuruluşların projeyi yeterli tanıtmadığı ve duyurmadığının göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Soruya yöneltilen cevaplardan elde edilen grafik Çizelge 3.19’da yer almaktadır.

Çizelge 3.19: Proje hakkında bilgi.

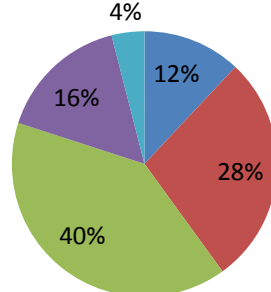
Karaköy Salıpazarı Limanı İçin Geliştirilen Projeler Hakkında Bilginiz Var Mı?	Kişi Sayısı	%
Evet	38	38%
Hayır	62	62%



Proje Hakkında Görüşler: Bölge için geliştirilen projelerden ziyaretçilerin büyük bir çoğunluğunun bilgisinin olmadığı görülmüş olup, ziyaretçilere yönlendirilen “Karaköy Salıpazarı Limanı İçin Geliştirilen Projeler Bölgenin Ekonomik Gelişimine Katkı Sağlayacak Mıdır?” sorusuna %40 oranında “Fikrim Yok” cevabı verilmiştir. Öte yandan soruya olumlu cevaplar %40’lık gurubu oluştururken; %20’lik kesim ise Doğu Holding tarafından geliştirilen en son projenin kendi içinde kapalı bir kutu oluşturacağı ve bölge gelişimine bu nedenle katkı sağlamayacağını belirtmiştir. Soruya yöneltilen cevaplardan elde edilen grafik Çizelge 3.20’de yer almaktadır.

Çizelge 3.20: Ekonomik etki.

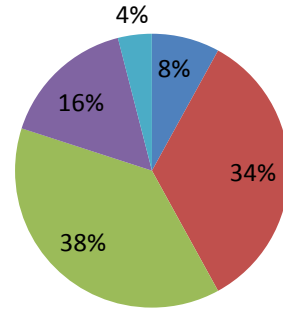
Karaköy Salıpazarı Limanı İçin Geliştirilen Projeler Bölgenin Ekonomik Gelişimine Katkı Sağlayacaktır.	Kişi Sayısı	%
Kesinlikle Katılıyorum	12	12%
Katılıyorum	28	28%
Fikrim Yok	40	40%
Katılmıyorum	16	16%
Kesinlikle Katılmıyorum	4	4%



Ziyaretçilere yönlendirilen “Karaköy Salıpazarı Limanı İçin Geliştirilen Projeler Bölgenin Sosyal ve Kültürel Gelişimine Katkı Sağlayacak Mıdır?” sorusuna bir önceki soruyla benzer cevaplar alınmıştır. %38’lik kesim “Fikrim Yok” cevabını verirken, %42’ü olumlu, %20’si ise olumsuz cevap vermiştir. Soruya yöneltilen cevaplardan elde edilen grafik Çizelge 3.21’de yer almaktadır.

Çizelge 3.21: Sosyal ve kültürel etki.

Karaköy Salıpazarı Limanı İçin		
Geliştirilen Projeler Bölgenin	Kişi	%
Sosyal ve Kültürel Gelişimine Katkı	Sayısı	
Sağlayacaktır.		
Kesinlikle Katılıyorum	8	8%
Katılıyorum	34	34%
Fikrim Yok	38	38%
Katılmıyorum	16	16%
Kesinlikle Katılmıyorum	4	4%

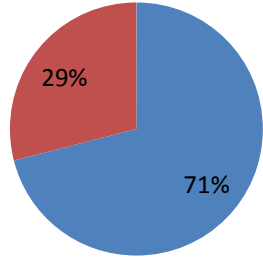


Karaköy’un mevcut durumda köhneleşmiş durumu ziyaretçiler tarafından olumsuz karşılanırken; bölgenin yenilenmesinin bölgenin sosyal ve ekonomik açıdan güçlenmesine yardımcı olacağı görüşlerini belirtmişlerdir. Fakat bu yenilenmenin bütün binaların yıkılıp yerlerine dev kütleler halinde değil; mevcut durumdaki kentsel dokunun korunarak ve geliştirilerek daha anlamlı ve özgün olacağı görüşündedirler.

Son olarak “Karaköy Salıpazarı Limanı Kruvaziyer Liman Olma Özelliğini Korumalı Mı?” sorusuna %71 oranında “Evet” cevabı verilmiş olup; kruvaziyer gemilerin estetik durduğu ve kent algısını değiştirdiği belirtilmiştir. Soruya yöneltilen cevaplardan elde edilen grafik Çizelge 3.22’de yer almaktadır.

Çizelge 3.22: Kruvaziyer liman özelliği.

Sizce Karaköy Salıpazarı Limanı Kruvaziyer Liman Olma Özelliğini Korumalı Mı?	Kişi Sayısı	%
Evet	71	71%
Hayır	29	29%



Sonuç kısmında liman ile ilgili görüşler alındığında bölgenin yeşil alanlarının ve kamusal alanlarının artırılması, kruvaziyer limanın işlevine devam etmesi gerektiği, limanın çevresinde bulunan yapıların insana ve doğaya saygı mantığı ile yenilenmesinin ve kente yakışır hale getirilmesinin, deniz-yaya bağlantısının sağlanarak su ile ilişkinin artırılmasının gerektiği belirtilmiştir.

3.2.5.2 Esnafa yönelik anket çalışması ve sonuçları

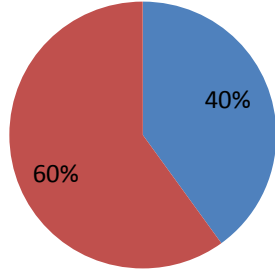
Konu çalışma alanı için yapılacak her türlü proje öncelikli olarak bölgedeki esnafı etkileyecektir. Bu nedenle bölge esnafının beklentilerini ve sorunlarını tespit etmek adına 30 adet farklı türden hizmet veren (restaurant, kafe, bijuteri, butik, berber, vb.) esnaf ile 21 soruluk anket çalışması yapılmış ve alan hakkında görüşleri alınmıştır. Konu çalışmada elde edilen sonuçlar aşağıdaki gibidir:

Esnafa Ait Kişisel Veriler

Cinsiyet:Yapılan anket çalışmaları ve gözlemlerde çalışma alanı ve çevresindeki iş yeri sahiplerinin ve çalışanların genellikle erkek olduğu görülmüştür. Yapılan gözlemlerle benzer şekilde %60 oranında erkek, %40 oranında bayan esnaf ile anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Cinsiyet dağılımının gösterildiği grafik Çizelge 3.23’de yer almaktadır.

Çizelge 3.23: Cinsiyet dağılımı.

Cinsiyet	Kişi Sayısı	%
Kadın	12	40%
Erkek	18	60%

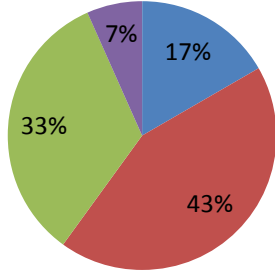


Yaş Aralığı: Çalışma alanında iki farklı yaş grubu ağırlıktadır. İlk sırada %43 oranla 30-39 yaş aralığı bulunmaktadır. Son beş yıldır hizmet veren, modern tarzda dükkan ve mağazalara sahip olan kesimi oluşturmaktadır.

% 33 oran ile 40-49 yaş aralığı ikinci sırada yer almaktadır. Bu grubu genellikle, bölgede değişim başlamadan önce hizmet vermeye başlamış; esnaf lokantası, berber, mobilyacı olarak çalışan esnaflardan oluşturmaktadır. Yaş dağılımının gösterildiği grafik Çizelge 3.3’de yer almaktadır.

Çizelge 3.24: Yaş dağılımı.

Yaş Aralığı	Kişi Sayısı	%
20-29	5	17%
30-39	13	43%
40-49	10	33%
50-59	2	7%

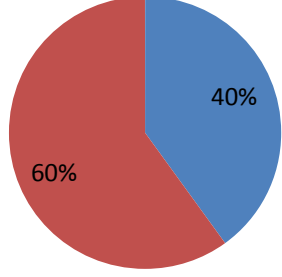


İkamet Bilgileri: Anket çalışmasına katılan esnafların hepsi İstanbul’da ikamet etmekte olup; büyük bir çoğunluğu evden işe şahsi araçları ile geldiklerini belirtmişlerdir.

Ev ve Araç Sahipliği: İşyeri sahiplerinin %77'si araç sahibi iken, %60'ı kendi oturduğu eve sahip değildir. Araba ve ev sahipliği dağılımının gösterildiği grafikler Çizelge 3.25 ve Çizelge 3.26'da yer almaktadır.

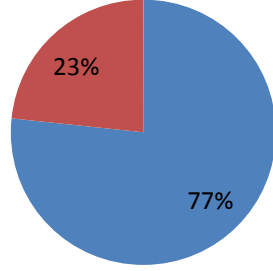
Çizelge 3.25: Ev sahipliği dağılımı.

Oturduğunuz Ev Size Mi Ait?	Kişi Sayısı	%
Evet	12	40%
Hayır	18	60%



Çizelge 3.26: Araç sahipliği dağılımı.

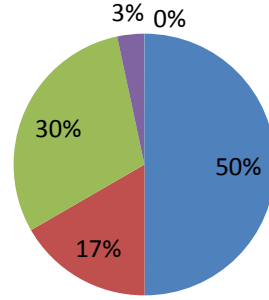
Aracınız Var Mı?	Kişi Sayısı	%
Evet	23	77%
Hayır	7	23%



Yurtdışı Seyahat Sıklığı: Anket sonuçlarından bölge esnafının %50'sinin yıl içerisinde yurtdışı ziyareti yapmadığı; %50'sinin ise yılda en az 1 kez yurtdışına çıktığı görülmüştür. Yurtdışına çıkanların %52'sini 30-39 yaş aralığından kesim oluşturmaktadır. Yurtdışı seyahat sıklığını gösteren grafik Çizelge 3.27'de yer almaktadır.

Çizelge 3.27: Yurtdışı seyahat sıklığı.

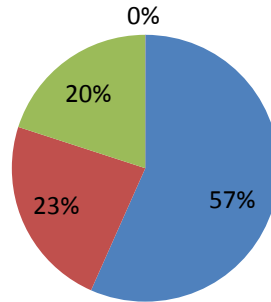
Yurtdışı Seyahat Sıklığınız Nedir?	Kişi Sayısı	%
Hiç	15	50%
Yılda 1 Kez	5	17%
Yılda Bir Kaç Kez	9	30%
Ayda Bir Kez	1	3%
Her Hafta	0	0%



Hizmet Süresi: Anket çalışmasında son beş yıldır hizmet vermekte olan esnafların yoğun olduğu dikkat çekmiştir. %58 oranında esnaf son beş yıldır bölgede hizmet vermektedir. Esnafın bölgedeki hizmet süresini gösteren grafik Çizelge 3.28’de yer almaktadır.

Çizelge 3.28: Bölgede hizmet süresi.

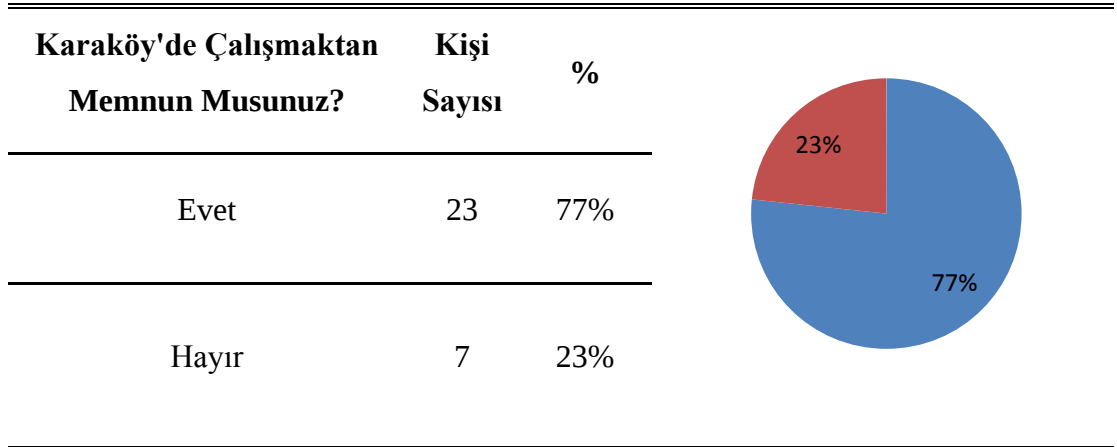
Ne Kadar Süredir Bölgede Hizmet Veriyorsunuz?	Kişi Sayısı	%
1-5 Yıl	17	57%
6-10 Yıl	7	23%
11-15 Yıl	6	20%
16-20 Yıl	0	0%



Esnaflık Bölge Hakkındaki Görüşleri

Memnuniyet: Bölge esnafına yöneltilen “Karaköy’de Çalışmaktan Memnun Musunuz?” sorusuna %77 oranında “Evet” yanıtı verilmiştir. Esnaflar ile yapılan birebir görüşmede bölgenin kolay erişilebilir ve merkezi bir konumda bulunması; ayrıca bölgenin değişime ve yeniliğe açık olması nedenleri ile çalışmaktan keyif aldıklarını belirtmişlerdir. Bölgeden memnuniyet oranını gösteren grafik Çizelge 3.29’da yer almaktadır.

Çizelge 3.29: Memnuniyet dağılımı.



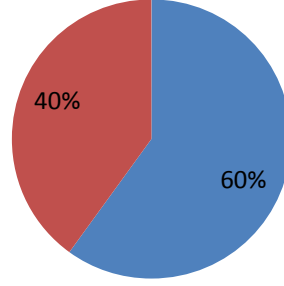
Karaköy’ün değişen kimliği ile beraber popülerliği de her geçen gün artmaktadır. Bölge esnafının %60’ı müşteri potansiyelinden memnun olduğunu belirtmiş; %40’ı ise olumsuz cevap vermiştir. Bölgeye yönelik turistik yatırım ile müşteri potansiyellerinin artacağı esnaf tarafından belirtilen görüşler arasındadır.

Diğer taraftan memnuniyet oranının bölgede 1-5 yıl arasında hizmet veren esnafta daha yüksek olduğu görülmüştür. Bu durum ziyaretçi anketleri ile orantılı olarak bölgenin kullanıcılarının değişmesi ile yakından ilişkilidir.

Esnaflık müşteri potansiyelinden memnunluğunu gösteren dağılım grafiği Çizelge 3.30’de yer almaktadır.

Çizelge 3.30: Müşteri potansiyeli.

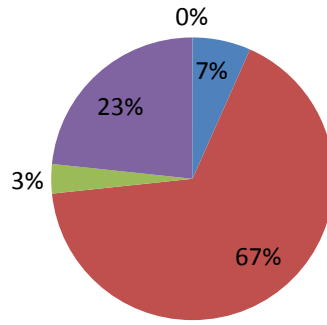
Müşteri Potansiyelinizden Memnun Musunuz?	Kişi Sayısı	%
Evet	18	60%
Hayır	12	40%



Bölge Güvenliği: “Karaköy Güvenli Bir Yer Midir?” sorusuna ankete katılan esnafların %73’ü olumlu cevap vermiş olup, son beş yıllık süreçte bölgede güven duygusunun arttığı belirtilmiştir. Soruya yöneltilen cevaplardan elde edilen grafik Çizelge 3.31’de yer almaktadır.

Çizelge 3.31: Güven hissiyatı.

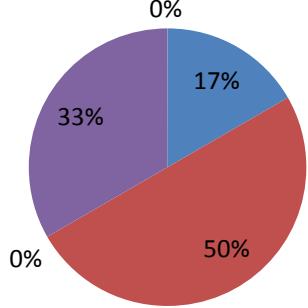
Karaköy Güvenli Bir Yerdir.	Kişi Sayısı	%
Kesinlikle Katılıyorum	2	7%
Katılıyorum	20	67%
Fikrim Yok	1	3%
Katılmıyorum	7	23%
Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%



Bölgeye Ulaşım: Ankete katılanların büyük bir çoğunluğu kendi araçları ile evlerinden işyerlerine erişim sağladıklarını belirtmişlerdir. “Karaköy’e Ulaşım Kolay Mıdır?” %67 oranındaki kesim bölgeye ulaşımın kolay olduğunu söylerken; %33’lük kesim ulaşımın zor olduğunu belirtmiştir (Çizelge 3.32).

Çizelge 3.32: Ulaşım kolaylığı.

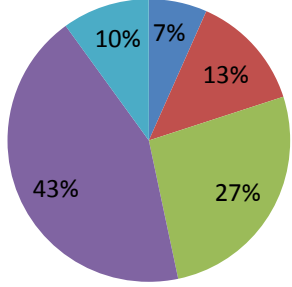
Karaköy'e Ulaşım Kolaydır.	Kişi Sayısı	%
Kesinlikle Katılıyorum	5	17%
Katılıyorum	15	50%
Fikrim Yok	0	0%
Katılmıyorum	10	33%
Kesinlikle Katılmıyorum	0	0%



Kamusal Alan ve Yeşil Alan Yeterliliği: Bölgede Nusretiye Cami yanındaki yeşil alan ve Tophane parkı dışında rekreasyon amaçlı alan bulunmamaktadır. Bu nedenle esnafa yöneltilen “Karaköy’de Yeterli Yeşil Alan Var Mıdır?” sorusuna %93 olumsuz cevap verilmiştir. Benzer şekilde bölgedeki kamusal alanları da bu yeşil alanlar oluşturmakta olup; “Karaköy’de Yeterli Kamusal Alan Var Mıdır?” sorusuna %53 oranında olumsuz cevap verilmiş olup; %27’lik kesim “Fikrim Yok” yanıtı vermiştir (Çizelge 3.33).

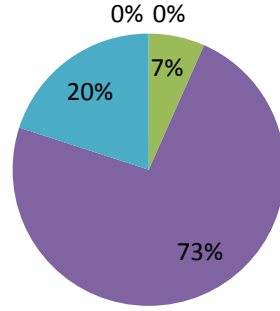
Çizelge 3.33: Kamusal alan yeterliliği.

Karaköy'de Yeterli Kamusal Alan Vardır.	Kişi Sayısı	%
Kesinlikle Katılıyorum	2	7%
Katılıyorum	4	13%
Fikrim Yok	8	27%
Katılmıyorum	13	43%
Kesinlikle Katılmıyorum	3	10%



Çizelge 3.34: Yeşil alan yeterliliği.

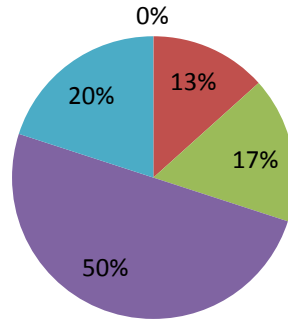
Karaköy'de Yeterli Yeşil Alan Vardır.	Kişi Sayısı	%
Kesinlikle Katılıyorum	0	0%
Katılıyorum	0	0%
Fikrim Yok	2	7%
Katılmıyorum	22	73%
Kesinlikle Katılmıyorum	6	20%



Yaşlı ve Engelli Erişebilirliği: “Karaköy Yaşlı ve Engelliler İçin Erişilir Midir?” sorusuna %70 oranında olumsuz cevap verilmiştir. Soruya yöneltilen cevaplardan elde edilen grafik Çizelge 3.35’de yer almaktadır.

Çizelge 3.35: Yaşlı ve engelli erişilebilirliği.

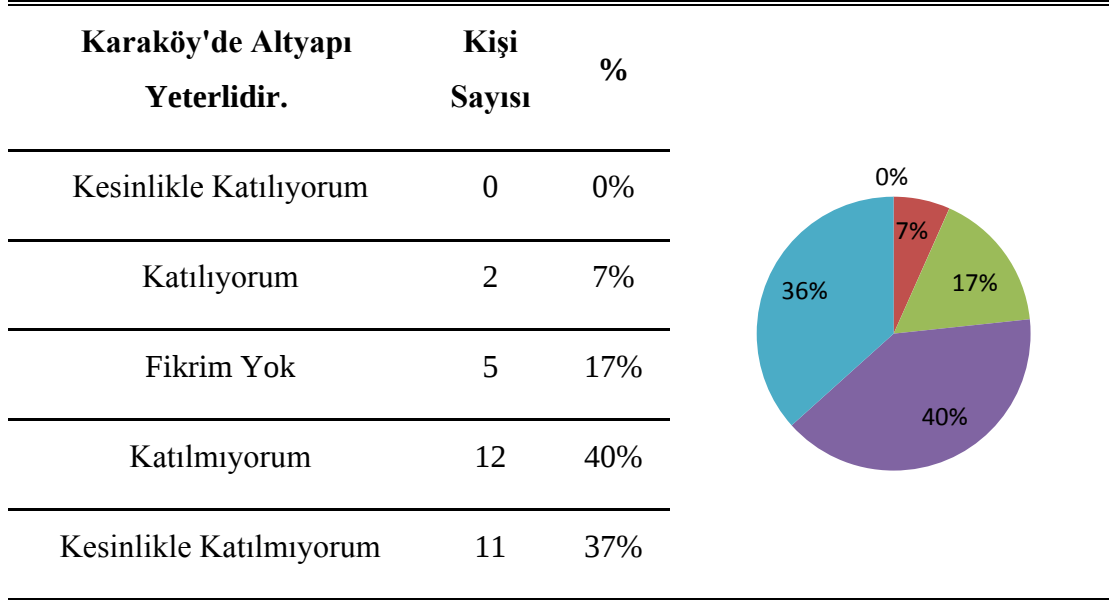
Karaköy Yaşlı ve Engelliler İçin Erişilebilirdir.	Kişi Sayısı	%
Kesinlikle Katılıyorum	0	0%
Katılıyorum	4	13%
Fikrim Yok	5	17%
Katılmıyorum	15	50%
Kesinlikle Katılmıyorum	6	20%



Altyapı Yeterliliği: Bölgenin yıpranmış olması ve altyapının bu nedenle yetersiz olduğunu belirten esnafın %77’si “Karaköy’de Alt Yapı Yeterli Midir?” sorusuna

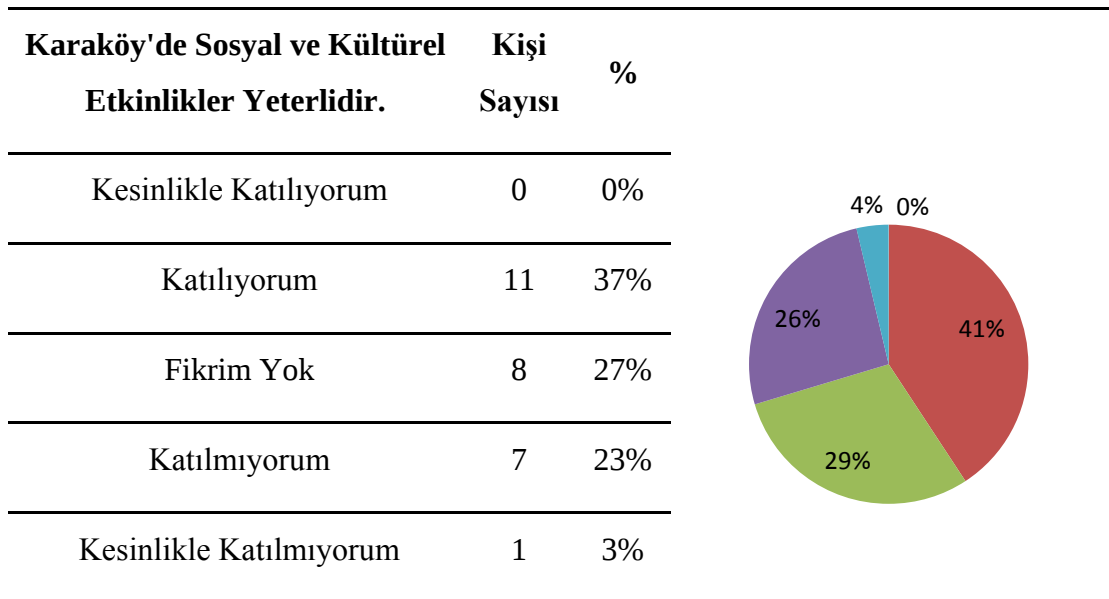
olumsuz yanıt vermiştir. Soruya yöneltilen cevaplardan elde edilen grafik Çizelge 3.36’da yer almaktadır.

Çizelge 3.36: Altyapı yeterliliği.



Sosyal ve Kültürel Etkinlikler: Esnafın %37’si Karaköy’de sosyal ve kültürel aktivitelerin yeterli olduğu cevabını vermiş olup; turistleri bölgeye çekecek aktivitelerin sayısının artırılması istekler arasındadır. Soruya yöneltilen cevaplardan elde edilen grafik Çizelge 3.37’de yer almaktadır.

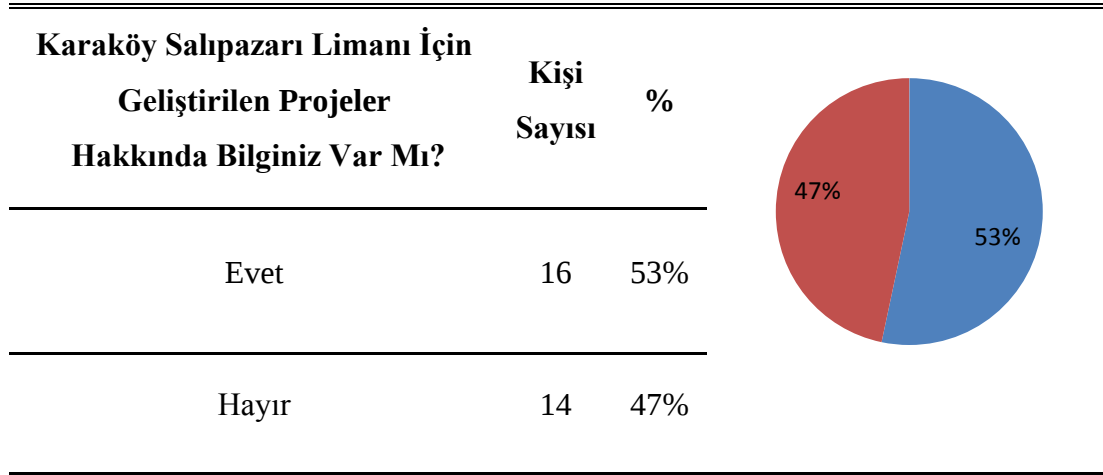
Çizelge 3.37: Sosyal ve kültürel etkinlik yeterliliği.



Proje Hakkındaki Görüşler

Projeler Hakkında Genel Bilgi: “Karaköy Salıpazarı Limanı İçin Geliştirilen Projeler Hakkın Bilginiz Var Mı?” sorusuna %52 oranında olumlu cevap verilmiştir. Yapılan görüşmelerde bölgedeki esnafa geliştirilen projeler hakkında belediye ya da Doğu Holding tarafınca herhangi bir bilgilendirme yapılmadığı; medyada çıkan haberler ile konuyu takip etmeye çalıştıkları söylenmiştir. Soruya yöneltilen cevaplardan elde edilen grafik Çizelge 3.38’de yer almaktadır.

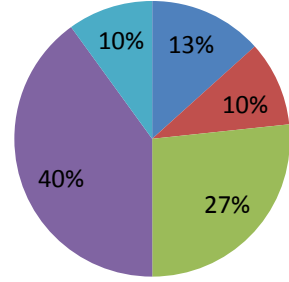
Çizelge 3.38: Proje hakkında bilgi.



Proje Hakkında Görüşler:Saha çalışması sırasında yapılan görüşmelerde esnafın ziyaretçilere göre proje hakkında daha fazla bilgi sahibi olduğu görülmüştür. Mevcut durumda kruvaziyer limanının bölgenin ekonomik durumuna etki etmediği, yolcuların anlaşmalı mağazalara otobüsler ile götürüldüğü belirtilmiştir. Bölgede geliştirilecek projenin avm niteliği taşımasından çekindikleri aktarılan diğer bir görüşler arasında yer almaktadır. “Karaköy Salıpazarı Limanı İçin Geliştirilen Projeler Bölgenin Ekonomik Gelişimine Katkı Sağlayacak Mıdır?” sorusuna esnafın %50’si olumsuz; %27’si ise “Fikrim Yok” cevabını vermiştir. Soruya yöneltilen cevaplardan elde edilen grafik Çizelge 3.39’da yer almaktadır.

Çizelge 3.39: Ekonomik etki.

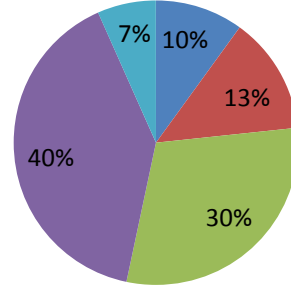
Karaköy Salıpazarı Limanı İçin		
Geliştirilen Projeler	Kişi	%
Bölgenin Ekonomik Gelişimine	Sayısı	
Katkı Sağlayacaktır.		
Kesinlikle Katılıyorum	4	13%
Katılıyorum	3	10%
Fikrim Yok	8	27%
Katılmıyorum	12	40%
Kesinlikle Katılmıyorum	3	10%



“Karaköy Salıpazarı Limanı İçin Geliştirilen Projeler Bölgenin Sosyal ve Kültürel Gelişimine Katkı Sağlayacak Mıdır?” sorusuna bir önceki soruyla benzer cevaplar alınmıştır. %47’lik kesim olumsuz cevap verirken; %30’luk kesim ise “Fikrim Yok” yanıtını vermiştir. Soruya yöneltilen cevaplardan elde edilen grafik Çizelge 3.40’da yer almaktadır.

Çizelge 3.40: Sosyal ve kültürel etki.

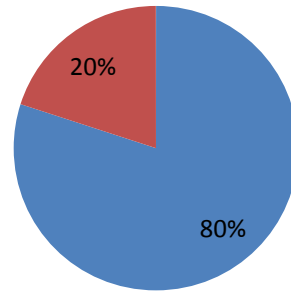
Karaköy Salıpazarı Limanı İçin Geliştirilen Projeler Bölgenin Sosyal ve Kültürel Gelişimine Katkı Sağlayacaktır.		
	Kişi Sayısı	%
Kesinlikle Katılıyorum	3	10%
Katılıyorum	4	13%
Fikrim Yok	9	30%
Katılmıyorum	12	40%
Kesinlikle Katılmıyorum	2	7%



Son olarak “Karaköy Salıpazarı Limanı Kruvaziyer Liman Olma Özelliğini Korumalı Mı?” sorusuna %80 oranında “Evet” cevabı verilmiş olup; kruvaziyer gemiler ile gelen turistlerin Karaköy bölgesini keşfetmelerine olanak tanınması gerektiğine değinmektedirler. Kruvaziyer limanı bölge için bir avantaj olarak görülmekte; fakat tam anlamıyla bölgeye etkisi hissedilmemektedir. Soruya yöneltilen cevaplardan elde edilen grafik Çizelge 3.41’de yer almaktadır.

Çizelge 3.41: Kruvaziyer liman özelliği.

Sizce Karaköy Salıpazarı Limanı Kruvaziyer Liman Olma Özelliğini Korumalı Mı?		
	Kişi Sayısı	%
Evet	24	80%
Hayır	6	20%



Sonuç olarak bölge esnafı kruvaziyer limanın işlevine devam etmesi ve yolculara bölgeyi keşfetme şansı verilmesi; kamusal ve yeşil alanların arttırılması, mevcut kentsel dokunun korunarak yenilenmesi gerektiği belirtilmiştir.

4. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Kentsel nüfus her geçen gün artmakta ve özellikle İstanbul gibi büyük bir metropolde yaşayan kentlinin birey olduğunu hissedeceği, dinlenip, sosyalleşebileceği kamusal mekanların sınırları sürekli olarak daralmaktadır. Özel mülkiyetlerle daralan sınırlar içerisinde yeni kamusal alanlar yaratmak ise oldukça güçtür.

Artan nüfus ve değişen ihtiyaçlar doğrultusunda kamusal alan ihtiyacını karşılayabilmek adına çeşitli çözümler üretilmektedir. Kamulaştırma yolu ile özel mülkiyetlerin satın alınması, kıyı alanlarına dolgu yapılması ya da belirli nedenler ile kent merkezinden taşınmak durumunda kalan eski liman ve fabrika alanlarının fırsat olarak görülüp kamusal amaçlı kullanılması geliştirilmiş çözümlere örnek olarak gösterilebilmektedir.

Sanayileşme ve beraberinde kent nüfusunun kontrolsüz olarak artması kısa sürede sağlıklı kentsel koşulların oluşmasına neden olmuş ve yaşam standartları giderek düşmeye başlamıştır. Bu doğrultu ilk olarak 1960'lı yıllarda Sosyal Göstergeler Hareketi (Social Indicators Movement) ile birlikte “kentsel yaşam kalitesi” kavramı gündeme gelmiştir. Standartlar ve göstergeler ile kentlerde yaşam kalitesinin belirlenmesi ve yükseltilmesi üzerine çeşitli çalışmalar yapılmıştır. 1992 yılında yayınlanan Avrupa Kentsel Şartı bu çalışmaların sonucunda yayınlanmış ve kabul görmüştür. Avrupa Kentsel Şartı'na göre yaşam kalitesinden bahsedebilmek için güvenlik, sağlıklı çevre, istihdam, konut, dolaşım, sağlık, spor, dinlence, kaliteli mimari ve fiziksel çevre, sürdürülebilirlik, ekonomik kalkınma ve eşitlik konularının sağlanmış olması gerekmektedir.

Kentsel yaşam kalitesi kavramının tanımı geç yapılmış olsa da aslında insanın yerleşik hayata geçişi birlikte konforlu yaşamın standartları belirlenmeye başlanmıştır. Sanayi devrimi sonrasında kentlerdeki tahribatın giderilmesi ve yaşam standartlarının yeniden yükseltilmesi amacıyla çeşitli planlama yaklaşımları geliştirilmiştir. Eskinin yıkılıp yeniden inşa edilmesi, korunması, yenilenmesi gibi

kente ve duruma yönelik bir dizi müdahale yaklaşımı ise zamanla “Kentsel Dönüşüm” kavramı altında toplanmıştır.

Kentsel dönüşüm Türkiye için oldukça yeni ve hızlı gelişen bir kavramdır. Özellikle İstanbul kentsel dönüşümün odak noktası olmuş ve yeni bir ranta kapılarını sonuna kadar açmış durumdadır. Kentin her yerinde inşaat çalışmaları devam etmekte olup tam anlamıyla şantiye alanına dönüşmüştür. Bölgesel ve bina ölçekli dönüşüm çalışmalarının etkilerini görmek için zamana ihtiyaç duyulsa da genel izlenim yanlış algılandığı yönündedir. Öyle ki mevcut kentsel doku göz ardı edilmekte ve mevcut durumda yüksek olan kentsel nüfusun artışını desteklemektedir.

Kentsel dönüşümün amacı sağlıklı kentsel koşullar yaratarak yaşam kalitesini arttırmaktır. Türkiye’de gerçekleşen kentsel dönüşüm projeleri müteahhitlerin ticaret odaklı bakış açıları ile gerçekleşmektedir. Kaliteli yaşam yeni ve lüks bir binada oturmak olarak sunulmakta ve o şekilde algılanmaktadır. Nitelikli yaşam için gerekli olan kamusal alan ihtiyacı henüz toplumun geneli tarafından fark edilmemiştir ve kentler de bu doğrultuda şekillenmektedir.

2002 yılından gündeme gelen Karaköy Salıpazarı Limanı ve çevresine yönelik olan dönüşüm projesi ise popüler olan gecekondu ve eski konut alanlarının dönüşümünden oldukça farklıdır. İstanbul’un en değerli alanlarından birinde turizm ve ticaret odaklı dönüşümü hedefleyen bir proje olarak gündeme gelmiştir. Projenin aldığı tepkiler ve itirazlar sonucunda günümüze kadar uygulanması ertelenmiştir. Bu noktada İstanbul gibi nüfusu her geçen gün artan, günlük ziyaretçileri ile birlikte mevcut nüfusun katlandığı bir şehirde yeni kamusal alanlar yaratmak ihtiyaç değil, zorunluluktur. Boğaziçi kıyıları paha biçilemez değerdedir ve oluşabilecek her türlü boşluk kentsel yaşam kalitesinin artırılması için fırsat niteliğindedir.

Bu doğrultuda tezin konusu olan kentsel yaşam kalitesini irdelemek ve kent için önemini tespit edebilmek adına Karaköy Salıpazarı Limanı ve çevresi araştırma alanı olarak belirlenmiştir. Araştırma yapılırken öncelikli olarak projenin gelişim süreci irdelenmiş, mekansal analizler yapılmış ve son olarak proje alanında gözlem, anket ve birebir görüşmeler yapılmıştır.

Konu alan daha önce de değinildiği gibi fazlasıyla değerli ve spekülasyonlara açık bir yerdir. Bu nedenle bölge için üretilen projelere profesyonel ve akademik çevrelerden itirazlar gerçekleşmiş, projeler değişmiş ve ertelenmiştir. Alan için en

çok tepkiyi gören proje ise Doğu Holding'in uygulamak istediği Galataport'dur. Proje son olarak isim değiştirmiş ve İstanbulport olarak anılmaya başlanmıştır. Proje geliştirilen, turizm ve ticaret odaklı olan İstanbulport projesine itirazlar devam ederken; 2014 yılında Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu tarafından proje durdurma kararı verilmiştir. Son olarak Nisan 2015'de proje için yayınlanan ikinci ÇED Raporu için Eylül 2015'te Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından "olumlu" karar çıkmış ve projenin önü böylelikle açılmıştır. Fakat konu alan için nihayi bir sonuçtan bahsetmek şuan için mümkün değildir.

Diğer taraftan tez kapsamında alanın sorun ve potansiyellerini tespit etmek; alanın kamusal kullanım için önemini anlamak ve vurgulayabilmek adına mekansal analizler yapılmıştır. Bu analizlerde bölgedeki meydanlar ve yeşil alanlar ile bunların birbirleri ile bağlantıları; deniz yaya ilişkisinin sağlandığı ve koptuğu alanlar ile yaya sirkülasyonunun en yoğun olduğu akslar incelenmiştir.

Saha çalışması esnasında bölgede yeşil alan olarak nitelendirilebilecek yegane alanlar Tophane Parkı ve Nusretiye Cami ile Tophane Çeşmesi arasında kalan parktır. Bunların dışında proje alanına yakın olarak Fındıklı Parkı, Sanatkarlar Parkı ve Perşembe Pazarı Parkı bulunmakta; fakat birbirleri ile bağlantıları sağlamamıştır. Deniz yaya ilişkisi incelendiğinde Boğaziçi genelinde olduğu gibi konu alanda da kesintisiz bir bağlantıdan söz etmek mümkün değildir. Karaköy sahil şeridi incelendiğinde Karaköy Meydanı ile Denizcilik İşletmeleri arasında deniz-yaya bağlantısı sağlanırken, Denizlik İşletmeleri binasından Fındıklı Parkı'na kadar bu deniz ile bağlantı kopmaktadır. Antrepoların rıhtımı, deniz yaya bağlantısının sağlanması için fırsat olarak görülmektedir. Öte yandan bölgede yaya sirkülasyonu kıyı şeridinde ve ana ulaşım akslarında yoğunlaştığı gözlemlenmiştir. Karaköy Meydanı tramvay, finiküler ve köprü bağlantısından dolayı odak ve önemli bir geçiş noktası olup sirkülasyonun en yoğun yaşandığı bölgedir. Karaköy Meydanı'nın takiben proje alanı kapsamında yer alan Kemankeş Caddesi, sonrasında Meclis-i Mebusan Caddesi yayaların sıklıkla tercih ettiği akslardandır.

Konu proje alanından kentlinin beklentilerini anlayabilmek adına 100 adet ziyaretçilere yönelik anket ve 30 adet ise esnafa yönelik anket yapılmıştır. Sonuç olarak bölgeyi ziyaret eden kesimin ağırlıklı yaş ortalamasının 26-30 ve eğitim düzeylerinin yüksek olduğu ve her iki cinse de hitap ettiği görülmüştür. Bölgedeki kafe ve restoranların fiyat aralıkları normalin üzerindedir. Bu nedenle ziyaretçilerin

büyük bir bölümünün aylık geliri 3000 TL ve üzeri olarak belirtilmiştir. Bölgede son bir kaç yıldır ön plana çıkan kafe ve restaurantlar ziyaretçi sayısını arttırmaktadır. Ziyaretçilerin büyük bir kısmı arkadaşları ile buluşma yeri olarak kullanmaktadır. Aynı zamanda İstanbul Modern ve bölgedeki diğer sanat atölyeleri nedeniyle kültürel amaçlı kullanım da oldukça fazladır. Ziyaretçilerin büyük bir çoğunluğu Karaköy'ün mevcut durumundan keyif aldıklarını ve ziyaret amaçlarının bölgenin hali hazırdaki tarihi dokusu olduğunu belirtmişlerdir. Merkezi konumu ve alternatif ulaşım imkanlarından dolayı konu proje alanına erişim yaklaşık %90'lık kesim tarafınca kolay olarak nitelendirilmiştir. Ziyaretçilerin konu alan için genel yorumları kamusal ve yeşil alanların yetersiz olduğu, yaşlı ve engelliler için erişilebilirliğin kolay olmadığı ve alt yapının yetersiz olduğudur. Bölge için geliştirilen proje ve süreçten ziyaretçilerin yaklaşık %60 gibi büyük bir çoğunluğunun bilgisi bulunmamaktadır. Bu durum medya ve kamu kuruluşlarının projeyi duyurma ve halka açıklamadaki yansımaları olarak gösterilebilir. Öte yandan proje hakkında bilgisi olanların büyük bir çoğunluğu bölge için üretilen projelerin İstanbul'un ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimine katkısı olacağını belirtirken, bölgedeki esnaf için yararlı olmayacağını konusunda hem fikirlerdir. Kruvaziyer gemileri estetik görüntüleri ile kent algısını değiştirmektedir. Ziyaretçilere yönlendirilen “Karaköy Salıpazarı Limanı Kruvaziyer Liman Olma Özelliğini Korumalı Mı?” sorusuna bu durumu destekleyecek biçimde yaklaşık %70 oranında olumlu cevap verilmiştir.

Bölge esnafları ile yapılan anketlere göre ise esnafın ortalama yaş aralığı 30-39 aralığındadır ve esnafın büyük bir çoğunluğunu, yaklaşık %65'ini, erkekler oluşturmaktadır. Anket sonuçlarında gerek ziyaretçiler gerek ise esnaflar tarafından Karaköy'ün güvenli bir yer olduğu belirtilse de bu hissiyatın havanın kararmasıyla değiştiği söylenmektedir. Berber, kafe, restaurant, butik ve mobilya dükkanı sahipleri ile yapılan anket çalışmasında bölgede dükkan sahibi olanların hepsinin İstanbul'da ikamet ettikleri, yaklaşık %80'lik kesimin özel aracının olduğu, %65'inin ise oturduğu evin kendine ait olmadığı sonuçları elde edilmiştir. Ziyaretçi ve esnaf anket sonuçlarında ortak bir sonuç olarak konut sahipliği oranının düşük olduğu görülmüştür. Esnafın yaklaşık %85'i Karaköy'de çalışmaktan keyif aldığını, %60'ı müşteri potansiyelinden memnun olduğunu belirtmekte olup, kruvaziyer limanının mevcut durumda müşteri sayılarını arttırmadığına değinmişlerdir. Eснаfların büyük bir çoğunluğu ayrıca bölgeye erişimin kolay olduğu; kamusal ve yeşil alanların

yetersiz olduğunu, yaşlı ve engellilerin bölgeye erişiminin zor olduğunu ve alt yapının yetersiz olduğu konusunda benzer fikirlere sahiptirler. Bölge için üretilen projeler ve süreç hakkında ziyaretçilere oranla daha bilgili oldukları görülmekle beraber yapılan görüşmelerde resmi bir kurum tarafınca herhangi bir bilgilendirme yapılmadığı, süreci medya aracılığı ile takip ettiklerini söylemişlerdir. Ayrıca geliştirilen projenin bölgenin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimine katkı sağlamayacağı konusunda büyük bir çoğunluk benzer cevapları vermiştir. Son olarak esnafa yöneltilen “Karaköy Salıpazarı Limanı Kruvaziyer Liman Olma Özelliğini Korumalı Mı?” sorusuna bu durumu destekleyecek biçimde yaklaşık %80 oranında olumlu cevap verilmiştir.

Bu tez kapsamında yapılan kuramsal incelemelerden ve örnek yurtdışı dönüşüm çalışmalarından elde edilen sonuca göre kentler salt binalardan oluşan mekanlar olarak algılanmamalıdır. Kentsel alan genelinde yaşam kalitesinden bahsedebilmek adına niceliksel kadar niteliksel değerlere de önem verilmelidir. Kamusal ve yeşil alanların yeterli miktarda ve kaliteli olması, kentsel planlamanın doğru yapılmış olması, kent mobilyalarının nitelikli ve yeterli olması, belediye hizmetlerinin kusursuz yapılması gibi bir çok faktör kentsel yaşam kalitesini etkilemektedir.

Bu doğrultuda kentsel dönüşüm yaşam kalitesini artırılmasında önemli bir araçtır. Doğru uygulandığı takdirde daha mutlu ve huzurlu bir kent ortamının yaratılmasına katkı sağlamaktadır.

Karaköy Salıpazarı Limanı Boğaziçi kıyı şeridinde yer alması, merkezi konumu ve tarihi yapıları ile İstanbul için paha biçilemez bir alandır. İstanbul nitelikli bir kent planlamasına sahip değildir. Kamusal ve yeşil alanlar binalardan arta kalan alanlara konumlandırılmış, bu nedenle mevcuttaki donatılar nüfusun talebi karşısında yetersiz ve niteliksiz kalmaktadır.

Karaköy Salıpazarı Limanı için tez çalışması sırasında tespit edilen sorun ve beklentilere yönelik geliştirilen öneriler aşağıdaki gibidir:

- Mevcut durumda var olan yeşil alanların korunması, mümkün olduğu oranda bu alanların genişletilmesi; yeni yeşil alanların yaratılması ve bu alanların birbirleri ilişkilendirilmesi. Ayrıca mekanın kullanımını ve çekiciliğini arttırmak amacıyla farklı bitki türleri ve kent mobilyaları bu alanların zenginleştirilmesi.

- Toplanma, dinlenme ve eğlence amaçlı kullanılabilecek kamusal mekanların yaratılması. Bu alanlarda eğitim, eğlence ve kültürel amaçlı aktivitelerin gerçekleşmesi.
- Altyapının güçlendirilmesi.
- Alana denizden ulaşımı sağlayacak, etkinlik zamanlarında erişimi kolaylaştıracak motor iskelesinin yapılması.
- Kıyı şeridinin kullanımının halka açılarak deniz-yaya bağlantısının sağlanması.
- Tarihi ve nitelikli mimariye sahip olan yapıların korunması, restore edilip; müze, sergi alanları, kafe-restaurant gibi kamusal ve yarı kamusal mekanlar olarak değerlendirilmesi.
- Mevcut durumdaki kentsel dokunun ve silüetin korunması, yeni yapılacak olan yapıların tarihi dokuya uygun olarak tasarlanması ve inşa edilmesi.
- Kruvaziyer liman işlevinin devam etmesi, turistlerin bölgeyi ziyaretlerinin teşvik edilmesi.
- Yaşlı ve engelliler düşünülerek, kolay erişimleri için düzenlemeler yapılması. Hissedilebilir yüzey ürünleri ile sokak ve caddelerin düzenlenmesi, rampaların standartlara uygun yapılması; kabartmalı ve sesli yönlendiricilerin eklenmesi.
- İnşa edilecek ve onarılacak yapıların çevreye ve doğaya zarar vermeyecek şekilde tasarlanması. Yeşil bina, sürdürülebilir enerji gibi yaklaşımların mekana yansıtılması.
- Ticari aktivitelerin konu alan içinde yoğunlaşmaması, bölge esnafına yönlendirici, onları destekleyici şekilde organize edilmeleri.

Sonuç olarak İstanbul'un en değerli lokasyonlarından birine konumlanmış olan Salıpazarı Limanı'nın dönüşüm sürecinin kentin yaşam kalitesini arttırmada önemli bir avantaj olduğu göz önünde bulundurularak; kamu yararı çerçevesinde gerçekleşmesinin uygun olacağı düşünülmektedir. Tasarım ve planlama aşamasına halkın katılımı sağlanmalı, halkın beklentileri yönünde proje şekillenmelidir.

KAYNAKLAR

- Arslan, D.**, (2005). Kıyı Alanların Yeniden Gelişim Sürecinde Kentsel Açık Alanların Değerlendirilmesi: İstanbul Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Batal, S.**, (2010). “*Avrupa Birliği Çevre Politikalarının Temel Özellikleri*”, *Mevzuat Dergisi*, Yıl:13 Sayı:148.
- Cantacuzino, S.** (1990). “*A Policy for Architectural Conservation*”. Architectural & Urban Conservation in the Islamic World. The Aga Khan Trust for Culture, Geneva.
- Collins, W.J. ve Shester K.L.** (2010). “*The Economic Effects of Slum Clearance and Urban Renewal in the United States*”, Harvard University, Cambridge
- Çamur, K.C.**, (2006). “*Dokuzuncu Kalkınma Planı, Yerleşme-Şehirleşme Özel İhtisas Komisyonu Raporu*”, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan9.pdf>.
- Çelik, C.**, (2007). AB Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde Türkiye’de Kara Ulaşımı Trafik Güvenliği, *Yüksek Lisans Tezi*, Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Çetindağ, B.**, (2002). Metro İstasyonları Tasarım Kriterleri İstanbul Metrosu ve Londra Tottenham Court Road İstasyonu Örnekleri, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çimenoglu, G.**, (2011). Kruvaziyer Turizminin Kent ile İlişkisi Bağlamında “Karaköy-Salıpazarı Bölgesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Demirsoy, M. S.**, (2006). Kentsel Dönüşümün Projelerinin Kent Kimliği Üzerindeki Etkisi (Lübnan – Beyrut - Solidere Kentsel Dönüşüm Projesi Örnek Alan İncelemesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Dokay Çevre Mühendisliği Ltd. Şti.**, “*Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu*”, 2014, Ankara.
- Erden, Y., D.**, (2003). Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri, *Doktora Tezi*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
- Erdoğan, Z.**, (2006). Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesinde Turizmin Rolü-Galataport Projesi Yapılabilirlik Analizi, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Erkan, N.E.**, (2012). “*Ebniye Nizamnamelerinden Şehir Planlama Teorisine Uzanan Yol, İstanbul’da Şehir Planlama*”, Çağdaş Yerel Yönetimler.

Ersin, G. Ö., (2012). Kentsel Yaşam Kalitesi Göstergeleri: Büyükçekmece Örneğinde İrdelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Ertan, K.A., (1997). “*Kentli Hakları*”, Amme İdaresi Dergisi, sayı: 3, sayfa: 48.

Ertan, K. A., (2008). “*Kentli Hakları ve Kente Karşı Suç Bağlamında Kentli Etiği*”, Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 20, ss. 1-22.

Emür, H.,ve Onsekiz, D. (2007). “*Kentsel Yaşam Kalitesi Bileşenleri Arasında Açık ve Yeşil Alanların Önemi, Kayseri Kocasinan İlçesi Park Alanları Analizi*”, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı : 22, s. 367-396.

Gedizlioğlu, E. ve Ögüt, S., (1999). Türkiye’de Kentiçi Raylı Ulaşım Sistemleri, Kentiçi Ulaşımında Raylı Sistemler Sempozyumu Bildiriler Kitabı, MMO Yayın No:218, Eskişehir.

Genç, F. (2003). “*Kent Yenileme ve Yerel Yönetimler:Kamu Yönetimi Perspektifi*”, Yerel ve Kentsel Politikalar, Çizgi Kitabevi, Konya.

Geray, C. (1998). “*Kentsel Yaşam Kalitesi ve Belediyeler*”, Türk İdare Dergisi, Sayı: 421, ss 323-345.

Gönel, Feride D. (2002). “*Globalleşen Dünyada (Nasıl Bir) Sürdürülebilir Kalkınma*”, Birikim Dergisi, 158, ss.72-80.

Gürler, E., (2003). “*Kentsel Yeniden Üretim Süreci Üzerine Karşılaştırmalı Çalışma: İstanbul Örneği*”, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım Yayın Merkezi, İstanbul.

Hawley, C., (2007). “*HafenCity Projesi ile Hamburg'un Diğer Yarıısı İnşa Ediliyor*”, Arkitera.

Hoyle, B., Pinder, D. (1993). “*Cities and the sea : change and development in contemporary Europe*, Oxford: Pergamon”, England.

Kabadayı, H., (2006). Yaşam Kalitesi ve Kullanıcı Memnuniyetinin Kentsel Tasarımdaki Etkisine Çok Boyutlu Yaklaşım, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kayasu, Y. ve Yaşar S., (2003). “*Kentsel Dönüşüm Üzerine Bir Değerlendirme: Kavramlar,Gözlemler*”, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, Yıldız Teknik Üniversitesi, ss. 20-28, İstanbul.

Keleş, R. (1998). Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Ankara.

Keleş, R. (2004). “*Kentsel Dönüşümün Tüzel Altyapısı*”, Mimar İst., Yıl: 4, Sayı:12.

Kentleşme Tematik, Grubu 1.Raporu, (2007). “*Sürdürülebilir Kentleşme Bakış Açısı ile Türkiye’de Kentleşme Sektörüne İlişkin Tespit ve Değerlendirmeler*”, Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi.

Keskin, A. (1995). Metro, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı yayını (Sf. 413), İstanbul.

Kudu, E. ve Es, M.. (2008). “*Liman – Kent İlişkileri Ve Dünyada Liman Kentleri - II*”, Yerel Siyaset Dergisi.

Marans, R., (2007), “*Kentsel Yaşam Kalitesinin Ölçülmesi*”, Mimarlık Dergisi, Sayı 335, ss.28-31, Çev. Handan Dülger Türkoğlu.

Maslow, A. (1970). *Motivation and Personality*, Harper & Row Publishers, Second Edition, USA.

Marris, P. (1982). *Community Planning and Convection of Change*, Boston.

Okaray, D. (2007). “*Kentsel Yaşam Kalitesi: Sürdürülebilirlik, Yaşanabilirlik ve Kentsel Yaşam Kalitesi.*” Mimarlar Odası, İstanbul.

Öner, Ş. (2007). *Kentsel Yenileme Kapsamında Kentsel Dönüşüm Projelerinin İstanbul Küçükçekmece Kentsel Dönüşüm Projesi Örneğinde İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi*, Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Zonguldak.

Roberts, P., (2000). “*The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration*”, *Urban Regeneration*, Roberts and Sykes ed.s, SAGE Publications, London.

Sapancalı, F. (2009). “*Toplumsal Açıdan Kentsel Yaşam Kalitesi*”, Altın Nokta Basım Yayın, İzmir.

Stuart, C. ve Coaffee, J. (2005). “*Art, Gentrification and Regeneration - From Artist as Pioneer to Public Arts*”, *European Journal of Housing Policy* Vol. 5, No. 1, 39–58.

Şahin, S. (2003). “*İmar Planı Değişiklikleri ve İmar Hakları Aracılığıyla Yanıltıcı (Pseudo) Kentsel Dönüşüm Senaryoları: Ankara Altındağ İlçesi Örneği*”, *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım, İstanbul.

Şisman, D. (2009). “*Dünyada Ve Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları*”, TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası 12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı, Ankara.

Tağmat, T. S. (2007). “*Mimarlık ve Yaşam Kalitesi: Avrupa’da Kentsel Yaşam Kalitesi Yaklaşımları*” *Mimarlık Dergisi*, Sayı:335.

Tapan, M., (1994), “*İstanbul’un İmar Sorunları*”, İstanbul Ticaret Odası.

Tekeli, İ. ve diğerleri. (2006). “*Yerleşme Bilimleri/Çalışmaları İçin Öngörüler*”, Türkiye Bilimler Akademisi Raporları, Sayı:14, Ankara.

Tekeli, İ., (1993), “*1839 – 1980 Arasında İstanbul’un Planlama Deneyimleri, İcabında Plan*”, *İstanbul Dergisi*, 4: 26-37, İstanbul.

Thomas, S., (2003). “*Glossory of Regeneration and Local Economic Development*”, Manchester.

Tiesdell, S., Oc, T., Heath, T. (1996). *Revitalizing Historic Urban Quarters*, London.

Torunoğlu, E., (2009). *Nasıl Bir Kent, Nasıl Bir Çevre? Nasıl Bir Yerel Yönetim?*, TBMMOB Çevre Mühendisleri Odası, Mattek Matbacılık, Ankara.

Turgut Y. H. (2007). “*Kentsel Yaşam Kalitesi: Kuram, Politika ve Uygulamalar*”, *Mimarlık Dergisi*, Sayı 2.

Veenhoven R.. (2000). “*The Four Qualities of Life, Ordering Concepts and Measures of the Good Life*”, *Journal of Happiness Studies* 1, ss. 1-39, Netherlands.

Yüçetürk, E., (2001). “*Haliç Silüetinin Oluşum-Değişim Süreci*”, Haliç Belediyeler Birliği, İstanbul.

Url-1 < <http://t24.com.tr> >, erişim tarihi 10.06.2015.

Url-2< <https://www.projepedia.com/konut-projeleri>>, erişim tarihi 13.04.2015.

Url-3< <http://www.enerjik.com.tr>>, erişim tarihi 10.04.2015.

Url-4< <http://www.hafencity.com>>, erişim tarihi 09.03.2015.

Url-5< <https://tr.wikipedia.org/wiki/Londra>>, erişim tarihi 14.03.2015.

Url-6< <http://www.theguardian.com/business/2015/jan/28/canary-wharf-timeline-london-building-docklands-thatcher>>, erişim tarihi 14.03.2015.

Url-7< <http://www.lddc-history.org.uk/transport/tranmon2.html#Era>>, erişim tarihi 14.03.2015.

Url-8<<http://www.lddc-history.org.uk/index.html>>, erişim tarihi 14.03.2015.

Url-9<<http://group.canarywharf.com/construction/current-projects>>, erişim tarihi 14.03.2015.

Url-10< <http://canarywharf.com/artwork/jay-battle-vanishing-point>>, erişim tarihi 15.03.2015.

Url-11<<http://www.kalkinma.gov.tr>> , erişim tarihi 02.02.2015.

Url-12<<http://pbk.tbmm.gov.tr/dokumanlar/kalkinma-plani-9-genel-kurul.pdf>>, erişim tarihi 11.11.2014.

Url-13<<http://www.istanbul.net.tr/404?aspxerrorpath=/istanbul-Rehberi/Yazilar/19yuzyilda-osmanli-baskentidegisen-istanbul-5/23/6>>, erişim tarihi 01.04.2015.

Url-14<<http://v3.arkitera.com/v1/haberler/2002/10/08/karakoy.html>>, erişim tarihi 24.06.2015.

Url-15<http://www.radikal.com.tr/kultur/gozler_galataya_cevrildi-686577>, erişim tarihi 24.06.2015.

Url-16<http://www.radikal.com.tr/ekonomi/galataporta_35_milyar_avro-757591>, erişim tarihi 24.06.2015.

Url-17<<http://t24.com.tr/haber/10-maddede-galataportun-hikayesi,278055>>, erişim tarihi 24.06.2015.

Url-18< http://www.radikal.com.tr/ekonomi/galataportta_gozler_kurul_kararinda-796708>; plan kurul tarafınca onaylanmamıştır>, erişim tarihi 24.06.2015..

Url-19<http://www.radikal.com.tr/turkiye/istanbula_dur_emri-841803>, erişim tarihi 24.06.2015.

Url-20<
http://www.radikal.com.tr/turkiye/istanbulun_anayasasi_yeniden_kabul_edildi>, erişim tarihi 26.06.2015.

Url-21<<http://ekonomi.haberturk.com/makro-ekonomi/haber/187379-galataport-ihalesi-yeniden-yapilacak>>, erişim tarihi 24.06.2015.

Url-22<http://www.radikal.com.tr/ekonomi/galataport_yeniden_ihaleye_cikiyor-1030356>, erişim tarihi 24.06.2015.

Url-23<http://www.oib.gov.tr/2013/ilan/2012-02-09_sali_pazari_ilan_.html>, erişim tarihi 24.06.2015.

Url-24<<http://www.arkitera.com/haber/10506/galaportun-imar-degisikligine-onay-geldi>>, erişim tarihi 25.09.2015.

Url-25<<http://www.arkitera.com/haber/11836/bogaz-in-altina-dev-otopark-sahil-boyuna-10-metrelik-dolgu>>, erişim tarihi 25.09.2015.

Url-26<http://www.radikal.com.tr/ekonomi/galaport_ihalesini_dogus_kazandi-1133699>, erişim tarihi 24.06.2015.

Url-27<<http://t24.com.tr/haber/galaport-projesi-icin-durdurma-karari,273753>>, erişim tarihi 24.06.2015.

Url-28

<<http://www.csb.gov.tr/iller/istanbul/index.php?Sayfa=duyurudetay&Id=45847>>, erişim tarihi 08.03.2015.

EKLER

Alan Fotoğrafları











Alan Çevresi Fotoğrafları





ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad : Seray Yılmaz

Doğum Yeri ve Tarihi : Elazığ 04/02/1987

E-Posta : serayyilmaz87@gmail.com

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 2010, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık, Şehir ve Bölge Planlama
- **Erasmus** : 2012, Milano Politeknik Üniversitesi, Kentsel Tasarım

MESLEKİ DENEYİM VE ÖDÜLLER:

- Milano Politeknik Üniversitesi, Citta Studi Campus Sustainability Tasarım Yarışması, Üçüncülük Ödülü
- Gayrimenkul Uzmanı, Reidin.com, 2013-2014

Gayrimenkul Değerleme Uzmanı, Denge Gayrimenkul Değerleme A.Ş., 2014-devam