

T.C.  
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
MİMARLIK ANABİLİM DALI  
MİMARLIK BİLİM DALI

**İSTANBUL'A GİRİŞ KAPISI OLARAK GALATAPORT  
TASARIM SÜRECİNİN İNCELENMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

Tezi Hazırlayan:

**Ahmet Faruk TİRYAKİ**

İstanbul, 2018

T.C.  
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
MİMARLIK ANABİLİM DALI  
MİMARLIK BİLİM DALI

**İSTANBUL'A GİRİŞ KAPISI OLARAK GALATAPORT  
TASARIM SÜRECİNİN İNCELENMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

Tezi Hazırlayan:

**Ahmet Faruk TIRYAKI**

Öğrenci No:

150807032

Danışman:

Prof. Dr. Sercan ÖZGENCİL YILDIRIM

İstanbul, 2018

## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**İSTANBUL’A GİRİŞ KAPISI OLARAK GALATAPORT TASARIM SÜRECİNİN İNCELENMESİ**” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere uygun şekilde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmamın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım. 07.01.2018



Aday: **Ahmet Faruk TİRYAKİ**

T.C.  
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZ SAVUNMA SINAVI SONUÇ TUTANAĞI

Beykent Üniversitesi  
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

Aşağıda tez adı belirtilen yüksek lisans öğrencisi 150807032 no'lu Ahmet Faruk TIRYAKI'nin 08/02/2018 tarihinde yapılan tez savunma sınavı<sup>1</sup> sonucunda..45 dakika süreyle sunduğu ve savunduğu tezi hakkında<sup>2</sup> oybirliği / oyçokluğu ile, Bazırlı kararı verilmiştir.

Bilgilerinize saygılarımızla arz ederiz.

Anabilim Dalı : MİMARLIK

Programı : MİMARLIK

Tez Başlığı<sup>3</sup> : İstanbul'da Giriş Kapısı Olarak Galataport  
Tasarım Sürecinin İncelenmesi

Tez Sınav Jürisi

Öğretim Üyesi

İmza

Danışman : Prof. Dr. Sercan ÖZGENCİL YILDIRIM

Üye : Doç. Dr. Levent ARIDAĞ (Gebze Teknik Üniversitesi)

Üye : Yrd. Doç. Dr. M. Orkun ÖZÜER

<sup>1</sup> Jüri üyeleri söz konusu tezin kendilerine teslim edildiği tarihten itibaren en geç bir ay içinde toplanarak öğrenciyi tez savunma sınavına alır. Belirlenen günde yapılamayan jüri toplantısı, katılanların hazırladığı bir tutanakla enstitü yönetimine bildirilir. Bu durumda jüri en geç onbeş gün içinde toplanarak adayı tez savunma sınavına alır. Tez savunma sınav süresi en az 45 dakikadır. Yüksek lisans tez savunma sınavı, tez çalışmasının sunulması ve bunu izleyen soru-yanıt bölümlerinden oluşur ve dinleyiciye açıktır. (Beykent Lisansüstü eğitim ve Öğretim Yönetmeliği-Madde30-3)

<sup>2</sup> Tez sınavının tamamlanmasından sonra jüri, tez hakkında “kabul”, “düzeltme” veya “red” kararı verir. Jüri başkanı, jüri üyelerince imzalanmış sınav tutanağını, tez sınavını izleyen üç gün içinde ilgili enstitü yönetimine teslim eder. Tezi hakkında düzeltme kararı verilen öğrenci en geç üç ay içinde gerekli düzeltmeleri yaparak ve yönetmelikte belirtilen usullere uygun olarak tezini aynı jüri önünde yeniden savunur. (Beykent Lisansüstü eğitim ve Öğretim Yönetmeliği-Madde30-4)

<sup>3</sup> İleride doğabilecek aksaklıkların engellenmesi için tezin başlığının yazılması gerekmektedir.

## İTHAF / ADAMA

Yüksek Lisans tezimi, bugünlere gelmemde büyük emekleri olan, haklarını hiçbir zaman ödeyemeyeceğim Ailem' e ithaf ediyorum.



## TEŐEKKÜR

Tez yazım sürecinde manevi desteklerini esirgemeyen, başta tez danıŐmanım değerli hocam Prof. Dr. Sercan Özgencil YILDIRIM olmak üzere, tüm hocalarıma ve arkadaşlarıma, ilgili ve özverili yaklaşımlarından dolayı

TeŐekkürlerimi sunarım...

Ahmet Faruk TİRYAKİ



Adı ve Soyadı : Ahmet Faruk TİRYAKİ  
Danışmanı : Prof. Dr. Sercan ÖZGENCİL YILDIRIM  
Türü ve Tarihi : Yüksek Lisans, 2018  
Alanı: : Mimarlık  
Anahtar Kelimeler : Kentsel Tasarım, Kentsel Planlama, Kıyı Örgütlenmesi, Kentsel Tasarım İlkeleri

## ÖZET

### İSTANBUL'A GİRİŞ KAPISI OLARAK GALATAPORT TASARIM SÜRECİNİN İNCELENMESİ

Hızla gelişen günümüz dünyamızda küreselleşme ile birlikte kentlerin kendisine ait değerlerini koruyarak, yeniliklere, gelişmelere uyum sağlaması giderek zorlaşmaktadır. Kentlerin, kent kimliğinin özgünlüğünü koruyarak, sosyal, kültürel ve ekonomik dengeyi oluşturup sağlıklı bir şekilde ilerlemesini sağlamak kentlilerin başlıca görevlerindedir. Çünkü aslında kentler, o kent içerisinde yaşamını sürdüren insanların kimliğini yansıtmaktadır. Kentlerin içerisinde yaşayan toplumların ihtiyaçlarının doğru bir şekilde sağlanabilmesi, sağlıklı yaşam alanlarının korunabilmesi ve hızla gelişen dünya düzenine uyum sağlayabilmesi için bir farklı bakış açısı ile toplumun yaşam kalitesinin artırılması amacıyla kentsel tasarım kavramı ortaya çıkmıştır. Kentler arasında kentsel mekanlar farklılık göstermekle beraber aynı kent içerisinde de birbirinden farklı kentsel kimlik taşıyan mekanlara rastlamak mümkündür. Çünkü her bölgenin ihtiyaç gereksinimleri birbirinden farklılık gösterebilmektedir. Kıyı kentleri tarih boyunca önemli yerleşim yerleri olmuşlardır. Kentler ve kent kullanıcıları için kıyı her zaman önem taşımıştır. Bu bağlamda kıyı, kentin kimliğini oluşturmakta önemli bir yer tutmaktadır. Kamusal mekân olan kıyılar, toplumun gelişmesinde, sosyal, ekonomik, kültürel ihtiyaçları gidermesinde önemli yerlerdir. Bu kapsamda, İstanbul'da tarih boyunca önemli bir yer tutmuş olan kıyısının üzerinde durulması gerekmektedir. Son yıllarda gündemde olan Galataport ise İstanbul için en önemli kıyı alanlarından birisidir. Galataport ve çevresi bu parametreler doğrultusunda araştırılarak değerlendirilmesi yapılmıştır.

Name and Surname : Ahmet Faruk TİRYAKİ  
Supervisor : Prof. Dr. Sercan ÖZGENCİL YILDIRIM  
Degree and Data : Yüksek Lisans, 2018  
Major : Architecture  
Key Words : Urban Design, Urban Planning, Coast Planning, Urban Design Principles

## **ABSTRACT**

### **ANAYSIS OF DESIGN PROCESS OF GALATAPORT: AN ENTRANCE GATE TO ISTANBUL**

In today's rapidly developing world and with the globalization, it is becoming increasingly difficult to adapt to innovations and developments by preserving the values of the cities themselves. Main responsibility of the urban people is to progress in a healthy way while protecting the authenticity of urban identity and creating a social, cultural and economic balance. Because cities actually reflect the identity of people living in that city.

The concept of urban design has emerged to increase the quality of life of the community from a different point of view so that the needs of the communities living in the cities can be provided properly, the wellness areas can be protected and they can adapt to the rapidly developing world order. It is possible to find places with different urban identities in the same city, although the urban spaces differ among the cities. Because the requirements of each region can be different from each other. Coastal cities have been important settlements throughout history. The coast has always been important for cities and urban users. In this context, the coast has an important place in forming the identity of the city. The shores, which are public spaces, are important places in the development of the society in terms of their social, economic and cultural needs. In this regard, it is necessary to focus on the coast, which has had an important place throughout history in Istanbul. Galataport, which is on the agenda in recent years, is one of the most important coastal areas for Istanbul. Galataport and its surroundings were investigated and evaluated according to these parameters.



## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	i
ABSTRACT.....	ii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	iii

### BİRİNCİ KISIM – GİRİŞ

1.1 Tez Çalışmasının Amacı .....	1
1.2 Tez Çalışmasının Kapsamı.....	2
1.3 Tez Çalışmasının Yöntemi .....	3

### İKİNCİ KISIM

2.1 Kent Kavramına Yaklaşım .....	4
2.2 Kıyı Kavramına Yaklaşım.....	5
2.3 Kıyı ve Kent İlişkisi .....	6
2.4 Kentsel Kıyı Kullanımı .....	6
2.5 Kentsel Kıyı Gelişimi ve Değişimi .....	8
2.6 Kentsel Kıyıların Geliştirilmesinde Etkili Olan Faktörler .....	9
2.7 Kentsel Kıyı Tasarımına Yönelik Yaklaşımlar .....	10
2.8 Kentsel Sorumluluk.....	10
2.8.1 Anlam ve Kimlik .....	11
2.8.2 Kentsel Dokuyu Yayımak.....	11
2.8.3 Kıyı Yapıları .....	11
2.8.4 Bağlantılar ve Akışkanlık .....	12
2.8.5 Suyun Mekânsal Boyutu.....	12
2.8.6 Duygusal Deneyim .....	13
2.9 Türkiye’ de Kıyı Alanını İlgilendiren Mevzuatlar .....	13
2.10 İstanbul’ da Kıyı Kullanım Çeşitleri .....	17
2.11 Yurt Dışından Örnek proje.....	18
2.11.1 Baltimore – Inner Harbor Bölgesinin seçimi.....	18
2.11.2 Baltimore – Inner Harbor bölgesinin konumu ve önemi .....	18
2.11.3 Baltimore – Inner Harbor Proje Alanı .....	19
2.11.4 Baltimore – Inner Harbor bölgesini yeniden canlandırma .....	19
2.11.5 Inner Harbor Projesinin Planlanması ve Finansmanı .....	21
2.11.6 Baltimore – Inner Harbor Sonuç .....	22

## ÜÇÜNCÜ KISIM

Bir Kıyı Tasarım Aracı Olarak, Kentsel Tasarım ve İlkeleri .....	23
3.1 Kentsel Tasarım Kavramına Yaklaşım .....	23
3.2 Kentsel Tasarım Kavramının Ortaya Çıkışı .....	24
3.3 Kentsel Tasarımın Amaçları.....	26
3.4 Kentsel Tasarımın Alanları .....	26
3.4.1 Kentsel Tasarım ve Mimarlık İlişkisi .....	27
3.4.2 Kentsel Tasarım ve Peyzaj Mimarlığı İlişkisi .....	27
3.4.3 Kentsel Tasarım ve Şehir Planlama İlişkisi .....	28
3.5 Kentsel Tasarımda Yeni Yaklaşımlar .....	28
3.5.1 Kentsel Tasarım İlkeleri .....	33
3.5.1.1 Karakter .....	33
3.5.1.2 Süreklilik ve çevreleme .....	34
3.5.1.3 Kamusal alan .....	34
3.5.1.4 Hareket Kolaylığı .....	35
3.5.1.5 Okunabilirlik.....	35
3.5.1.6 Çeşitlilik ve Karma Kullanım.....	35
3.5.1.7 Peyzaj.....	36
3.5.1.8 Morfoloji ve Tipoloji.....	36
3.5.1.9 Yer Oluşturma .....	37
3.6 Bölüm Sonucu .....	37

## DÖRDÜNCÜ KISIM

4.1 Tarihsel Süreçte İstanbul'un Değişen Kıyı İşlevleri .....	38
4.1.1 1950'ye kadar olan İstanbul Kıyı Kullanımı .....	38
4.1.2 1950 – 1960 Dönemi İstanbul Kıyı Kullanımı .....	38
4.1.3 1960 – 1984 Dönemi .....	39
4.1.4 1984 yılı ve Sonrası Dönemi .....	39
4.1.5 İstanbul Metropolitan Planlama.....	41
4.1.6 2000'li yıllar .....	42

## BEŞİNCİ KISIM

5.1 Çalışma Alanı olarak Galataport .....	43
5.2 Tarihsel Süreçte Galata Bölgesi .....	43

5.2.1 Galata Bölgesinin Sosyal Gelişimi.....	44
5.2.2Galata Bölgesinin Ekonomik Gelişimi.....	45
5.3 Çalışma Alanının Fiziksel Yapısı.....	46
5.4 İstanbul'un Limanları.....	46
5.5 İstanbul Limanı – Galataport.....	47
5.5.1 2005 ve Sonrası Galataport.....	53
5.5.2 Galataport'un Halihazır Durumu.....	56
5.6 Bölüm Sonucu.....	60

## ALTINCI KISIM

6.1 Galataport Projesi'nin Kentsel Tasarım İlkeleri Bağlamında Değerlendirilmesi .....	63
6.1.1 Karakter İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi .....	63
6.1.2 Süreklilik ve Çevreleme İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi .....	64
6.1.3 Kamusal Alan Kalitesi İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi.....	65
6.1.4 Hareket Kolaylığı İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi .....	65
6.1.5 Okunabilirlik İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi.....	66
6.1.6 Çeşitlilik ve Karma Kullanım İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi.....	67
6.1.7 Peyzaj İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi .....	67
6.1.8 Morfoloji ve Tipoloji İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi .....	68
6.1.9 Yer Oluşturma İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi .....	69
6.2 Galataport Projesine İlişkin Değerlendirmeler ve Öneri.....	69
<b>KAYNAKÇA</b> .....	72
<b>EKLER</b> .....	80

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1 Tarihi Baltimore Limanı .....	19
Şekil 2 Baltimore - Inner Harbor Projesi .....	20
Şekil 3 Baltimore - Inner Harbor Projesi 2 .....	21
Şekil 4 Kentsel Tasarımın Kavramsal Yapısı .....	24
Şekil 5 Galataport Proje Alanı .....	43
Şekil 6 Konstantinopolis Kenti ve Limanı, Guillaume-Joseph Grelot .....	44
Şekil 7 Tophane Limanı, Eugene Flandin.....	47
Şekil 8 Salıpaazarı Dolgular Yapılıyor.....	49
Şekil 9 Pervitich haritasında açık meydan .....	50
Şekil 10 Sedad Hakkı Eldem projesinde açık meydan .....	50
Şekil 11 Galataport - Tabanlıoğlu projesi.....	52
Şekil 12 İstanbul Modern (4. Antrepo).....	53
Şekil 13 Galataport Projesi Vaziyet Planı.....	54
Şekil 14 Galataport Dror ve Gensler Projesi 1.....	56
Şekil 15 Galataport Dror ve Gensler Projesi 2.....	57
Şekil 16 Dror ve Gensler Galataport Projesi Kesit .....	58
Şekil 17 Dror ve Gensler Galataport Projesi Plan .....	58
Şekil 18 Dror ve Gensler Galataport Projesi Kütlesel Görünümü .....	59
Şekil 19 Dror ve Gensler Galataport Projesi - Görüntü.....	60
Şekil 20 Karaköy Yolcu Salonu.....	61

## BİRİNCİ KISIM

Tarih boyunca buldukları döneme, kültüre, sosyo - ekonomik yapıya göre farklılıklar gösteren kentsel açık alanlar; bu alanlarda yaşamını sürdüren insanların hayatlarında büyük önem taşıyan mekanlardır. Bu mekanlar çoğu zaman kamusal alan olmakla birlikte bazen yarı kamusal ya da özel alanlar olabilmektedirler. Kamusal alan incelemelerinde bir diğer önemli mekân ise kıyılarıdır. Kıyıları, kentlinin su ile buluştuğu, toplumun bir araya geldiği, eğlence, dinlenme, çeşitli aktiviteler yaptığı kamusal mekanlar olmakla birlikte, deniz ulaşımının sağlandığı, deniz ticaretinin yapıldığı, zaman zaman sanayinin bulunduğu alanlardır.

Günümüzde yeni bir dönüşüm içinde olan ve sadece İstanbul'un olmamakla birlikte, ülke ölçeğinde en önemli kentsel mekanlardan birisi olan Galataport, tarihsel süreç içerisinde birçok kez değişime ev sahipliği yapmıştır. Galata bölgesi ilk olarak liman ve çevresinin surlarla çevrilmesi Büyük Konstantin ile başlamış, 11.yy.'a gelindiğinde ise bölgesinin kontrolü Cenevizliler'in eline geçmiştir. 19. Yüzyıl'da Galata bölgesi özellikle paranın kazanıldığı önemli bir bölge haline gelmiştir. Zaman içerisinde değişen Dünya Düzeni ile birlikte İstanbul'un göç alması Galata bölgesini etkilemiştir. Etkilenen Galata bölgesi 1950'li yıllarında dönemin İmar Faaliyetleri kapsamında yeniden düzenlenmiştir.

Galataport bölgesi dediğimiz Salıpaazarı, Karaköy limanının olduğu kıyı alanı çeşitli projelerle gündeme gelmiş, kamuoyu gündeminde kalmıştır.

Bu tez, sunduğu mekânsal ve sosyal olanaklarla, Galataport projesinin tasarım sürecini kentsel tasarım ilkeleri kapsamında incelemektedir.

### 1.1 Tez Çalışmasının Amacı

İnsan hayatının en önemli yaşam kaynağı olan su ve bizlerin yaşam alanı olan karanın birleştiği alan olan kıyıların hayatımızdaki yeri ve önemi giderek artmıştır. İnsanlar kendi ihtiyaçları çerçevesinde kıyıları şekillendirmişlerdir. Kentlerde kıyı alanları, kentin ihtiyaçları doğrultusunda endüstri, yerleşim ve rekreasyon alanları gibi birçok farklı

kullanım doğrultusunda dñzenlenmiřtir. Dñnyadaki sayılı bñyñklñkte kentlerden biri olan İstanbul'un nñfusu ve şehre yayılışı açısından kentin diğer kentler ile olan bağlantısı oldukça önemlidir. Bu kapsamda kentin kapısı kabul edebileceğimiz kıyıların önemi de giderek artmaktadır. Tarihsel sñre içerisinde kent alanlarının değerlenmesi ve genişlemesi sonucunda kıyıda var olan liman ve depolama gibi alanlar kentin dışarisına yönlendirilmiştir. Gñnñmñzde dñnyada gerçekleşen pek çok örnekte kıyı alanları yerel halkın faydalanması ve gelen turiste hitap etmesi amaçlı şekillendirilmektedir. Bu kapsamda İstanbul'da yapımı devam eden Galataport projesinin, İstanbul'a yeni bir giriş kapısı olması hedeflenmiştir. Tasarım ve yapım aşamalarında birçok kez revizyon geçiren Galataport projesinin, konumu ve proje içeriği açısından kent ile nasıl bir ilişki kuracağının ve kentin dnñřñm sñrecini nasıl etkileyeceğinin ortaya koyulması hedeflenmiştir. Bu tezin gelecek çalışmalara yardımcı olacak bir kaynak olması amaçlanmıştır.

## **1.2 Tez alışmasının Kapsamı**

Bu tez kapsamında, çalışmanın birinci blñmde tez çalışmasının amacı, kapsamı ve yöntemi açıklanacaktır. İkinci blñmde ise, araştırmanın temelini oluşturacak teorik çalışmalara yer verilecek olup kıyı, kent, kıyı ve kent ilişkisi, kentsel kıyı kullanımı, kentsel kıyı gelişimi ve değişimi ve kentsel kıyı tasarımına yönelik yaklaşımlar üzerine yoğunlaşacak olup Tñrkiye' de kıyı alanının ilgilendiren mevzuatlar incelendikten sonra yurt dışından örnek proje incelenecektir. Çalışmanın bir sonraki blñmñnde ise, bir kıyı tasarım aracı olarak, kentsel tasarım ve ilkelerinin incelenmesi hedeflenmektedir. Bu kapsamda, kentsel tasarım kavramının ortaya ıkısı, amaçları, alanları ve kentsel tasarımda yeni yaklaşımlar ele alınacaktır. Drdñncñ blñmde ise, İstanbul'un değişen kıyı kullanımını tarihsel sñreci ile birlikte araştırılacaktır. Beşinci kısımda ise, çalışma alanı olarak Galataport ele alınacak olup, tarihsel sñre içerisinde sosyal ve ekonomik açıdan da incelenerek, fiziksel yapısı ve halihazır durumu incelenecektir. Sonuç blñmñnde ise elde edilmiş olan tñm veriler sentezlenerek Galataport 'un kentsel tasarım ilkeleri bağlamında değerlendirilmesi gerçekleştirilecek olup öneriler getirilecektir.

### **1.3 Tez Çalışmasının Yöntemi**

Bu tez kapsamında öncelikle araştırma için teorik bir çerçeve oluşturulup, konuya ilişkin literatür incelenecektir. Yapılan araştırma kapsamında dünyada gerçekleştirilmiş kıyı projeleri de ayrıca incelenecektir. Daha sonra ise, çalışma alanı olan Karaköy (Beyoğlu) bölgesinin tarihsel süreci ve kıyı ile olan ilişkisi irdelenecektir. Oluşturulan çerçeveye göre Galataport projesi incelenecek ve proje hakkında güncel yayınlar ve proje değişiklikleri takip edilerek belirlenen kriterler bazında analiz edilecektir. Son bölümde ise, inceleme sonucu elde edilen bilgiler yorumlanacak ve kente etkisi gözler önüne serilecek ve öneriler getirilecektir.

## İKİNCİ KISIM

### 2.1 Kent Kavramına Yaklaşım

Sosyal, Kültürel, politik ve tarihsel açılarından farklı disiplinlerin konusu olan kent sözcüğünü, Türk Dil Kurumu'nun yaptığı en basit tanım olarak; 'Şehir' i yani bir yerleşim birimini tanımlar. Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü' ne göre ise; Nüfusu 20.000' i aşan yerleşme birimleri, büyük kasabadır. [1]

Tekeli ise kent kavramını, üretimin yapıldığı, tarımsal hayatın olmadığı ve tüm üretimin denetlenerek dağıtımının organize bir şekilde yapıldığı, belirli teknolojilerle birlikte büyüklük, yoğunluk, heterojenlik ve bütünleşme düzeylerine varmış yerleşme türü olarak tanımlamaktadır. [2]

Günümüzde, basit bir kent tanımını ortaya koymanın oldukça zor olduğu aşikardır. 'Kent' kelimesini daha iyi anlayabilmemiz tanımlama yapabilmemiz için ona sorular sormakta yarar vardır. Kent Nedir? , Kentin sınırları nelerdir? , Kent nasıl gelişir ya da değişir? , Kent bir bütünden mi oluşmaktadır ? yoksa parçaları nelerdir ? gibi sorabileceğimiz bir çok soru vardır. Fakat unutulmamalıdır ki farklı disiplinlere göre de farklı birçok cevap almamız muhtemeldir. Bu bağlamda farklı kent yaklaşımlarını üzerine inceleme yapmak, bu çalışma için kent kavramını doğru konumlandırma bakımından önemlidir. İki Dünya Savaşı arasında, Hausmann, Le Corbusier, Tony Garnier gibi plancılar öncülüğünde gerçekleşmiş olan CIAM kongrelerinde şekillenen modern teorilerin pragmatik bir yaklaşımla 'sorun çözme' odaklı olduğundan bahsedebiliriz. Kenti büyük bir planlama hatası olarak gördüklerinden de söz etmek mümkündür. Bu doğrultuda Le Corbusier' in 'Radiant City' projesine göre 19. Yüzyıl kentleri ruhsuz sokakların oluşturduğu sıra sıra evlerden oluşmaktadır. Mumford' a göre kent, vücuda benzemektedir. İnsan vücudunda olduğu gibi birçok ağdan oluştuğunu vurgular. Ona göre bu ağlar, kentin yaşamını sürdürebilmesi için onun sınırlarının da ötesine uzanmaktadır. Kurumsal bir süreç, ekonomik bir organizasyon, sosyal bir etkinliğin ortak bir sembolüdür. [3] Schulz ise kenti, sosyal bileşenler olarak ele alır. İnsanlar bir araya geldiği, yakınlaştığı mekanlar olarak tanımlar. Kent, kentliden ve sosyal ilişkilerden bağımsız düşünülemez. [4] Simmel ise kenti, insanlar arası yaşam mücadelesi verdiği mekanlar olarak ele alır. Kent,



genişlemesinin ölçüsünde iş bölümünde giderek daha belirleyici koşullar önerir. [5] Lefebvre ise kentin, sadece bir söylev olmadığını, bir söylevden çok daha fazla olduğunu vurgulamaktadır. Lefebvre göre, kent sadece bir dil değil aynı zamanda bir deneyimdir demektir. Kenti üç kavramda açıklamaktadır; mekan, gündelik hayat ve kapitalist, sosyal ilişkilerin yeniden üretimi. Bu bağlamda kent, üretim ilişkilerinin insanların gündelik deneyimlerinde yeniden üretildiği bir küresel mekân olarak ele alır. Mekân üretimi ise sadece ekonomik üretim olmayıp toplumun var olmasını sağlayan her şey olduğunu söylemektedir. Bu yaklaşımdan doğan alışkanlıklar, imgeler, düşünceler ve yaşama biçimleri kentte deneyimlenerek birikirler, çoğalırlar ve yeniden üretilir. Bu açıdan, kenti tarihsel bağlamından koparmak neredeyse mümkün değildir. İnsan yapımı olan kentler, tarihsel süreçlerini ve buna bağlı olarak gündelik hayata dair izlerini katmanlaşarak kaydederler. Yukarıda yürütmeye çalıştığım kavramsal tartışma ışığında, kenti yalın bir şekilde tanımlamaya çalışmanın ancak birtakım indirgemelere dayanacağını söylemek mümkündür. Kavramsal olarak kente yaklaşım, yukarıda sözü edilenlerin haricinde, daha bir çok farklı tanımlar yapılabilir. Burada hedeflenen, daha önce belirtildiği gibi, birbirleri ile farklılıklar gösteren kent yaklaşımlarını bir araya getirerek kente yeni sorular sorabilmektir. [6]

## **2.2 Kıyı Kavramına Yaklaşım**

Türk Dil Kurumu sözlüğüne göre ‘kıyı’ ; 1. Kara ile suyun birleştiği yer, 2. Kenar, 3. Sahil ve 4. Issız tenha yer olarak tanımlanmıştır. Sahil kelimesi ise; karanın deniz, göl ve ırmak boyunca uzanan bölümü, kıyı, yaka, yalı olarak tanımlanmıştır. Kelimelerin sözlük anlamları eşanlam olduğunu söylemekte iken; günlük hayatta bu kelimeler farklı anlamlar taşımaktadır. Türk dilinde, kıyı teriminin sahil teriminden en önemli farklarından birisi, kıyı kavramının bir yapılaşma alan içerisinde kullanılmasıdır. Yani, belirli bir yapılaşma geçirerek doğallığını kaybetmiş sahil alanlarına kıyı denmektedir. Türkiye’de, hukuksal düzeyde yapılan ilk tanımlamalarda, sahil ve kıyı kavramları birbiriyle özdeşleştirilmiştir. Eski bir hukuksal kavram olan sahil kavramından kıyı kavramına 1984 yılında çıkarılan Kıyı Kanunu ile geçilmiş; kıyı giderek sahile yakın alanların tümünü içine alan bir kuşak olarak tanımlanmıştır. [78] Kıyı; en basit anlamda, “kara ile suyu ayıran bir çizgi “olarak

tanımlanmaktadır. Ancak gerek fiziki gerek kullanım olarak değişken bir yapıya sahip olması, kıyı kavramının farklı boyutlarda incelenmesini gerektirmektedir.

### **2.3 Kıyı ve Kent İlişkisi**

Su, canlı hayatının var olmasından bu yana her zaman hayat kaynağı olmuştur. Suyun bağlamını doğa belirlediğinde su, insan için hayati anlam taşıyan alanlar oluşturur. Bu alanlar arasında sınırlar belirsizdir, ancak deneyimsel olarak belirlenebilir.[8] Temel bir unsur olan su, savunmadan, ticarete, ulaşımdan, sanayiye pek çok alanda önemli görevler üstlenmiştir. En önemlisi ise suya dayalı bu canlılığın kentlerin kültürel varlığının oluşmasında olan etkisidir. Tarihsel süreç içerisinde kentlerin kuruluşunda ve gelişmesinde etkili olan sudur. İlk uygarlıkların, milattan önce 300'lerde Dicle, Fırat, Nil vadileri ile MS. 600 ve MS 400 yılları arasında Ege ve Akdeniz vadilerine kurulmaları ve genişlemeleri su kenarlarının ilk yerleşim yerleri olduğunu göstermektedir. Tarih boyunca sürekli iç içe olan kent ve kıyı çeşitli dinamikler ile birlikte zaman zaman kopukluklar yaşamış ve sanayi devrimi ile birlikte tamamen kopmuşlardır. Günümüzde gelişen teknoloji ve üstlenilen ekonomik politikalar ile birlikte, sanayinin kent içerisindeki kıyı bölgelerinden uzaklaştırılması, yeni sorunlarla birlikte yok olmaya yüz tutmuş kıyı- kent ilişkilerinin yeniden gözden geçirilmesine olanak sağlamıştır. Bu nedenle kentsel kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinde kent – kıyı ilişkisi bir çıkış imkânı yaratmıştır. [7] Tarih boyunca kent ile kıyı arasında var olan ilişki günümüzde farklı dinamiklerin etkisiyle çeşitlenmektedir. Kıyıların sahip olduğu önemli potansiyeller, her dönemde hem toplum hem turist hem de tüccarlar için çekim kaynağı olmuş ve yaşamsal fonksiyonlarla donatılmış olan çok zengin aktivitelere sahip olan kıyıları, her dönemde güçlü ilişki içinde oldukları kentte, önemli bir gelişim ve değişim unsuru olmuşlardır.

### **2.4 Kentsel Kıyı Kullanımı**

Dünyada sanayileşme ve kentleşmenin hız kazanması ile birlikte, doğal bir kaynak olan kıyılarımızdan faydalanma isteği de artmıştır. Ayrıca giderek artan kent nüfusları, değişen kentli nüfusun alışkanlıkları ve artan gelir düzeyleri kıyıları olan talepleri arttırmaktadır. Kıyılardan faydalanma biçimleri, doğal olarak kıyı miktarlarının arttırılamaz olması sebebiyle birbirleri ile çatışır duruma gelmiştir. Kıyıları çoğaltılamayan yerlerdir fakat,

planlı kullanım şekilleri ile kullanışı arttırılabilen, tüketilemeyen ancak kötü ve yanlış kullanımla niteliği bozulabilen bir kaynaklardır. [9] Kıyı aşağıda sıralanan çeşitli kullanımlarla karşımıza çıkmaktadır. Bunlar;

- Ulaşım (karayolları, liman)
- Ticaret (limanlar, serbest bölgeler, depolar)
- Sanayi (rafineri, tersane)
- Tarım (sulu tarım)
- Artık Hammadde atımı (sanayi ve kentsel atıklar)
- Hammadde kaynağı (kum, tuz)
- Savunma (deniz üsleri)
- Rekreasyon ve turizm (turistik tesisler, ikinci konutlar, plaj tesisleri)
- Sağlık (kür merkezleri)
- Enerji (deniz hareketlerinden yararlanma tesisleri)
- Konut yerleşmeleri (kentler, kırsal yerleşmeler)
- Gıda maddeleri kaynağı (deniz ürünleri)
- Spor (yüzme, yelken)
- Çeşitli bitki ve Hayvan topluluklarının yaşam alanı

İnsanların tarih boyunca kıyı ile iç içe olmalarının sebepleri vardır. Kıyı ya da kıyıya yakın yerlerde yaşamının avantajları; ılıman iklim, zengin kaynaklar, ulaşım kolaylığı ve estetik gibi birçok sebebi olabilir. Günümüzde kıyıları aynı zamanda turistik açıdan çekici mekanlardır. Fakat kentlerde artan nüfus ile birlikte plansız şekilde büyüyen kent, giderek artan kent nüfusunun kıyı kullanım talebini karşılayamamakta ve kıyı alanlarının yetersiz

kalmasından dolayı kıyıların doldurulmasına sebep olmaktadır. Plansız bir şekilde dolgu alanları ise kıyılarda süren ekolojik hayatı bozmakta sürdürülebilir olmaktan uzaklaşmaktadır.

## **2.5 Kentsel Kıyı Gelişimi ve Değişimi**

Kentte var olan diğer mekanlara göre daha hızlı değişim yaşayan kıyılar, gelişim ve değişim yerleri olmuşlardır. Geleneksel olarak liman kentleri, liman bölgesinden dışarıya doğru büyüme göstermişlerdir. Ayrıca, kıyı birçok özelleştirme tesisinin bulunduğu mekanlar haline gelmişlerdir. İskeleler, büyük yük iskeleleri kent merkezinden ayrılarak kent içerisinde ya da çeperinde daha az görünür yerlere taşınmışlardır. Kamusal mekanların büyük ekonomik çıkarlar için özelleştirilmesi yani girişlerinin, kıyıya ulaşımın yasak hala getirilmesi; kıyı alanlarını kentli için fiziksel bir bariyer haline dönüştürmüş kent- kentli ve su ilişkisi bozmuştur. [10] İlerleyen yıllarda, gelişen teknoloji kent ve kentlinin ihtiyaçlarını değiştirmiştir. Ulaşım ihtiyaçları ve altyapı imkanlarının değişmesi gibi faktörlerle sanayinin giderek azalan kıyıya yakın olma ihtiyacı ve kent içerisinde giderek artan yoğunluk sonucu kamusal açık alanlara olan ihtiyacın artması gibi etkenlerle sanayinin kent içerisinde taşınması, kıyı alanlarında kamusal alan yaratmak için fırsat doğmasına imkân sağladı. Kent içerisinde ihtiyaçlara cevap vermediği için âtıl kalmış depolar, peronlar, çeşitli ana yollarında taşınması kıyı için fırsat sağlamıştır. Ayrıca izolasyon sorununa kenti kıyı ile entegre edebilecek kentsel yaşam kalitesini yukarı taşıyabilecek yaratıcı çözümler arayışına girilmiştir. Altyapıdan kaynaklanan engellerin kaldırılması aranan bu çözümler içerisinde önemli bir adımdır. Kentsel kıyı alanlarında yaşanan değişim sadece kıyıların yapısını değil çevresini de etkilemektedir. Kıyılar aynı zamanda çevresi ile olan ilişkisi sonucu sosyal, ekonomik yapıyı yansıtmaktadırlar. Kıyıların değişimini etkileyen bir diğer faktör ise teknolojidir. Örnek vermek gerekirse, teknolojinin ilerlemesi ile birlikte değişen ve büyüyen gemi yapılarına hizmet edecek liman boyutları değişmektedir. Bu durum ise kıyıların kullanımları ve mekânsal düzenlemeleri zaman içinde değiştirmektedir. Siyasi etkiler ile birlikte bütüncül olmayan anlık çözümler kıyı yapısını etkilemektedir. Bu da her kentsel kıyının kendi tarihsel sürecini yaşamasına sebep olmuştur. Başlangıçta eşya ve yolcu taşıma alanları olan limanlar yukarıda bahsedilmiş teknolojik ve ekonomik gelişmeler sonucunda sadece yük taşıma, tersane,

balıkçıların oldukları yerler olmaktan çıkmışlardır. Giderek gününün şartları cevap veremeyen bu mekanlar, sıkışmış kentlerde çok önemli kamusal mekân potansiyeli haline dönüşmüşlerdir. Kentsel alanların yeniden organizasyonunda, kentin rolünün yeniden belirlenmesinde ve yeni değerler kazandırmada bir fırsatlar alanı olarak değerlendirilmelidir.

## **2.6 Kentsel Kıyıların Geliştirilmesinde Etkili Olan Faktörler**

Kentlerde kıyılar he zaman odak noktaları olmuşlardır. Kentsel kıyılar sadece kentlere ekonomik destek sağlamamış aynı zamanda sosyal yaşamada katkıda bulunmaktadır. Bu nedenle kıyılar her zaman kentler için önemli bir yere sahiptirler. Kıyıların geçmişte yoğunlukla liman olarak kullanıldığı düşünürsek, ekonomik ve toplumsal hayatta zaman içerisinde gerçekleşen değişimler sonucu kıyılar yeni kullanım alanlarına olanak sağlayan mekanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. [11] Yeni kullanım alanlarına olanak sağlayan kıyıların gelişmesinde etkili olan başlıca faktörlerden söz etmek mümkündür. Bu faktörler; potansiyel alanlar, su ve arazi temizliği, tarihsel koruma hareketi, kentsel yeniden canlandırma ve deniz ulaşımına dönüş olarak sıralayabiliriz. Öncelikli olarak ‘potansiyel alanlar’ olarak gördüğümüz bu alanlar kent merkezinden uzağa hizmet etmek amaçlı olan yük taşımacılığı için var olan liman ve fabrika alanlarıdır. Bu alanlar yerel yönetimler için yeniden canlandırma projeleri için fırsat olarak görülen kentsel kıyılardır. Bir diğer faktör olan ‘su ve arazi temizliği’ ise; daha önceden sanayinin kent kıyılarında var olmasından dolayı bozulan su kalitesinin, sanayinin desantralizasyon sonucu yaşanan çevresel düzenlemeler ile birlikte parka, prestijli yaşam alanlarına dönüşüm gerçekleştirmeye başlamış ve kentsel kıyıların cazibesini artırmıştır. ‘Tarihsel koruma hareketi’ olarak adlandırılan diğer faktör, daha önceleri değer görmeyen fakat 1960 ve 1970’li yıllarda başlayan tarihsel koruma anlayışı kıyı alanlarının estetik önemini vurgulamak olmuştur. Faktörlerden bir diğeri ise ‘deniz ulaşımına dönüş’ tür. Kentsel kıyılar artık sadece ticari gemilerin bulunduğu bir mekân olmaktan çıkmış aynı zamanda deniz ulaşımında var olan yeni kullanımlarla kıyıların dönüşmesinde etkili bir faktör olmuştur. Feribotlar, gündelik hayat içerisinde bir ulaşım aracı olarak kullanılmakta ve kentsel kıyıları bir çekim merkezi haline getirmektedir.

## **2.7 Kentsel Kıyı Tasarımına Yönelik Yaklaşımlar**

Ulaşım imkanların artması ve teknoloji gelişmesi ile birlikte kentsel kıyılarda yeterince kullanılmayan, boş ya da terk edilmiş kısacası kent ile bütünlüğünü sürdüremeyen mekanlar bıraktı. Günümüzde bu kıyı mekanlarına yönelik tekrar değerlendirilmek ve kente yeniden entegre edebilmek üzere geliştirilmiş birçok planlama çalışması yapılmaktadır. [10] Kentsel kıyıların kimliğinin oluşmasında en önemli etkilerden birisi olan planlama-tasarım çalışmaları olmasına rağmen, genellikle bu kentsel kıyıların yapısını etkileyen özel şirketler, siyasi sebepler veya kentlerin mali fizibiliteleri etkili olabilmektedir. Ayrıca, kentsel kıyı alanlarında gerekli nitelikleri barındıran yapı elemanları doğaya karşı değil onunla bir bütünleşme içerisinde olmalıdır. Kentsel kıyıların endüstriyel servis alanı olmaktan çıkıp kent ve kentli için daha değerli bir dönüşüme uğrarken, doğal sistemleri ortaya çıkarılması üzerinde durulmalıdır. Kıyı tanımlaması yeniden yapılmalı doldurulan sahiller, düzleştirilen sahil şeritleri gibi hususlar yeniden incelenmelidir. Tamamın düzeltilme ihtimali olmasa da dönüşüm geçiren alanların yeniden yapılandırılırken doğallıktan yana fiziksel yapıyı güçlendiren yaklaşımlar söz konusu olabilmektedir. Günümüzde kent merkezlerinden sanayinin çıkması ile birlikte birçok kamusal alanlar yaratma imkânı doğmuştur. Bu durumda, günümüz şartları ile birlikte doğal çevreyi koruyabilecek kentin geri kalanı ile entegre sağlayan bir yaklaşım gerekmektedir. Bu hususta kentsel kıyı tasarımına yönelik çeşitli yaklaşımlar aşağıda verilmiştir.

## **2.8 Kentsel Sorumluluk**

Kentsel kıyılarda değişim ve dönüşümün olumlu bir şekilde sürdürülebilir, çevreye katkı sağlayan bir şekilde gerçekleşebilmesi için öncelikle kent ve kıyı beraber düşünülmelidir. Bu yaklaşım biçimine olanak sağlayacak en önemli araçlardan birisi ise yarışmalardır. Yarışmalar, tasarlanacak mekanlar için yaratıcı fikirler sunmak ile birlikte aynı zamanda doğru yaklaşımları saptamada da önem arz etmektedirler. Fakat unutulmamalıdır ki, en iyi yarışmalar bile bazen yetersiz kalabilmektedirler. Çünkü, kıyı ve kent bir binanın mimari çözümlenmesinden daha öte karmaşık bir konu olan kamu sorunlarına hitap etmelidir. Toplumsal değerleri göz önüne alarak sürdürülebilir ve geleceğe yönelik olmalıdır.

### **2.8.1 Anlam ve Kimlik**

Kentsel kıyı iyileştirme çalışmaları, kent içerisinde faaliyeti azalmış mekanlara yönelik yeni bir anlam aynı zamanda kimlik kazandırmayı amaçlamaktadır. Tarih boyunca bir topluma statü kazandıran çeşitli yapılar, projeler olmuştur. 1900'lü yılların başından itibaren, giderek artan kent nüfusuyla birlikte çeşitlenen kent kullanıcılarının ihtiyaçlarına yönelik kent içerisinde ve kıyı alanlarında çeşitli köprüler, rıhtımlar, eğlence parkları gibi mekanlar üretilmiştir. Günümüzde ise, bu alanlarda ortaya çıkan eksiklik bu mekanların artan nüfusu ile orantılı artan talebe karşılık verememesidir. Yeniden ele alınan mekân çözümlerinde bir diğer problem ise kapitalist sitemin bir parçası olmak ve birbirine benzer sadece farklı konumlarda mekanlar üretilmesidir. Eğer bu hususta dikkatli olunur ve mekân kendi içerisinde bulunduğu kente ve topluma uyum içerisinde olursa kentsel kıyıları güçlü bir anlam ve kimlik kazanabilir olurlar.

### **2.8.2 Kentsel Dokuyu Yaymak**

Kentsel kıyının yeniden canlandırmada geçerli olan en etkili yöntemlerden birisi olarak kabul edilen yaklaşımlardan bir diğeri ise mekâna çeşitli yeni faaliyetler kazandırmaktır. Fakat, yeni kazandırılacak bu faaliyetler için kıyı doldurmak doğru bir yaklaşım biçimi değildir. Kentin yaşanabilir ve kentsel açıdan sürdürülebilir olabilmesi için çevresel değerlere önem verilmelidir. Kentsel kıyıların açık kamusal mekanlar olarak korunması; çevreye uygun olmakla birlikte, kent imajı, karakteri ve yaşam kalitesi bakımından da önemlidir. Bu yaklaşım kent ile kıyıyı ayrı ayrı düşünülmesi gerektiğini vurgulamamakla birlikte aksine kentsel dokuyu kıyıya kadar ulaştıran bir bütün olarak ele alınması gerektiğini anlatmaktadır. Kıyı tasarımında yapılan bir diğer yanlış ise, kıyıyı sadece 'su sınırı' olarak kabul etmektedir. Fakat kıyı, kent dokusu içinde kamusal mekân olarak erişim imkanı sunan ve kıyı görünürlüğünü arttıracak şekilde düşünülüp ele alınmalıdır.

### **2.8.3 Kıyı Yapıları**

Kent içerisinde var olan kıyıları içerisinde bazen zaruri olarak kıyı boyunca inşa edilen veya edilecek yapılarla karşılaşmak mümkündür. Bu durumlarda kıyı yapıları kıyının bir geçiş kapısı gibi çalışmalı ve çevresi ile uyumlu cepheler tasarlanarak düşünülmelidir. Rıhtımlar

gibi bazı kıyı yapılarının kentsel dokuya entegre olması oldukça zordur. Fakat kentlerin tarihi karakterine ve kimliklerine ışık tutan yapılardan birisidir rıhtımlar. Bu tarz mekanların yeniden kullanım kazandırılması oldukça zordur. Aynı zamanda eski rıhtımların rekreasyonu ise oldukça maliyetlidir. Bu durumda söz konusu rıhtımları yıkmak ve kamuya ait açık mekanlar yaratmak düşünülebilir. Fakat geçmişin korunması ve yenilenmesi, kıyıların yeniden kullanımı açısından hazırlanan planlarda aranan tek kriterdir. Ancak süreklilik ile geçmiş arasında dengeyi sağlamakta oldukça önemlidir.

#### **2.8.4 Bağlantılar ve Akışkanlık**

Günümüzde toplum içerisinde çoğunluklu olarak 'kıyı kent' kavramı yanlış anlaşılmaktadır. Kıyısı olan kentlerin, kıyı kent ile aynı manaya gelmediği aşikardır. Kıyı kenti kavramı, kıyının kent ile güçlü bir bağlantısı olduğunu bize söylemektedir. Bu bağlamda, kent içerisinden kıyıya doğru meydanlar, sokaklar ile birlikte açılan kamusal mekanlar ağıdır. Merdivenler, kenarlıklar, gölgelikler ve peyzaj gibi parçalarla bir bütün olarak elde edilebilir.

#### **2.8.5 Suyun Mekânsal Boyutu**

Her su birimi farklı bir mekânsal boyuta sahiptirler. Örneğin, kent içerisinde var olan nehirler, ırmaklar ve akarsular kent için önemli olan çizgisel (linear) koridorlardır. Ve bu koridorlar sonunda ulaştıkları kıyıları ile bir bütün olarak ele alınmalıdırlar. Dolayısı ile kent içerisinde var olan önemli kamusal alanlardır. Ayrıca, bu mekanlar kent içerisinde farklı aktivitelerin yapılmasına olanak sağlayan yerlerdir. Kent içerisinde suya ulaşım ve kullanım çeşitliliği, kentin ve kentlinin kültürünü de etkilemektedir. Örneğin, kentin içinde barındırdığı su alanlarında gerek kalıcı gerekse geçici olarak yapılan iskeleler, kentliye tekne bağlamak, kano kullanmak, balıkçılık ile uğraşmak, dinlenme alanları yaratmak gibi çeşitli yeni aktiviteler kazandırabilir. Ayrıca kıyıda büyük ölçekli yapılan kentsel değişimlerin kentli ile bütünleşmesi aniden gerçekleşemez. Bu değişimler ancak zamanla yeni bir çerçevenin oluşmasına sebep olurlar.



### **2.8.6 Duygusal Deneyim**

Son yıllarda kentler içerisinde var olan kıyıların giderek tahrip olması sonucu, kent içerisinde yaşayan insanların kıyı mekanlarından beklentileri değişime uğramıştır. Kıyıları sadece bir çalışma alanı olmaktan çıkmış aynı zamanda yaşama, oynama gibi birçok çeşitli aktivitelerin yapılmasına imkan sağlayacak mekan anlayışı başlamıştır. Bu kıyı mekanlarının tasarımında çeşitli aktivitelere imkân sağlayan yaklaşımlar benimseniyor olsa da bazen aşırı derecede kullanılan sert zeminler, kullanıcıyı mekândan uzaklaştırmaktadır. Yapılan ve yapılacak olan tasarımın içerisinde peyzaja yer verilmesi bu hususta oldukça önem taşımaktadır. Peyzajla bir bütün olarak tasarlanan kentsel mekanlarda mekân kullanımı; faaliyet açısından çeşitlenen, sosyal kullanımın arttığı ve kentlinin yeni deneyimler kazanacağı mekanlar haline gelmektedir. Başarılı bir şekilde tasarlanan kentsel kıyıları duygusal deneyimi arttırdığı gibi, çevrenin doğal ilgi çeken özelliklerini de geliştirmektedir. Ayrıca tasarım tek bir amaç için yapılamamalıdır; tasarıma yüklenen amaç ve anlamlar araştırılmalıdır. Mekânın değişimine zaman içerisinde uyum sağlayarak değer kazanmasına olanak sağlamalıdır.

### **2.9 Türkiye’ de Kıyı Alanını İlgilendiren Mevzuatlar**

Türkiye Cumhuriyeti tarihinde ilk olarak 1966 yılında kıyı alanlarını ilgilendiren bir mevzuat ortaya çıkmıştır. Su kıyısından en az 10 metre mesafenin toplum yararına ayrılmasını öngören ‘Milli Kıyıları Kanunu’ isimli bir öneri olmuştur. Fakat bu öneri yasalaşamamıştır. [12] 1972 yılına gelindiğinde Türk Hukuk Sisteminde kıyının tamamen bir yasa maddesine konu olmasına sağlayan maddeler gerçekleşmiştir. 6785 sayılı ‘İmar Kanunu’nda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkındaki 1605 Sayılı Kanun’un Ek7. Ve 8. Maddeleridir. Bu tarihten önce, kıyıya özgü bir hukuki madde söz konusu değildir. Ve kıyı ile ilgili konular 1926 Medeni Kanun’un ve 1961 Anayasası’nın ilgili hükümlerinden faydalanılmaktaydı. [13] 1605 Sayılı Kanun’un ek 7. Ve 8. Maddelerine göre kıyıları, herkesin eşitlik ve serbestlik ile yararlanması gerektiğini, üzerine yapı yapılamayacak ve yapılabilecek yerlerin belirtildiği, yapı yoğunluklarının ve uzaklıklarının saptandığı gibi sınırlamalar getirilmiştir. Fakat kıyıları, kirliliğini önlemek, ekonomik ve toplumsal gelişmeye olan katkıları gibi hususlar ele alınmamıştır. [14] Ayrıca 7. ve 8. Maddelerde ‘

kıyı' kelimesi kullanılmamış yerine deniz, göl kenarları şeklinde ifadeler kullanılmıştır. O yüzden bu maddeler kapsamında kıyıların bütününe korumaya yeterli olmadığını düşünmekten ziyade bu hususta öncü oluşunun üzerinde durmakta yarar vardır. Ayrıca 7. ve 8. Maddeler uygulama aşamasında farklı sonuçlar ortaya çıkarmaya başlamıştır. Kıyılarda doldurma sayısı giderek artmaya başlamış ve özel mülk haline getirme önlenememiş hatta giderek fazlalaşmıştır. 1980'li yıllara geldiğimizde kıyılar ile ilgili önemli adımlar atılmıştır. 1982 Anayasası olmak üzere, "Turizmi Teşvik Kanunu", "Sahil Güvenlik Koruma Kanunu", "Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu", "Çevre Kanunu" ve "Milli Parklar Kanunu" ve "Boğaziçi Kanunu" oluşturulmuştur. Ayrıca 'Kamu Yararı' başlığı altında 43.madde olan; 'Kıyılar Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir" ile anayasa kuralı haline gelmiştir. Daha sonra 27.11.1984 kabul tarihi olan 3086 sayılı 'Kıyı Kanunu'; 01.12.1984 tarihli, 18592 sayılı Resmî Gazete' de yayınlanması ile birlikte Türkiye'de ilk defa doğrudan kıyılara yönelik bir yasal düzenleme gerçekleştirilmiştir. Ve kıyılar ile ilgili hükümler tek bir kanun altında toplanmıştır. 3086 Sayılı Kıyı Kanunu'nun uygulanma biçimini göstermek üzere, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından yaklaşık bir yıl sonra 18.05.1985 tarihinde "3086 Sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik" çıkarılmıştır. Bu yönetmelikte; metin içinde geçen bazı kavramların tanımlarına, yönetmeliğin uygulanması ile ilgili genel esaslara, kıyı dolgu alanları ile arazi kazanılmasına, kıyı kenar çizgisinin saptanmasına, kıyı ve kıyı kuşağında yapılanma ile ilgili kuralları kapsamaktadır. 3086 sayılı Kıyı Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden iki yıl sonra, 1986 yılında, bu kanunun bazı hükümlerinin kamu yararına aykırı biçimde düzenlendiği gerekçesi ile, Anayasa Mahkemesi'nde iptal davası açılmıştır. Bakanlar Kurulunun onayı ile imar planı kararlarıyla kamu önceliği olan yerler dışında özel yapılanmalara izin verilebilmesine ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığının görüşü ile kamu yararının gerektirdiği durumlarda deniz, göl ve akarsudan doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanılabilmesine olanak sağlayan 3086 Sayılı Kıyı Kanununun 4., 6., 9., 13. ve geçici 2. maddelerinin Anayasa Mahkemesi tarafından iptaline karar verilmiş; ancak, söz konusu maddelerin iptal edilmesi sonucunda kanunun diğer hükümlerinin

uygulama olanağı kalmadığı için 10.07.1986 tarihinde kanunun tümü iptal etmiştir. [13] Uygulanma olanağı kalmayan 3086 Sayılı Kıyı Kanununun yerine, dört yıl sonra, 04.04.1990 tarihinde “3621 Sayılı Kıyı Kanunu” çıkarılmıştır. Fakat arada kalan dört yıl boyunca kıyılar, geçmişte olduğu gibi yasal dayanaklardan yoksun kalmış ve bir gerileme yaşamıştır. 3086 Sayılı Kıyı Kanunu’nun iptal gerekçeleri göz önünde tutularak, 3621 Sayılı Kıyı Kanunu’nda, kıyı tanımı içerisine kayalık alanlarda eklenmiş ve daha önce yaşanan kanunsal boşluktan kaynaklanan yağmalanmanın önüne geçilmiştir. 3621 sayılı Kıyı Kanunu’nun değişen maddeleri ile ilgili yönetmelik67 de dönemin Maliye ve Gümrük Bakanlığı ile Turizm Bakanlığının görüşleri alınarak hazırlanmış ve yürürlüğe girmiştir. 3830 Sayılı Kıyı Kanunu’nda ise ‘kıyı çevresi’ yeniden tanımlanmış ve kıyı kenar çizgisinden kara yönüne doğru 100 metre olarak karar verilmiştir.

100 metrelik mesafenin deniz yönündeki ilk 50 metrelik kısmı kıyı alanlarının devamı niteliğinde olup; yaya yolu, gezinti ve dinlenme alanları, seyir ve rekreatif amaçları ile kullanıma ayrılmıştır. Söz konusu yönetmelikte rekreatif alanlar; “toplumun eğlence ve dinlenme gereksinimlerini karşılamaya yönelik olup, açık olarak düzenlenen oturma ve yemek yerleri, yemek pişirme yerleri, çeşmeler, oyun ve açık spor alanları, açık gösteri alanları ve yeşil bitki örtüsü bulunan alanlar” olarak tanımlanmaktadır. 50 metrelik kısmı ise; toplumun yararlanmasına açık konaklama içermeyen günübirlik turizm yapı ve tesisleri, açık otoparklar, arıtma tesisleri, taşıt yolları yapılmasının mümkün olduğu alanlar olarak tanımlanmaktadır. 3830 Sayılı Kanun’da; doldurma ve kurutma yolu ile kazanılan araziler de dahil tüm kıyı alanlarında; uygulama imar planı yapılıp onaylanmadan hiçbir yapı ve tesis yapılamayacağı hükme bağlanmıştır. Ayrıca, kıyı şeridinin kara yönündeki ikinci 50 metrelik kısmında yapılması mümkün olan toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm yapı ve tesisleri için birtakım kurallar getirilerek, kıyı şeritlerinin tamamen lokanta, çayhane, pastahane vb. tesisler ile dolması önlenmeye çalışılmıştır. [15] 2004 yılına gelindiğinde ise; 25418 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmış ‘Kıyı Kanununun Uygulamasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik’ ile, kıyıların toplumun tüm kesimleri tarafından hiçbir kısıtlama olmaksızın eşit bir şekilde yararlanabileceği, özel mülkiyet hakkının tanınmadığı ve konut dokunulmazlığı olan yapılar yapılamayacağı belirtilen yürürlükte olan Kıyı Kanununda, çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. Öncelikle Kıyı Yönetmeliği’ne daha sonra da Kıyı Kanunu’na

eklenen bir madde ile kıyılar, ‘Kurvaziyer Liman’ yapılmasına imkan sağlamış olup kısaca alışveriş merkezli liman olarak tanımlanmıştır. Yönetmelik şu şekildedir;

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

Bu tanım ile birlikte kıyı alanlarında dolgu imkânı ortaya çıkmakta ve dolgu alanları üzerinde ise uzun süreli kiralama ile işletme oluşturabilmenin önü açılmaktadır. İstanbul’da Galataport projesinin özelleştirilmesinin gündemde olduğu dönemde hükümet tarafından gerçekleştirilen bu Kıyı Kanununda yapılan düzenlemeler İstanbul Galataport projesinin dayanağı olmuş ve o günden, günümüze kadar devam eden bir gündem haline dönüşmüştür. Bu yönetmeliklerin yayımlanması ile birlikte meslek örgütleri Danıştay’a başvurarak bu yönetmelikleri iptal ettirmek istemiş ve Danıştay 6. Daire; ‘Anayasanın 43. maddesi gereğince kıyıda yapılacak olan düzenlemenin kanunla getirilmesi gerekirken yönetmelikle yapılaşma hakkının genişletildiği belirterek’ yönetmeliği iptal etmiştir. Bu durum ise; yürürlükte durdurulmasına yol açmıştır. 2005 yılının Temmuz ayına gelindiğinde ise hükümetin çıkardığı bir yasa çerçevesinde, 2830 sayılı Kıyı Kanunu’nun gerekli maddesinde yapılmış olan değişiklik ile iptal edilen ‘kurvaziyer liman’ kanun hükmü haline getirilmiştir. 2010 yılının sonlarına doğru hazırlanan “Kıyı Kanunu’nda Değişiklik İçeren Kanun Taslağı’nda ise; kıyılara ilişkin yeni bir düzenleme dikkat çekmiştir. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından son şekli verilen 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” maddesi yeni soru işaretlerine neden olmuştur. [13]

## 2.10 İstanbul'da Kıyı Kullanım Çeşitleri

İstanbul tarihinde kıyı alanlarına birçok kez müdahale edilmiştir. Bu müdahalelerin en yaygın şekli ise 'kıyı dolgu alanları' olmuştur. [16] İstanbul'u Avrupa yakasından Asya yakasına, kuzeyden güneye kıyı boyunca rastlayacağımız kıyıya paralel bir şekilde konumlanan karayolu çevrelemektedir. Bu sahil yollarının geçmişi, Avrupa yakası için 1950'li yıllara dayanırken, Asya yakası için Bedrettin Dalan'ın belediye başkanlığı yaptığı 1980'li yıllara dayanmaktadır. 'Kıyıyı kamuya açma' düşüncesi ile yapılan karayolları aslında kıyıları daha ulaşılabilir kılmış olsa da kıyının kullanım olanaklarını ve kalitesini beraberinde azaltmıştır. Halbuki, 1960'lardan sonra dünyanın çeşitli yerlerinde otoyol karşıtı protestolar olmuştur. Bu protestolar 'yol çözümü' nün kent kalabalığını ve trafiği daha da kötüleştireceğini işaret etmişti. [27]

İstanbul kıyıları için yapılan müdahalelerden en yaygın olan 'dolgu' anlayışı olmuştur. Bu alanlara; 'Arsa odaklı müdahale' , 'Karayolu odaklı müdahale' ve 'Kamusal alan odaklı müdahaleler şeklinde müdahale edilmiştir. [16] Tarih boyunca kıyılara geleneksel olarak en yaygın olan müdahale şekli arsa odaklı müdahaledir. Yerleşim alanlarını küçük bir iskele etrafında geliştiği zamandan beri hayatın akışının genellikle kıyıda devam ettiği mekanlarda insanlar limana yakın yerleşmenin avantajından dolayı kıyı alanlarına en yakın olabilecekleri yerleri seçmişlerdir. İstanbul'un kıyı semtlerinin birçoğunda arkaik dolgu alanları bulunması da buna bir örnek teşkil etmektedir. Karayolu odaklı müdahale biçiminde ise; İstanbul'un temel olarak gelişmesinin en önemli etkenlerinden birisi karayollarıdır. Oluşturulan çevreyolları, kıyı dolgu alanları ile birlikte mahalle ve semtlerin yapıları değişmiş olup yeniden tanımlanmasına sebep olmuştur. Bir diğer müdahale biçimi olarak ise karşımıza kamusal alan odaklı müdahale biçimi çıkmaktadır. Bu müdahale biçiminde karayollarının kent ve suyu ayırmasına karşılık, kentlilerin kullanımı için genişletilmiş, düzenlenmiş dolgu alanlarıdır. Bu alanlarda rekreasyon amaçlı hafif bir yapılaşma geliştirilmiştir. Kıyı dolgu alanlarından İstanbul'da Caddebostan kıyı yolu buna örnek olarak söylenebilir.

## **2.11 Yurt Dışından Örnek proje**

Tez çalışmasının bu bölümünde ise Amerika Kıtasında ABD’de bulunan Baltimore şehrinde yer alan Kıyı alanının yeniden geliştirilme projesi incelenmiştir.

### **2.11.1 Baltimore – Inner Harbor Bölgesinin seçimi**

Kentsel kıyı geliştirme projeleri kapsamında dünyadaki ilk projelerden birisi olması ve başarı ile sonuçlanmış olması, değerlendirmekte olduğumuz İstanbul’da yapımı devam eden Galataport projesini daha detaylı anlayabilmemiz açısından önemli bir yere sahiptir.

### **2.11.2 Baltimore – Inner Harbor bölgesinin konumu ve önemi**

Birleşik Amerika devletinin doğusunda bulunan Maryland eyaletinin bir şehri olan Baltimore ABD’nin en önemli limanlarından birisi olmuştur. Patapsco Nehri üzerinde yer alan ve Chesapeake Körfezinde 1726 yılında kurulmuş önemli bir uluslararası ticaret limanına sahip olan Baltimore kenti, Çoğunlukla 18.yy da tütün ve daha sonra 19.yy gelindiğinde demir ve bakır ihracatı ile giderek büyüme göstermiştir. Önceleri ticaret şehir olan Baltimore giderek sanayi şehrine dönüşmüştür. Fakat, 20.yy başlarında Baltimore’da gerçekleşen büyük yangın sonucunda ise finans merkezi alanı ve liman alanının harap olmuştur. Yangından sonra söz konusu liman bölgesinde yeniden yapılandırma çalışmaları olmamış ve bölgenin giderek atıl bir alan olmasına sebep olmuştur. Atıl bir hal almasının sebepleri içerisinde aynı zamanda [17] 1950-1960 yılları arasında her Kuzey Amerika kentinde görüldüğü gibi, banliyöleşme ve endüstri alanlarının kentten desantralizasyonu sonucunda, kent merkezinde bir çöküş yaşamaya başlamıştır. [18]



*Şekil 1 Tarihi Baltimore Limanı*

*Kaynak: <http://www.kilduffs.com/Baltimore.html>*

### **2.11.3 Baltimore – Inner Harbor Proje Alanı**

Kuruluş tarihinden beri gittikçe gelişerek büyüyen Inner Harbor liman şehri çeşitli sebeplerden dolayı özelliğini yitirmiş ve atıl bir hal almıştır. Inner Harbor bölgesine yeni işlevler yüklenerek yeniden kentte kazandırmak için master plan geliştirilmiştir.

### **2.11.4 Baltimore – Inner Harbor bölgesini yeniden canlandırma**

Tarihi boyunca liman şehir olarak hayatta kalmış olan ancak çeşitli sebeplerle birlikte giderek önemini kaybeden Inner Harbor bölgesi için yeniden canlandırmak ve geliştirmek için master plan hazırlanmıştır. (Şekil.2)



*Şekil 2 Baltimore - Inner Harbor Projesi*

Baltimore, Inner Harbor bölgesi için tasarlanan master plan, otuz yıllık bir süreyi kapsayarak, dört ana başlık altında toplanmıştır. Bunlardan birincisi; Belediye binasının yeniden inşası ve ‘City Hall’ ile ‘Inner Harbor’ birlikte tasarlayarak alışveriş merkezinin de bu inşaatla eklenmesi tasarlanmıştır. İkinci olarak; Kentin ‘Charles Center’ olarak adlandırdıkları alandan, Inner Harbor alanına doğru olan alanda ofis kullanımı oluşturulmasıdır. Bir diğer başlık olarak, Liman bölgesinin doğusundan ve batısında tasarlanan alçaktan yüksek kata doğru olan konut bölgesi oluşturulması. Son olarak dördüncü başlık olarak ise; Proje alanı içerisinde rekreasyonel, kültürel ve eğlence tesislerini içeren bölgeler tasarlanmıştır. Ayrıca proje içerisinde yer alan Hyatt Regency oteli, kongre merkezi, Dünya Ticaret Merkezi, Bilim Merkezi, Ulusal Akvaryum fonksiyonları ve projenin kıyı alanında yer alan açık alanlar, festival alanları da projenin kıyı alanı kullanımını kolaylaştırmıştır. [17] Proje bölgesinin ziyaret eden ziyaretçilere göre yapılmış olan bir çalışma sonucunda elde edilen bilgilere bakacak olursa eğer; ziyaret edenlerin %48 inin günübirlik ziyaretçi olduğunu tespit edilmiştir. Ayrıca %52 oranındaki ziyaretçilerin turist olarak geldiğini söylenmiştir. Gelen turistlerin içerisinde ise %26 sının ana tatilleri olduğunu ve %64’ ünün ise kısa süreli bir tatil olduğunu söyledikleri tespit edilmiştir. Geriye kalan kısmın ise şehirde yaşayan arkadaşlarını ve akrabalarını ziyaret amaçlı olduğundan bahsedilmiştir. [17]





Şekil 3 Baltimore - Inner Harbor Projesi 2

Kaynak: <https://www.gilbaneco.com/development/projects/baltimore-inner-harbor-east/>

### 2.11.5 Inner Harbor Projesinin Planlanması ve Finansmanı

Dünyada var olan birçok projeye örnek oluşturan Inner Harbor projesinin temelleri 1955 yılında ‘The Greater Baltimore Committee’ kurularak atılmıştır. Kurulun içerisinde planlılar haricinde kentin yöneticileri ve iş çevresi de yer almaktaydı. Oluşturulan kurulun temel hedefleri vardı. Bunlar; kurullar arası koordinasyonu sağlayarak planlamayı oluşturmak ve oluşacak olan finansal sorunları giderici tedbirler almaktı. Finansal destek için ayrı bir kurul oluşturuldu. [19] Oluşturulan bu kurul kullanıcılardan ve hazineden toplamda 225.000 dolarlık finansman sağlamıştır. Baltimore kıyı alanı canlandırma projesinin temelini, belirlenen politikaların süreç içerisinde devamlılığını kamu ve özel sektör ortaklığı oluşturmuştur. Temelde oluşturulmuş olan ‘Center City Inner Harbor Development Corporation’ şirketinin dört ana görevi bulunmaktaydı. Bunlardan birincisi; Kamusal yarar gözetilerek, farklı aktiviteler arasından koordinasyonu sağlamak ve varolan işlevleri yeniden düzenlemektir. İkinci olarak ise; Kamusal alanların ( Akvaryum, Kongre merkezi, Kamu binaları) tasarımında ve geliştirilmesinde müşteri gibi algılamak ve ona yönelik tutum sergilemek olmuştur. Üçüncü olarak; Arazi içerisinde âtil kalmış alanların yeniden tasarlamak ya da temizleyerek yeniden kamusal mekan yaratılmasına imkan sağlanmasıdır. Son olarak ise; Tasarlanan projeleri gözden geçirmek ve bunlarla birlikte planlama amaçları ışığında estetik niteliklerinin karşılanmasını sağlamaktır.

### **2.11.6 Baltimore – Inner Harbor Sonuç**

1970 yılında yapımına başlanmış olan Dünya da birçok kentsel kıyı alanındaki yeniden geliştirme projesine öncülük eden Inner Harbor karma kullanım projesi; ticaret, ofis, konut alanları ve açık alan düzenlemelerini barındırmaktadır. Ayrıca bu alanlarla birlikte turizm amaçlı kullanım da söz konusudur. Bölgede yapılan festivaller, konserler, sergiler ve diğer birçok aktivite, mekanı dinamik tutması ile birlikte aynı zamanda ekonomiye de önemli bir katkı sağladığından söz edebiliriz.



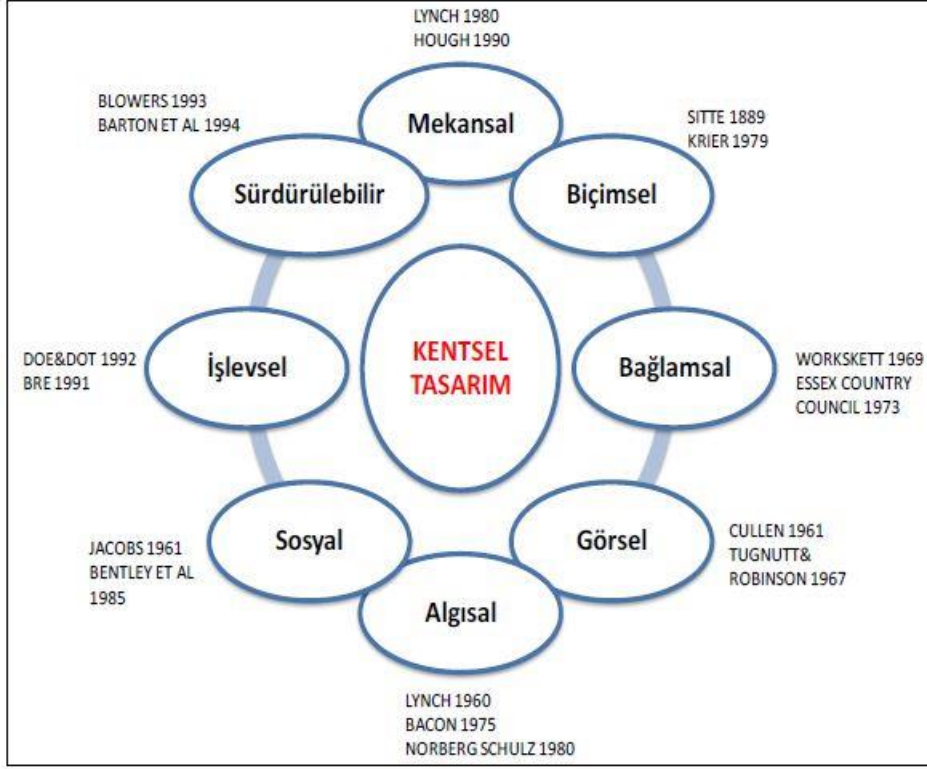
## ÜÇÜNCÜ KISIM

### **Bir Kıyı Tasarım Aracı Olarak, Kentsel Tasarım ve İlkeleri**

#### **3.1 Kentsel Tasarım Kavramına Yaklaşım**

Dilimize ‘planlama’ kavramı eski tabirle ‘tertip etme’ anlamına gelen ‘düzenleme’ fiilini anlatmaktadır. Türk Dil Kurumu’na göre ise planlama ‘ulaşılacak amaçları belirleyen, tarım, ulaşım, sanayi vb. kesimlerdeki artış ölçüsünü tespit eden ve uygulanması gerekli çareleri önceden gösteren ekonomik, sosyal programın belli süreler için hazırlanması İş’idir. Bunun dışında ise tasarımın sadece bir planlama ya da düzenleme olmadığı aşikardır. Tasarım, planlama ötesinde yaratıcı bir eylem (sanat) olduğu herkes tarafından kabul görmüştür. Kenti geliştirmek için gerekli olan kentsel tasarım ile kent planlama birbirinden ayrılmıştır. Planlama yöntemlerinin, birçok sorunsalın çözümünde yetersiz kalması sebebiyle, sorunlara çok disiplinli yaklaşan planlama ve mimarlık ara kesitini oluşturan kentsel tasarım kavramı ortaya çıkmıştır. Kentsel tasarım daha çok sanata yönelikken, diğerleri daha çok teknik birer işidir. Ayrıca kent planlama ve kentsel tasarım, kentin değişmesinde veya gelişmesinde aynı şeye hizmet etseler de farklı ekiplerce çalışmaktadırlar. Kent geliştirme faaliyetleri birçok disiplin anlayışlarının ilgi alanı içerisinde olup aynı zamanda politik tercihleri de içermektedir. Her ne kadar farklı disiplinlere ya da farklı bakış açılarına göre farklılıklar gösterse de genel olarak kentsel tasarım; Kentin yeni mekanlar oluşturmasına ya da var olan mekanları geliştirilmesine yönelik proje üretme ve uygulama sistemleri olarak tanımlanmaktadır.[20] Yani sosyal, politik, ekonomik ve fiziksel yapısı sürekli bir gelişim yahut değişim içinde olan kentin, kullanım farklılıkları olan binalara ve bunları besleyen yaya hareketlerinin, servislerinin, bunların arasında var olan mekanları tasarlamaktır.

Ayrıca kentsel tasarım kavramını anlayabilmek için, Kuramcılardan M. Carmona’nın tasarlamış olduğu modeli incelemekte fayda vardır.



Şekil 4 Kentsel Tasarımın Kavramsal Yapısı

M. Carmona 'Kentsel Tasarım' araçları; Mekânsal, Sürdürülebilirlik, İşlevsel, Sosyal, Algısal, Görsel, Bağlamsal, Biçimsel olarak sekiz ana başlıkta toplamıştır.

### 3.2 Kentsel Tasarım Kavramının Ortaya Çıkışı

Kentin fiziki yapısını şekillendirmek için planlama, mimarlık, peyzaj mimarlığı gibi bilim dalları arasında bağlantı kurmayı amaçlayan kentsel tasarım kavramı İngilizce 'Urban Design' kavramının tercüme edilmesi ile birlikte dilimize girmiştir. Kentsel tasarım, uzun zamandır var olmasına rağmen yeni diyebileceğimiz bir uzmanlık alanıdır. Kentsel tasarım kavramı bugünkü anlamı ile ilk olarak 1956 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde bulunan Harvard Üniversitesi'nde planlama ile ilgili bir konferansta tartışıldığını bilmekteyiz. [21] Bir sene sonra ise kentsel tasarım kavramı Amerikan Mimarlık Enstitüsü tarafından yayınlanmıştır. 1960 yıllara gelindiğinde kentsel tasarımın öncülerinden Kevin Lynch ve Jane Jacobs tarafından, 70'li yıllarda ise Leon ve Rob Krier, Robert Venturi ve diğer bir çok bilim insani tarafından tartışıldığı ve daha geniş çevrelere yayıldığını söyleyebiliriz. [22] Bu yaklaşımın Amerika'da ortaya çıkma sebebini inceleyecek olursak

eğer o yıllarda Jane Jacobs'a göre kentlerin canlı ve yaşanabilir olması engellenmiştir. Engellerin kalkabilmesi için Jacobs bazı koşullar ileri sürmüştür;

- Kentsel dokular içinde karışım ve çeşitlilik olması gerektiği
- Kentsel doku içerisinde yüksek yoğunluk sağlanması
- Kent içerisinde var olan eski yapıların dikkate alınması ve değerlendirilmesi gerektiği
- İnsanları ön planda tutan yapılaşmalar olması gerektiği

Jacobs'un ve diğer bilim insanlarının yaklaşımlarını iyi analiz edebilmek için 2. Dünya Savaşı sonrası döneme denk gelmesi ile birlikte kentlerin gelişiminde temel kavram olan 'modernlik' anlayışıdır. 1928 yılına gelindiğinde ise İsviçre'de 1. CIAM (Uluslararası Modern Mimarlık Birliği yani Congres Internationaux d'Architecture Moderne) bildirisi ve 1933 yılında CIAM 4 toplantılarından sonra Le Corbusier'in kaleme aldığı 'Atina Bildirgeleri' olarak adlandırılan bildirgeler özellikle Avrupa'da ana referans olarak kabul görmüştür. Atina Bildirgesi'ne bakıldığında kent planlama her ne kadar iki boyutlu olmadığını, üç boyutlu bir planlama bilimi olduğunu söylese de zaman içerisinde modern kent planlamasına olan eleştiriler artmıştır. Atina Bildirgesi'nde dört ana işlevden söz etmek mümkündür. Bunlar; konut, dinlenme, çalışma ve ulaşım olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca, yapıların planlanmasında güneşin dikkate alınması gerektiğini, açık hacimleri ve yeşili ön planda tutarak geleneksel olan planlamadan uzaklaşmaya çalışılmıştır. [23] Bu doğan eleştiriler bakımından Amerika'da doğmuş olan 'Kentsel Tasarım' yaklaşımının kentlerde var olan potansiyellerini görmezden gelen modern yaklaşıma bir tepki olarak doğduğunu söyleyebiliriz.

Türkiye'de kentsel tasarım, 1970'li yıllardan itibaren ele alınmaya başlamıştır. Öncelikle İstanbul Teknik Üniversitesi'nin Şehircilik Bölümünde yapılan yeni düzenlemeler ile 'Yerleşmeler ve Şehircel Tasarım Uygulamaları' dersi başlamıştır. Fakat eğitim programları dışında ancak 1975 yılından sonra tartışılmaya başlanmıştır. [24] 1990 yıllardan itibaren Kentsel tasarım doğa ile bütünleşerek ekolojik değerlere daha çok önem vermeye başlamıştır. Tasarıma birçok öğenin katılımıyla kullanımlarda çeşitlilik sağlayan kentsel mekanlar tasarlamayı amaçlamıştır.

### **3.3 Kentsel Tasarımın Amaçları**

Tarih boyunca kentler, kentte yaşayanlar ya da uzman kişiler tarafından gelişmiş ve değişmiştir. Ülkemiz kentlerine bakıldığında, uzmanlar tarafından ele alınmış, tasarlanmış ya da planlanmış kentsel çevrelere rastlamak neredeyse imkansızdır. Toplumun kentsel çevre için algısının giderek artması yanı sıra uzman sayısının da artması, kentlerimizde giderek uzmanlar tarafından ele alınmış kentsel tasarım sayısının artacağı yönündedir. Öncelikli olarak kentsel tasarımın ülkemiz içerisinde önem kazanması kuşkusuz kent ve toplum için önemlidir. Bu hususta kentsel tasarımın çeşitli amaçları vardır. Kentsel tasarım amaçları temel olarak; imar planlarının elde edilmesi, tasarlanan projelerin kent ve kentli ile bütünleşmesinin sağlanması, kentsel alanlarda var olan yatırım kararlarına temel oluşturmak, kentsel gelişme açısından fikir sahibi olmak ve olası projelerin sınırlarını çizerek tanılamak, kentin hali hazırda sahip olduğu kimliğini korumak ya da güçlendirmek, yerel politik karar vericilere fikir vermek, uygulamaya yönelik tasarım hazırlamaktır. Kentsel tasarım ölçek, ele alınacak kentsel projenin tanımı ve hedefleri doğrultusunda proje boyutunu ortaya çıkarır. Genellikle kentsel tasarım amaçları içerisinde daha sonra var olacak yatırım aşamasında mimarlık, altyapı ve peyzaj düzenlemesi ile somut hale geleceği için önerilerinin esnek olması gerekir. Aynı zamanda kent parçalarının çeşitliliği ve şekillenmesi ile ilgili meselelerin boyutluluğunun nedeniyle tasarım ayrı uzmanlık alanlarını kapsamaktadır. Bu sebeptendir ki, kentsel tasarım sürecinde takım çalışması yürütmek esastır. Tasarım sürecinde projeler sadece kendi içerisinde çözümlenmemeli aynı zamanda kentsel bağlamda da ele alınması gerekmektedir. Son olarak, kentsel tasarım amaçları içerisinde verilecek olan imar hakları için temel oluşturan imar planlarına da temel oluşturmalıdır.

### **3.4 Kentsel Tasarımın Alanları**

Bir önceki bölümde bahsedilmiş olan kentsel tasarım amaçları bize gösteriyor ki; kentsel tasarım, kentlerin gelişme sürecinin ayrılmaz bir parçasıdır. Başlangıçta kentsel tasarım, daha çok mimarların ilgilendiği ve bu alanda bir uzmanlaşma olarak belirmiştir. Fakat günümüzde birçok disiplinin kesiştiği bir noktada, onların arasında bulunmayan ortak bir çalışma ortamı sağlayan disiplinler arası bir uzmanlık alanı olmuştur. Ne yazık ki kentsel tasarımdan ülkemizde pek fazla yararlanılmamaktadır. Ülkemizde genel olarak karşımıza çıkan projelerin birçoğu yatırımcılar tarafından elen alınmaktadır. Halbuki kamu

yatırımları; çarşılar, pazar yerleri, sokaklar, merdivenler, parklar, toplu konut alanları, sahil alanları gibi çeşitlendirebileceğimiz birçok yer uygulama öncesinde kentsel tasarım sürecinden geçmeleri gerekmektedir. Kentsel tasarımın bir parçası olmayan mekanlar imar planlarına göre belediyelerce onaylanmaktadır. Bu yüzden birbiri ile bütünlük sağlamayan yapılaşmalar meydana çıkmaktadır. Kentlerimizin gelişimi ve kimlikleri için kent içerisinde, kentin diğer yerlerine göre daha fazla önem teşkil eden mekanlar vardır. Bu gibi mekanlarda kentsel tasarım, mekânın mevcut ve olabilecek olan potansiyelini doğru değerlendirerek yatırımcılar arasında ortak hedefleri tespit ederek tasarım sürecini ele almalıdır. Kentsel tasarım, kentsel alanların mimari, peyzaj, altyapı uygulamalarını yönlendiren kentsel yaşam kalitesini arttıran eylem planıdır. Kentsel tasarım farklı disiplinler arası bir uzmanlık alanı olarak da yorumlayabiliriz. Kentsel tasarımın çok boyutlu bir yapısı olduğundan bahsetmekte fayda vardır. Kentsel tasarım, gayrimenkul geliştirme ekonomi, peyzaj mimarlığı, doğa bilimleri, sosyal bilimler, kentsel planlama, inşaat mühendisliği, hukuk, mimarlık gibi birçok disipline iç içe geçmiş bir yapısı vardır. Kentsel tasarım en çok mimarlık, peyzaj mimarlığı ve şehir planlama alanları ile yakındır. Fakat bunların birer uzantısı gibi düşünmektense hangi açılardan birleştiğini incelemekte yarar vardır. [25]

### **3.4.1 Kentsel Tasarım ve Mimarlık İlişkisi**

Binaların buldukları çevreye uygun olarak tasarlanması ve geliştirilmesi ön plandadır. Mimarlığın tek bina ölçeğinde yaptıkları projelerin kendi başına değerlendirildiğinde güzel olmasına karşın kent dokusu içerisinde kentin bütününe uymaları sonucu kentsel tasarım ve mimarlık ilişkisi gelişmiş ve önem kazanmıştır.

### **3.4.2 Kentsel Tasarım ve Peyzaj Mimarlığı İlişkisi**

Kentsel tasarım sürecinde kent içerisinde var olan yeşil alan planlamaları peyzaj mimarlığı ile kentsel tasarımın ortak alanlarıdır. Ekolojik öğelerin belirlenmesi, uygulanması gibi hususlarda kentsel tasarım ve peyzaj mimarlığı kentin bütünlüğü ve ekoloji için ortak çalışma yürütürler.

### **3.4.3 Kentsel Tasarım ve Şehir Planlama İlişkisi**

Belirlenen hedeflerle belli bir süreç içerisinde mekanları yaşanabilir kılmayı amaçlayan planlama, planlamadan daha çok kentsel tasarım politikaları üzerinde rol almaktadırlar. Kentsel tasarım sürecinde ayrıca ekonomi, doğa bilimleri, sosyal bilimler, hukuk gibi farklı rol alanları olan meslek dalları da vardır.

### **3.5 Kentsel Tasarımda Yeni Yaklaşımlar**

Hızlı bir şekilde gelişen dünya düzeni içerisinde kentsel tasarım ve kentsel tasarıma karşı yaklaşımlarda değişmektedir. Kentsel tasarımın bu değişimi, kentlerin gelecek nesillere aktarımı için oldukça önemlidir. [26] Öncelikle kentsel tasarımın günümüz yeni yaklaşım biçimlerini iyi anlayabilmemiz için genel olarak kentsel tasarım yaklaşımlarını incelemekte fayda vardır. Bu yaklaşımlar genel olarak 1990'lı yıllarda ortaya çıkmaya başlamıştır. Kentler, artan nüfus ve aldıkları göç sonucu hızlı ve kontrolsüz bir biçimde büyümelerini sürdürmekteydi. Bu sebeplerden dolayı kentlerin birey ve toplum üzerinde yaratmış ve yaratabilecek olduğu olumsuz etkiler göz önüne alınmış, kentsel tasarım bu sorunlara çözüm getirme odaklı olmuştur. Bu çözüm yaklaşımlarından birisi olarak, işlevlerini yitirmeye başlayan kent merkezlerine karşı 'Yeni Şehircilik' kavramı ortaya atılmıştır. Bu yaklaşım, kontrolsüz bir şekilde hızla büyüyen kentlere karşı bir tepki olarak ortaya çıkan kent dışı yerleşmelere, kentlerde kamusal mekân kaybına, kent dışı yerleşmelerden dolayı ortaya çıkan bireyler arası etkileşimin azalmasına karşı bir tepki olarak doğmuştur. [27] Bu ve buna benzer birçok olumsuz gelişmeler, kentsel tasarım ve planlama yaklaşımının gelişmesine sebep olmuştur. Bu gelişmelerin ortak noktası olarak; daha yaşanabilir bir çevre oluşturmak, kentsel yaşam kalitesini arttırmak odaklı olduklarını söyleyebiliriz. 1990'lı yıllardan sonra ortaya çıkmış bu yaklaşımları Sınmaz, 10 başlık altında toplamıştır. [28] bunlar; Yeni Şehircilik, Akıllı Büyüme, Sürdürülebilir Kentler, Ekolojik Kent, Yeşil Kentler, Düşük Karbon Kentler, Yaşanabilir Kentler, Yavaş Kentler, Kentsel Rönesans ve Dijital Kentler'dir.

Yeni Şehircilik akımı, ilk olarak 1990 yıllarda Virginia'da yapılmış olan New Urbanism (Yeni Kentleşme) Kongresinde ele alınmış, modernist işlevselcilikte daha önceden gözlenen bazı eksikliklere tepki olarak ortaya çıkmıştır. [27] Yeni kentleşme grubu içerisinde dikkatleri en çok üzerine toplayan 'Congress for the New Urbanism' (CNU) plancılarının amacı kentlere hayatlarını sürdüren insanlara, ekoloji ile uyum içerisinde



sürdürülebilir yapılar, bölgeler, mahalleler yaratmayı hedefleyen bir rehber ortaya çıkarmaktır. Bu kapsamda planlama yaklaşımı olarak Yeni Şehircilik akımının tasarım ilkeleri, yapı adaları ve sokaklar için yürünebilirlik olması, kamusal mekanlar için ışık ve ısı açısından oluşturulması gereken konfor ve kamusal mekanın ölçek bakımından insan ölçeğinde olması, tahrip olmuş yerleşim alanlarının yeniden kullanıma kazandırılması, yapılacak olan yapıların enerji verimliliği açısından doğru malzemelerin seçimi ile birlikte yenilenebilir enerji üretimi ve son olarak karma kullanım alanları oluşturarak verimliliği arttırmak ve sağlıklı yaya erişimi hedefleri arasındadır.

Bir diğer yaklaşım olarak Akıllı Büyüme (Smart Growth) 1997 yılında yukarıda örneği verilen Baltimore – Inner Harbor projesinin olduğu Maryland eyaletinde ortaya çıkmıştır. Maryland eyaletinin valisi tarafından kentsel yayılmayı engellemek amacı ile ortaya atılmış bir yaklaşım biçimidir. Bu sayede başta California, New Jersey ve New York olmak üzere birçok şehirde kapsamlı bir planlama politikası tercih edilmiştir. Bu doğrultuda birçok kanun çıkartılmıştır. ‘Akıllı Büyüme’ de amaç mekanın daha akıllı kullanımı ile yeni alanlarda ve yeniden geliştirilen kent merkezlerinde bütünleşik, karma kullanımları yaratmak olmuştur. [27] Akıllı Büyüme’nin tasarım ilkeleri arasında; kompakt yapı tasarımı, karma alan kullanımı, mahalleleri kimlik oluşturarak aidiyet hissi yaratma ve yürünebilir kılma ve çok çeşitli ulaşım seçenekleri oluşturma, gelişme alanını mevcut alan içerisinde çözümlenme ve bu sırada toplum ve uygulamacılar arasında iş birliği sağlayarak sağlıklı bir sonuca ulaşma hedeflenmektedir. [69]

Sürdürülebilir Kentler yaklaşımı ise, günümüz kuşağının şu anı düşünmeksizin gelecek nesillerinde kendi ihtiyaçlarını karşılayabilme becerisini tehlike altına almadan günümüz ihtiyaçlarını karşılayabilme yetisidir. Bu kapsamda Sürdürülebilir Kentler, uzun soluklu ekonomik ve sosyal güvenliği sağlayan, peyzajı, bio çeşitliliği, doğal ekosistemi koruyan, sürdürülebilirlik açısından insanların aktif olarak katkı sağladığı ve işbirliği içerisinde olduğu, üretim ve tüketimin çevreci teknoloji ile kullanımını ve şeffaf bir yönetim yaklaşımıdır.

1990 ve sonrası planlama yaklaşımları içerisinde diğer bir yaklaşım olarak Ekolojik Kent (Ekokent), bir eko sistemde yaşamını sürdüren bütün organizmaların bir arada var olduğu hava, toprak, güneş ışınımı, su gibi çevrenin her türlü fiziksel öğelerini içeren biolojik bir

çevredir. Ekokent kavramına ilk girişimler 1992 yılında Rio de Janeiro’ da düzenlenmiş olan ‘United Nations Earth Summit’ organizasyonunda çıkmış olup 2002 yılında International Ecocity’ konferansında prensipleri saptanmıştır. Bunlar, çevrede var olan bütün atıkların geri dönüşüm için eko- mühendislik çözümler getirme, temel ihtiyaçlar ve hak olan temiz hava ve güvenilir yiyecek ve su destekli sağlıklı yaşam alanları oluşturma, yenilenebilir enerji sistemlerini destekleme, oluşturma ve kullanma, verimli ulaşım sistemleri oluşturma ve teşvik etme, doğal çevre ile uyum içerisinde oluşturulacak altyapı ve toplumsal ekolojik farkındalığı arttırma şeklindedir. Günümüzde Ekokent ilkelerinin uygulandığı başlıca kentler, Melbourne’de City of Moreland, Singapur da bulunan Tianjin Ecocity, Hong Kong’da Hung Shui Kiu Eko-Kenti’ dir. [70]

Yeşil Kentler (Green Cities), temiz su, hava ihtiyacını sağlayan, doğal felaketler göz önüne alınarak onlara direnç gösterebilen, ekolojik davranış biçimine kamusal ulaşım ağlarında teşvik eden bir yaklaşımdır. Yeşil Kentler teması altında dünya da gerçekleşmiş olan başlıca projeler European Green Cities Network, European Green Cities, Green Solar Regions, Green City Building, ENPIRE, Green Solar Cities, European Housing Ecology Network’ tür. Bunların içerisinde ‘The European Green Cities Network’ girişimi, doğal kaynaklar, yenilenebilir enerji, mekânsal planlama gibi çeşitli alanlarda yapılara entegrasyon hakkında bilgi paylaşımı sunmaktadır. Bu kapsamda, yenilenebilir enerji araçları kent ve yapılar ile bütünleşmeli, enerji verimliliği teşvik edilmeli ve sağlanmalı havalandırma sistemleri geliştirilmeli, yeşil bina ve kontrol mekanizmaları geliştirilmeli, farkındalık oluşturulmalıdır.

Bir diğer planlama yaklaşımı olarak karşımıza ‘Düşük Karbon Kentler’ çıkmaktadır. İngilizce olarak ‘Low Carbon Cities) dediğimiz bu yaklaşım, dünya üzerinde bir çok kentte enerji tüketimini azaltarak, CO2 emisyonlarını azaltmayı hedeflemektedir. Kentlerin düşük karbon emisyonu yaratmayı hedefleyen bu yaklaşım doğru bir sonuca ulaşabilmek için öncelikli olarak farkındalığı arttırmayı hedeflemektedir. Bunun yanı sıra yapı teknolojilerini öne çıkartmakta ve kentlerde motorsuz ulaşım sistemleri oluşturmayı ve kullanmayı benimsemektedir. Planlama ve tasarım ilkeleri olarak, enerji korunumu üzerine farkındalık, yapı ve malzeme teknolojisinin gelişimi, çevre dostu ulaşım, verimli arazi kullanımı ve yeşil yaşam çevrelerinin yaratımı ve yeşil kent sistemi oluşturmak, kısacası karbon ayak izinin azaltılması hedeflenmektedir. [71]

Yaşanabilir Kentler (Liveable Cities) yaklaşımı, sosyal ve ekonomik açıdan işlevsel olarak güçlü, yaya ve motorsuz erişime imkân sağlayan, çevreye karşı duyarlı, ulaşım ağları ve bağlantıları bakımından güçlü kentlerdir. Salzano'ya göre yaşanabilir kentler, tarih ile barışık, gelecek kuşaklar için sağlıklı bir yaşam alanı bırakabilecek, geçmiş ile gelecek arasında bir köprü oluşturabilirlerdir. Bu yüzden yaşanabilir kentler bir bakıma sürdürülebilir kentlerdir. Yaşanabilir Kentler, kentlerde yüksek iletişim ve etkileşim olanakları sağlaması, estetik ve çekiciliğin yanında işlevsel olarak da önem arz eden kamusal mekanlar oluşturmak, etnik ve kültürel çeşitliliği Salzano'nun dediği gibi tarihe saygı duyarak sürdürülebilirliğe, topluma katılım imkanı sunan, doğal kaynakları koruyan ve enerji verimliliğini arttırmayı ve yerel ekonomiyi destekleyen ilkeleri vardır. [72]

1999 yılında ilk defa Greve in Chianti'nin eski belediye başkanı tarafından ortaya atılmış olan Yavaş Kentler (Citta Slow) kavramı günümüzde 27 ülkede 147 yerleşme alanı tarafından benimsenmiş bir harekettir. Küreselleşme ve standartlaşma karşıtı olan bu yaklaşım sürdürülebilir kentsel gelişime karşı alternatif oluşturabilecek bir yaklaşımdır. Kentler için birçok taahhüt içeren bu yaklaşım toplumun temel prensipleri, çevre politikaları, kent dokusu ve kalitesi, yerel üretimi koruma, teşvik ve farkındalık yaratma üzerine kurgulanmıştır. Bir şehrin, 'Yavaş Şehir' olarak adlandırılabilmesi için şehrin kontrol edilmesi ve belirli zaman aralıkları içerisinde alanında uzman kişiler tarafından kontrol edilmesi gerekmektedir. 'Yavaş Şehir'lerin logoso turuncu renkli salyangoz böceğidir. Ayrıca 'Yavaş Şehir'in uluslararası alanda kullanılan ismi 'Citta Slow'dur ve dernek kuralları gereği başka bir dile çevrilmemesi gerekmektedir. [73] Citta Slow hareketine katılan şehirlerin Citta Slow ilkelerini doğrultusunda halkı bilinçlendirerek ilkeleri yerine getirmek için çalışması gerekmektedir. Citta Slow ilkeri 6 ana başlıkta toplanmıştır. Bunlar; çevre politikaları, altyapı politikaları, kent dokusunun kalitesini arttırma, yerli üretimi koruma ve destekleme, konukseverlik ve farkındalıktır. Bu altı ana başlık içerisinde öncelikli olarak, enerji verimliliği, atık yönetimi, gürültü, ışık ve elektromanyetik alan kirliliğe karşı tedbir, tarihi, kültürel değerleri koruma ve yaşatma, toplu ulaşım sistemini yaya ve bisiklet üzerine kurma, engelli, yaşlı ve çocuklar için daha yaşanabilir, konforlu mekanlar üretme, yere ekonomiyi destekleyen ve kalkındıran yaklaşımları desteklemek vardır. Ayrıca Türkiye'de ilk Citta Slow'u kasım 2009 yılında İzmir'in Seferihisar ilçesi olmuştur. [73]

Bir diğerk yaklaşımd türü olarak karşımıza Kentsel Rönesans kavramı çıkmaktadır. 1999 yılında kent planlama ve kentsel gelişim üzerine hazırlanan rapor ile birlikte karşımıza çıkan bu kavram, hızla gelişen ve değışken kentlerin geleceğek kuşku ile bakmamıza sürdürülebilirlik açısından sorun teşkil etmesine karşın kentleri işler kılmak, kentsel değerkleri ve kentsel mekanları yeniden canlandırmak, yatırım olanakları sürdürülebilir kılmak üzerine doğmuştur. Kompakt kentsel gelişim, ulusal bir kentsel tasarım yaratılmasını benimsenmesi, yaratıcı ve yenilikçi kapasitenin desteklenmesi, kentsel müdahalelerde öncelikli alanların tespiti, kentsel gelişme için bölgesel kaynak merkezleri ağının geliştirilmesi, mevcut yapılar içinde işlevsiz kalmış alanların tekrardan faal hale gelmesi, kamu ve özel sektörün bir arada ortak fon oluşturularak, vergi teşvikleri ile desteklenmesi ilkeleri arasındadır.

Son olarak Dijital Kent kavramı karşımıza çıkmaktadır. Dijital Kent, yeni teknolojilerin kent ile ilişkilendirilmesi düşüncesi ile gündeme gelmiştir. Sanal mekânda kent bilgi sistemlerinin oluşturulması ve teknolojik araçlarla donatılmış kentsel mekanlar anlayışı benimsenmiştir. Elektronik hizmetlerden ve dijital bilgiden faydalanma olanakları arttırarak bilgi teknolojilerine erişim imkanları sağlayan, eşitsizliklerin giderildiğik mekanlar sağlamaktadır. [71] Dijital Kentler, kentlerde kamusal iletişim ortamlarını sağlanması, fiziksel mekân ile sanal mekanlar arasında ilişkinin kuvvetlendirilerek bütünlüğün sağlanması, iş, ulaşım, eğitim gibi kentsel yaşamda sosyal bilgi altyapısının sağlanması, teknolojik destek ile dijital kentlerin kurulması kamusal katılımın sağlanmasını ilkeleri arasında benimsemiştir. [71]

Bu araçların sunmuş oldukları fırsatlar, kentler için vazgeçilmez olmakla birlikte bu yapılanma içinde kültürel boyutlar da yer almalıdır. Kentsel tasarımdaki yeni yaklaşımların ortak amaçları vardır. Bu amaçları; kentsel yaşam kalitesini arttırmak, kent kimliğik oluşturmak, doğal çevre ile yapılı çevre arası denge oluşturmak şeklinde sıralayabiliriz.

### **3.5.1 Kentsel Tasarım İlkeleri**

Kentsel mekân içerisinde hem kamusal hem özel amaçlı yapısal alanları biçimlendirmeye çalışmak kentsel bağlamda tüm sistemi etkilemektedir. Kentsel mekanların tasarımında, tasarımcılara, projelerinde yardımcı olabilecek, kılavuzluk yapacak somut araçlar olarak kentsel tasarım ilkelerini ortaya koymaktadır. [29] Kent içerisinde var olan doğal çevre ile

yapısal çevre arasında bir bütünlük oluşturmayı amaçlayan kentsel tasarım, kent mekanlarındaki kalite artışını desteklemektedir. Ayrıca kentsel tasarım içinde var olan fiziksel ve sosyal boyut bir bütün olarak düşünülmelidir. Kentsel tasarımda özellikle mekânın fiziksel değişiminin sosyal boyut üzerindeki etkisi incelenmelidir. Çünkü yapılan kentsel tasarımda esas amaç insandır. Yani insan memnuniyetidir. Günümüz ihtiyaçları göz önüne alındığında, tek tek ya da ada halindeki binalar için işleyen yöntemler, kentte bir bütün olarak uygulanmadığında yetersiz kalmaktadır. [30] Kentsel tasarımda varılmak istenilen hedef, tasarım içerisinde kaliteyi arttırmaktır. Kentsel tasarım ilkeleri, tasarımcıya tasarımları için anahtar bir model olmaktadır. Kentsel tasarım ilkeleri altta tanımlanarak detaylı bir şekilde incelenmektedir. [80], [81]

### **3.5.1.1 Karakter**

Kentsel mekânın kullanıcılarının duygularını etkileyen unsunlar, bina, dükkân, kamusal alanlar gibi yapılan çevrelerin herhangi bir parçalı olabilirler. İnsanlar bir yeri kendisi için özel hissettiğinde o mekânda daha rahat, pozitif ya da o yerin bir parçası olarak hissederler. Kısacası o yere ait olma duygusuna kapılırlar. [31] Kentsel tasarım ilkelerinde ‘karakter’ kavramını, kentsel tasarımın anlamsal boyutu olarak adlandırabiliriz. Her mekânın sahip olduğu bir karakteri vardır. Ve mekân bu karakterini saplayabilmesi ve sürdürülebilmesi için çeşitli yardımcı unsurlar söz konusudur. Bu unsurlar somut ya da soyut olabilmektedirler. Örneğin, Binaların tipleri, kullanılmış olan malzemeler, çevresinde var olan peyzaj kısacası insanların içinde hayatlarını sürdürdükleri tüm mekân oranın kimliği vermektedir. Yeni yapılacak olan kentsel tasarım yaklaşım, mekânın kimliğini doğru analiz ederek mevcut doku ile yapılacak olan arasında uyumu sağlamalıdır. Bu yaklaşım yerel karakterin korunmasını sağlamaktadır. Ayrıca mekânın mevcut yapısal çevre kalitesini arttırmaktadır. Kentsel tasarım projesinin yerel kimliğe uygun bir şekilde olabilmesi ve ayrıcalıklı bir tasarım yapabilmek için öncelikle tasarımın yapılacağı alan içerisinde kapsamlı bir analiz yapılmalıdır. [32] Ayrıca yapılan tasarım içerisinde arazinin mevcut şekli göz önüne alınmalıdır. Doğal özelliklere zarar vermeden tasarlanacak olan proje, sürdürülebilir olmakla birlikte, mekânın karakterini de güçlendirmektedir. Yeni gelişme alanın karakteri aynı zamanda bina malzemesi, ölçek, doku ve renk bakımından da belirlenmelidir.

### **3.5.1.2 Süreklilik ve Çevreleme**

Başarılı bir kentsel alandan söz edebilmek için öncelikle mekanların belirgin ve anlaşılabilir olması gerekmektedir. Kent ve doğanın birbiri ile uyum içerisinde olduğu, kentsel peyzaj öğelerinin kent ile bir bütün içerisinde sürdürülebilir olması gerekmektedir. Süreklilik kavramını iki farklı şekilde ele almak mümkündür. Öncelikle, fiziksel yapıların birbiri ile uyumu ve bu uyumun cephe ile sağlanmasıdır. İkinci olarak ise; mekanlar arasında ulaşımın sürekliliğidir. Bu sayede mekanlar başarılı bir kentsel alan için olması gerektiği gibi belirgin ve anlaşılabilir olurlar. [32]

### **3.5.1.3 Kamusal Alan**

Mekanlar arasında bütünlük başarılı bir kentsel tasarım için en önemli unsurlardan birisidir. Tek bir bina bile kentsel mekânı tanımlamakta yardımcı olmaktadır. Kamusal alan kalitesi, kentsel mekânın ne kadar kamusal mekan olduğu ile orantılı olarak değişebilmektedir. Aynı zamanda kentsel mekan kullanıcısının hangi ölçüde görsel doyuma ulaştığına bakılarak da değerlendirilebilir. Kentsel içerisinde yer alan kamusal alanlar, mekân cephelerinde ve köşelerde yer alan dükkanlar, restoranlar gibi aktivitelerle zenginleştirilmelidirler. Çünkü kullanıcı tarafından kentsel mekânın tanımlanmasında ve yorumlanmasında referans noktaları önem taşımaktadır. İnsanlara yerlerini tahin etmek ve yönelme hissi vermekteler. Ayrıca, kamusal mekânda kalite sağlayabilmek için önemli unsurlardan bir diğeri ise, ‘malzeme’ dir. Malzemenin doğal ve yapısal çevre arasında bir denge sağlaması gerekmektedir. Aynı zamanda kaliteli kamusal alan yaratabilmek için mekan içerisinde kullanılan, aydınlatma elemanları, çöp kutuları, bank gibi kent mobilyalarının tasarımı destekleyerek mekanda bir bütünlük sağlaması gereklidir. [29]

### **3.5.1.4 Hareket Kolaylığı**

‘Hareket kolaylığı’ denildiğinde aklımıza ilk gelen şey genellikle hareket kabiliyetinin yüksek olduğu boş alanlar gelmektedir. Yollar, meydanlar, yapılar arasında kalmış olan boş alanlar her ne kadar hareket kolaylığı sağlasa da bu mekanlar arasında süreklilik olması oldukça önemlidir. Yapılacak olan kentsel tasarım çalışmalarında birbiriyle bağlantılı, fiziksel ve aynı zamanda görsel olarak çevre ile bütünleşen mekanlar tasarlanmalıdır. [32]

Hareket kolaylığı bakımından sağlıklı bir kentsel tasarım yaklaşımı, bütün yol kullanımlarının birbiriyle bağlantılı ve uyum içerisinde olmasını gerektirir. Bu yollar üzerinde bulunan yaya yolları, bisiklet yolları birbiri ile uyum içerisinde tasarlanması gerekmektedir. Aynı zamanda toplu taşımanın bulunduğu alanların birbiriyle ve yaya yolları ile bağlantı sağlanmalı, yaya hareketleri göz önüne alınmalıdır. [29]

### **3.5.1.5 Okunabilirlik**

Kentsel tasarımın en önemli özelliklerinden birisi 'Okunabilirlik' tir. Okunabilirlik, mekân kullanıcısının mekânı ve çevresinin daha iyi ve kolay anlamasına yardımcı olmaktadır. Kentsel mekanlarda okunabilirliği arttırmak için kentsel öğeler büyük önem taşımaktadırlar. Okunabilirlik açısından kentsel öğelerin tasarımları ve konumlandırılmaları oldukça önemlidir. Mikro ölçekte kullanılan her bir öğenin mekân hissi yaratmada direkt olarak etkisi vardır. Bu yüzden bu öğeler mekânda kullanıcıyı yönlendirmekte yardımcı olurlar. Ayrıca unutulmamalıdır ki kentsel alanlarda okunabilirlik malzeme detayları ve kalitesi yoluyla da artırılabilir. [29]

### **3.5.1.6 Çeşitlilik ve Karma Kullanım**

Kentsel mekanlar, kentler içerisinde tıpkı binaların tipolojisi ve boyutları gibi zaman içerisinde farklı kullanımları ve kullanıcıları barındırırlar. Çeşitlilik ve karma kullanım, bina cephelerinde farklı alışveriş ve diğer ticari faaliyetlerin artmasına sokak yaşamının kalitesinin artmasına olanak sağlarlar. Aynı zamanda birbiri ile uyum içerisinde olan binaların fonksiyon çeşitliliği ilgi çekiciliğini arttırmaktadır. Başarılı bir kentsel tasarım, mekânın kullanıcılarına çeşitli olanaklar sunarak tercih fırsatı vermelidir. Bu alanlara karma kullanım alanları denmektedir. Karma kullanım alanları içerisinde özel, yarı kamusal ve kamusal alanlar olarak ayrıldığı gibi aynı zamanda kullanıcıların tercihlerine yönelikte ayrılabilirler. Kullanıcı tercihlerine göre karma kullanım alanları, yaşam alanı, çalışma alanı, eğlenme alanı şeklinde de farklı tercihlere olanak sağlamalıdır. Çeşitlilik bütün içerisinde kullanılan doku, renk, malzeme farklılığı gibi çeşitli imkanlarla yaratılabilmektedirler. Yaratılan bu alanlar kentsel mekânda çekici ve kullanışlı olmalıdırlar. Kentsel tasarım alanında yer alan doku farklılıkları, fonksiyon çeşitliliği ya

da mekânın içerisinde yaratılan küçük alanlar gibi şeyler çeşitliliği yaratan bir diğer unsurlardır. [29]

### **3.5.1.7 Peyzaj**

Türk Dil Kurumu'na göre peyzaj, bir yerin doğal görünüşüdür. Sokaklar, parklar, evimizin bahçesi, çocuk parkları gibi gördüklerimizin bir yansımasıdır peyzaj. Derman' a göre, 'Kentsel mekânda peyzaj, kullanıcıların algıladıkları ile doğru orantılıdır.' [29] Peyzaj, kişinin algıladıklarına, kültürüne göre değişebilir ve yorumlanabilir. Kentsel tasarım içerisinde peyzaj, açık ve yeşil alanların düzenlenmesi, onarılması yönünden önemli bir etkidir. Kent dokusu içerisinde peyzaj, insan ile doğa arasında bağı güçlendirmeye katkı sağlamaktadır. Ayrıca kent insanına fizyolojik, psikolojik ve ekonomik yönden katkılar sağlar. [33] İyi planlanmış ve tasarlanmış açık yeşil alanların kent ve kentli üzerinde çok yönlü olumlu etkisi vardır. Tarihsel süreç içerisinde insanlar kır hayatından uzaklaşıp kentsel yaşantıya geçtikçe 'yeşil' i kent içerisinde yaşatmaya çalışmışlardır. Unutulmamalıdır ki, Kent peyzajı, planlanması ve tasarlanması üst ölçeklerden başlayıp 1/1'e kadar inen detay çözümlenmeleri içeren bir yapıya sahiptir.

### **3.5.1.8 Morfoloji ve Tipoloji**

1960 yılında Conzen tarafından, Northumberland örneğinde eski kent haritalarının karşılaştırmalı incelenmesi yoluyla yapmış olduğu çalışma kent morfolojisinin kuramsal temelleri açısından önem taşımaktadır. [34] Kent morfolojisi, kentlerin yapısının incelenmesi olarak bilinmektedir. Ayrıca bağımsız bir bilim dalı olarak gelişmesi ve kentlerin yapılarının analizinde bir yöntem olarak kullanılmaya başlanması ancak 20. yy'in başlarında gerçekleşmiştir. Son zamanlarda kent formunun ve dokusunun oluşumunda sosyolojik ve kültürel nedenlerinde araştırılması gündeme gelmiştir. Morfolojik analiz ise, binalar, bahçeler, sokaklar, parklar gibi alanların fiziksel gelişim süreçlerinin belirlenmesidir. [34]

### **3.5.1.9 Yer Oluşturma**

'Yaşam mekânı' olarak mekan, gündelik yaşam içerisinde yaşanan ve deneyim elde ettiğimiz mekanlardır. Deneyim, insanın bir gerçekliği algılayışında ve yapılandırışındaki



çeşitli biçimlere verilen genel addır. Bu şekilde ele alındığında ‘yaşam mekânı’ farklı ölçeklerde ve farklı boyutlarda deneyimlenebilir. Lefebvre’ göre yaşam mekânı, imge ve sembollerle doğrudan yaşanan mekandır. Dinamiktir. Herhangi bir tutarlılığı ya da bağlayıcılığı yoktur. Kullanıcıların deneyimlediği veya kullanıcının zihnindeki mekandır. [35] ‘Yer’ tanımı ise tanımı zor bir kavramdır. Dovey’e göre ‘insan ekolojisinin dokumasını oluşturan anlam düğümü’ olarak nitelendirmektedir. [36] Bu yorum bize ‘yaşam mekânı’ ile ‘yer’ arasındaki ilişkiyi açıklamaktadır. Kısacası, yer yaşam mekânının temel unsuru olmakta, yaşam mekanını oluşturan düğümleri temsil etmektedir. Ayrıca ‘yer’ zamana bağlı olarak oluşan bir kavramdır. Bireysel, toplumsal veya kültürel işlemlerin anlamlandırıldığı “Yer”ler, zaman ile büyür, yaşam ile doldurulur ve hatta yok olup gidebilirler. “Yer”ler, tekrar eden karşılaşmalar ve karmaşık bağlantılarla bellekte ve duygularla yapılır; dolayısıyla yer deneyiminin zaman derinliği ve hatıra değeri bulunmaktadır. [37]

### **3.6 Bölüm Sonucu**

Kamusal alanın en önemli niteliği tüm vatandaşlara açık olmalarıdır. Kamusal alanlar, tüm bireyleri kapsayan, toplumun birbiriyle iletişim ve etkileşim içinde olduğu ortak yaşam alanlarıdır. Tarih boyunca ortak yaşam alanlarının varlığından söz etmek mümkündür. Toplumlar bu alanlara önem vermiş hatta görsel zenginlikler kazandırmak istemişlerdir. Bu mekanların estetik kaygısı ile tasarlandığı içinde bulundurdukları birçok sanat öğelerinden anlaşılmaktadır. Ayrıca kamusal mekanlar antik dönemde bu yana kentlerin en önemli öğelerinden birisidir. Bunun en önemli sebepleri arasında tekil olarak yapılara ve cephelerine verilen önemdir. Yapıların arasında bulunan açık alanlar kamusal alanlar olarak değerlendirilmiştir ve yapılara verilen önem bu alanlara da verilmiştir. Günümüzde kentsel tasarım, daha önceden belirlenen hedefler doğrultusunda, kendine ait yöntemlerle düzgün bir şekilde hayata geçmesini sağlamaktadır. Kısacası kentsel mekanlar içerisinde insan ve kent arasında bağlar kurarak daha yaşanabilir, daha sağlıklı mekanlar yaratmaktadır.

## DÖRDÜNCÜ KISIM

### 4.1 Tarihsel Süreçte İstanbul'un Değişen Kıyı İşlevleri

Yerel yönetim ve politikaların belirlemiş olduğu kararlar sonucunda kent kıyılarımız şekillenmektedir. İstanbul kıyılarının tarihsel süreçteki değişim ve dönüşüm evrelerini incelemekte fayda vardır. Bu yüzden İstanbul'un ilk kıyı kullanımından başlayarak 1950'li yılına daha sonra Menderes dönemi, Planlı Kalkınma Dönemi, 1984 Dalan Dönemi ve 2000'li yılların Mega Projeleri alt başlıkları altında daha detaylı incelemekte fayda vardır.

#### 4.1.1 1950'ye kadar olan İstanbul Kıyı Kullanımı

Kuzey Ege denizinin en güvenli limanı olan Haliç, tarihte Yunan denizcilerin ilgisini çekmiş ve yerleşim alanları olmuştur. Haliç'in kıyılarında Sarayburnu ilk yerleşim olarak uygun bulunmasının arkasında o dönemde oldukça önemli olan güvenlik sorunu yatmaktadır. Ulaşım ve diğer bütün ihtiyaçları karşılamak için tek kaynağın deniz oluşu, limanın korunaklı bir alanda olmasını gerektiriyordu. Haliç'in etrafında var olan doğal tepeler ise buna imkân sağlıyordu. Bu fırsatlar sayesinde kent hızlı bir şekilde büyüme sağlamıştır. [38] Tarihsel süreç içerisinde İstanbul'un su ve kent ilişkisi bakımından kullanımını, Esen 3 ana başlık altında toplamıştır. Bunlar, Bölgeler arası mal taşımacılığı, Metropolitan alan yolcu taşımacılığı ve kamusal açık mekânın altyapısıdır. [39] Bölgesel mal taşımacılığı, kent kıyılarına yükleme, depolama gibi işlevlerin gelmesine sebep olmuştur. Yolcu taşımacılığı ise, yolcu iskelelerini ve buna bağlı olarak iskele etrafında konut yapılaşması getirmiştir. Kamusal açık mekân altyapısı, toplumsal bağların, kimliğin oluştuğu, toplumsal ortak paylaşım alanı olan mekanların oluşmasına sebep olmuştur. Bu 3 farklı yapılaşma 20.yy'ın ortalarına kadar devam etmiştir.

#### 4.1.2 1950 – 1960 Dönemi İstanbul Kıyı Kullanımı

1950'li yıllardan itibaren başlayan imar hareketleri sonucunda İstanbul ve kıyıları, değişime ve dönüşüme başlamıştır. Öncelikle Demokrat partinin iktidara geldiği 1950 – 1960 yılları arasında endüstrileşmeyle hızlı bir büyümü yaşayan İstanbul'da kentsel

sorunlar başlamıştır. Bu sorunlara çözüm aramaları sonucu kent yeniden ele alınmaya başlanmıştır. ‘Menderes Operasyonları’ olarak adlandırılan dönemde kent, modernleşmenin temel unsurlarından otomobil ve modern binalara yönelik yapılmıştır. [40] Bu dönem İstanbul olumsuz etkilendiği bir dönem olarak ele alınırken, kent ve kıyı ilişkisi bozulmuş, ulaşım ağları dejenere olmuştur.

#### **4.1.3 1960 – 1984 Dönemi**

İstanbul kıyı yapısını ve kullanımını değiştiren bir diğer önemli dönem ise, 1960 yılından 1984 yılına kadar olan dönemde geçen ‘Planlı Kalkınma’ dönemidir. Menderes döneminden sonra, siyasetçilerin ideolojisi daha çok ‘planlama’ üzerine olmuştur. Menderes döneminde modernleşme adı altında yapılmış olan bina ve otomobile yönelik kentleşme hareketleri sonucu ortaya çıkan sorunları çözebilmek için bir planlama hiyerarşisi politikası belirlenmiştir. Her beş yılda bir kere olmak üzere, ülkenin genel hedefleri doğrultusunda bölge planları, nazım planları, uygulama planları hazırlanması kararlaştırılmış ve 1961 Anayasası ile ‘Devlet Planlama Teşkilatı’ kurulmuştur. Öncelikli olarak endüstrileşme ve kentleşme desteklenmiştir. 1970’li yıllarından sonra ise, endüstrinin kent içerisinden dışarıya doğru taşınması ile yer açılan kıyı alanlarında turizm teşvik edilmeye başlanmıştır. Giderek artan araç sayısı ve endüstrinin desantrilasyonu sonucu 1973 yılında ‘Boğaziçi Köprüsü’ (15 Temmuz Şehitler Köprüsü) ve çevre yolları yapılmıştır. Bu durumsa insanlar üzerinde mesafe algısı değiştirmiştir. Ulaşılabilirliğin kolaylığı ile birlikte İstanbul kıyıları üzerine yapılaşmayı arttırmıştır. [40] Bu sebeplerden dolayı Boğaziçi’ne yönelik özel yasalar çıkarılmıştır. 1983’ de yürürlüğe giren Boğaziçi yasası, kömür, akaryakıt depolama, endüstri kuruluşları, tersane gibi çeşitli faaliyetler yasaklanmıştır.[41]

#### **4.1.4 1984 yılı ve Sonrası Dönemi**

İstanbul kıyı kullanımı için önemli bir dönem olan Planlı Kalkınma Döneminde, İstanbul kıyı alanlarında sorun teşkil eden yerler kaldırılmıştır. Bu işlevler plan ve yasalar ile desteklenmiştir. Bu desantralizasyon süreci üç şekilde olmuştur. Bunlar,

- Haliç bölgesinden endüstriyel işlevlerin kaldırılması sonucu merkezi iş alanının Beşiktaş – Maslak hattına kayması
- Kıyı alanlarında yer alan endüstriyel alanlar ve bu alanlara bağlı olarak sektörde çalışan işgücünün desantrilasyonu
- Marmara kıyılarında yaşayan üst gelir gruplarının, kentin kuzeyindeki ormanlık alanlarda kentin ana ulaşım yollarıyla ilişkili planlanan banliyö alanlarına desatralizasyonu [42]

1983 yılında iktidara gelen siyasi partinin Serbest Piyasa Ekonomisi politikaları doğrultusunda, İstanbul'un kimlik arama çabaları sonuç vermiştir. Fakat İstanbul'un altyapı eksikliğini tamamlaması gerekmektedir. Bu doğrultuda küresel bir kent olmaya çalışan İstanbul'un kentsel mekân yaratması çabaları içerisinde İstanbul'un kıyı alanlarına çeşitli açılardan etkilenmektedir. Bunlar;

- Kent için gerekli altyapı ve ulaşım ağının genişletilmesi için kentsel kıyı alanlarında otoyollar ve yeşil alanları kapsayan kıyı dolgu alanlarının oluşturulması. Bu gelişme İstanbul kenti içerisinde Anadolu ve Avrupa yakasında dolgu alanları oluşturmuştur.
- Sanayinin kent içerisinden taşınması ile birlikte, boşalan kentsel kıyı alanlarının yeniden değerlendirilmesi söz konusu olmuştur. Bu alanlar, Haliç kıyılarında yeşil alanlar olarak tasarlanmış, İstinye, Kazlıçeşme gibi yerlerde belirsizliğe terk edilmiştir.
- Özel sektörün girişimi ile birlikte otel, alışveriş merkezi, kafeterya, restoran gibi işlev alanları içeren kıyı alanları düzenlemeleri.

1984 yılında, siyasi parti tarafından, merkezi yönetimden yere yönetimlere aktaran bir metropoliten yönetim modeli kabul edilmiştir. 'Kentsel Yönetimi Sistemi'nin yeniden düzenlenmesi ile 1984 sonrası dönemi, İstanbul için çok önemlidir. Belediye sınırlarının, yönetsel sınırlara göre ayarlanması, Metropol olarak kabul edilen İstanbul'a uygun gelmemiştir. Ayrıca, Belediyelerin, uzun soluklu bir planlama süreçleri olmadan, sadece seçmenlerinin taleplerine karşılık yapmış oldukları çalışmalar sonucu İstanbul kenti plansız büyümüştür. Bir diğer husus ise, 1980'li yılların politikalarının bir sonucu olarak,

2. Boğaz köprüsü ve ona bağlı çevre yolu sistemi gibi konular ele alınmıştır. [43] kıyı yeniden-geliştirme stratejilerinde, İstanbul'un sahip olduğu zengin tarihi ve kültürel potansiyele rağmen, “planlamayı yadsıyan kimlik arama yaklaşımlarının; otoyollar ve pasif yeşil alanlar içeren kent kıyıları yaratılmasına yol açarak, kıyidan yeni bir kopuş süreci başlattığını ve bu bağlamda kentin suya dönme çabalarını etkisiz kıldığını vurgulamaktadır.

#### **4.1.5 İstanbul Metropolitan Planlama**

2004 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından kurulmuş olan İstanbul Metropolitan Planlama'nın amaçları arasında, kentin potansiyellerini saptamak, çok aktörlü katılımcı bir süreç içerisinde İstanbul'un vizyonunu tanımlamak, ekonomik imkanlar çerçevesinde İstanbul'a farklı bir bakış oluşturma amacı ile İstanbul Metropolitan Planlama içerisinde çeşitli çalışma grupları oluşturulmuştur. Bu Gruplar; Ülke Bölge Planlama, Doğal Yapı, Çevre Sorunları, Tarım Alanları ve Toprak Araştırmaları, Yer Bilimleri Araştırma Grubu, Demografi, Ticaret ve Hizmetler, Kültür Endüstrileri, Sanayi, Konut ve Yaşam Kalitesi, Ulaşım, Eşgüdüm Karar ve Strateji, Metropolitan Planlama, Avrupa Yakası Planlama, Kentsel Tasarım, Ulusal ve Uluslararası Yarışmalar, GIS, Müze Kent olmak üzere 15 ayrı sektörden çalışma grubu barındıran bir merkezdir. [74]

Prof. Dr. Hüseyin Kaptan başkanlığında İstanbul'un yeni imar ve ulaşım planlarının çıkarılması için çalışmaya başlayan İMP'de, alanında uzman meslek örgütleri, üniversite öğretim üyeleri, yerel ve merkezi yönetim temsilcileri yer almaktadır. İstanbul Metropolitan Planlamanın hedefleri içerisinde gerek iş gücünün desantralizasyonu, yeniden yapılandırılması, doğal yapı ve yaşamın sürdürülebilirliği gerekse ulaşım ve lojistik işlevlerinde bölgesel planlama stratejilerinin üretilmesini vardır. Ayrıca planlama sürecinde oluşturulması, çözüm ortaklıklarının oluşturulması konularına önderlik edeceklerini belirterek kurumsal vizyonunu; “sürdürülebilirlik, demokratik katılımçılık ve toplumsallık unsurlarını barındıran bir planlama süreci olmuştur.

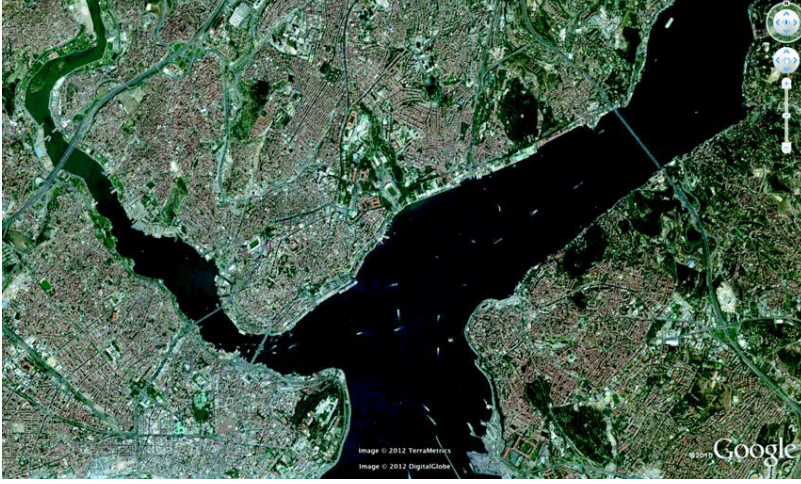
#### 4.1.6 2000'li yıllar

Günümüzde Dünya kentleri, ekonomik açıdan ayakta durabilmek, uluslararası yatırımlar çekebilmek, yeni düzene uyum sağlayabilmek için birbirleri ile yarışmaktadırlar. Bu yarış içerisinde kentsel alanlar ve kent kıyıları yarışma için birer araç olmaktadır. Bu süreç Türkiye'de 21.yy. döneminde hız kazanmıştır. Devletin ekonomik çıkarları ile birleşen, kentlerin büyüme isteği, kentlerde saçaklanmalara sebep oluşturmaktadırlar. Ayrıca günümüz kentlerinde daha önceden terk edilmiş veya çöküntü alanlar halini almış mekanları; mevcut kent hayatına kazandırmak, bölgeyi canlandırma ve bu sayede kentin alanlarını onarma fırsatı başlamıştır. Bu alanlar içerisinde en önemlilerinden birisi, endüstriyel olarak işlevini yitirmiş kentsel kıyı alanlarıdır. Kent merkezinde yer alan kıyıların tüm kentlilerce erişebilmesi, yaşanan ve yaşayan mekanlar olmaz niteliklerinin yeniden kazandırılması oldukça önemlidir. [44] Günümüzde, bu yüzden kıyı canlandırma projeleri meydana çıkmakta ve projelerin yapısı hakkında oldukça çok tartışılmaktadır.

## BEŞİNCİ KISIM

### 5.1 Çalışma Alanı olarak Galataport

Tez konusu olarak seçilen Galataport projesinin bulunduğu Kemeraltı, Tophane, Salıpazarı bölgelerinin tarihsel süreçlerini, bölgede yaşanan sosyal, kültürel, ekonomik gibi konular hakkında kapsamlı bir çalışma yapılmaktadır.



*Şekil 5 Galataport Proje Alanı*

*Kaynak: www.earth.google.com*

Bölgenin tarihsel sürecini doğru bir şekilde anlayabilmemiz için öncelikle tarihsel süreçte önemli bir yeri olan Galata bölgesini ele almakta fayda görülmektedir.

### 5.2 Tarihsel Süreçte Galata Bölgesi

Galata bölgesinde ilk olarak liman ve çevresinin surlarla çevrilmesi Büyük Konstantin'e denk gelmektedir. Günümüzde hala önemini koruyan liman, tarihte bölgede yaşayan Hristiyan halkı ve limanı korumak amaçlı çevrelenmişti. 11. yy'a gelindiğinde Galata bölgesi özellikle Cenevizliler kontrolü altında kalmış ve Museviler bu bölgeye yerleşmişlerdir. [45]

1453 yılına gelindiğinde Fatih Sultan Mehmet'in şehri kuşatması ile birlikte, genellikle ticaret ağırlıklı olan Cenevizlilerin tarafsız kalmasına sebep olmuş ve teslim olmuşlardır. Daha sonraları bölgede bir çok farklı uyruktan insanların beraber bir şekilde yaşadığı kozmopolit bir alan haline dönüştüğü görülmektedir. Türklerin, Ermenilerin, Rumların ve Yunanların çoğunluklu olduğu bir yapı söz konusu olmuştur. [45]



Şekil 6 Konstantinopolis Kenti ve Limanı, Guillaume-Joseph Grelot

19. yy'a gelindiğinde, Galata genellikle paranın kazanıldığı aynı zamanda eğlence hayatının yoğun olduğu bir bölge haline hayatını sürdürmektedir. Genellikle bu bölgede hayatlarını sürdüren insanlar Galata bölgesinde çalışmakta, Pera bölgesini ise ikamet alanı olarak kullanmışlardır. [46]

Zaman içerisinde değişen Dünya düzeni ile birlikte İstanbul, göç almaya başlamış ve Galata bölgesi de bu durumdan etkilenmiştir. 1950'li yılların Galata bölgesinde, İstanbul İmar Faaliyetleri kapsamında pek çok bina yıkılmıştır. Bu yıkımlar sonucunda meydan genişletilmiş fakat mekanlar formunu kaybetmiştir. [45]

### 5.2.1 Galata Bölgesinin Sosyal Gelişimi

Tarih boyunca İstanbul, her ulustan insanın içinde yaşamını sürdürdüğü, ticaret yaptığı ya da gelip geçtiği kozmopolit bir kent olmuştur. Çoğunlukla tarihi yarımada da Müslümanların yaşadığı, yabancıların ise başta Galata olmak üzere, Marmara denizi ve



Haliç kıyılarında yaşadıklarını bilmekteyiz. [62] Evliya Çelebi de Seyahatnamesinde, 17. yüzyılda bölgede 18 Müslüman, 70 Rum, üç Frenk, iki Ermeni, bir Musevi mahallesi olduğunu belirtmektedir. [63] 1477 yılı için İnalıcık'ın Galata için verdiği nüfus şöyledir: Müslümanlar 535 hane, Rum Ortodokslar 592 hane, Latinler ve diğer yabancılar 332 hane, Ermeniler 62 hane şeklindedir. [64] Ayrıca 1700'lü yıllarda yapılmış olan tahmini nüfus dağılımı ise, Galata bölgesinin batı ve orta kısımlarında Müslümanların yaşadığı, doğuda ise Rumların ve Ermenilerin olduğunu ve Bereketzade ve Mumhane bölgesinde ise Musevilerin olduğunu söylemektedir. [62] Çeşitli milletlerden oluşan Galata bölgesi özellikle gemicilerin kaynaştığı yer olması ile birlikte taşkınlıklar engellenmemiştir. Örneğin 19. yüzyıl başlarında sefere çıkmak üzere olan kalyoncuların taşkınlıklar çıkardığı bilinmektedir. Ayrıca bölgenin tarih boyunca meyhanelerle meşhur olmasının da payı vardır. 16. Yüzyıl seyyahlarından H. Dernschwam buradaki meyhanelerden bahsetmiştir. [65] 19. yüzyıl sonunda İstanbul'da yaşayan gayrimüslim gruplar arasında en yoğun olanı Rumlardır. Fetihden sonra İzmir, Mora, Trabzon gibi İmparatorluğun çeşitli yerlerinden getirilen Rumlar İstanbul'a yerleştirilmiş ve kendilerine ev verilerek, vergi muafiyeti tanınmıştır. 16. yüzyıl sonunda Fener'e yerleşen Rum-Ortodoks Patrikhanesi dünya Ortodokslarının dini, adli, mali bir yönetim merkezi haline gelmiş ve bu durum da, Rumları oldukça ayrıcalıklı bir konuma getirmiştir.[62]

İstanbul'un diğer önemli cemaati Musevilerdir. Fetihden önce, 12. yüzyılda Galata'da ticaretle uğraşan İtalyan Musevileri yaşamıştır. Fetihden sonra da Osmanlılar Musevilere yakın ilgi göstermiş, din ve geleneklerine karışmamışlardır. Museviler de tarih boyu, Rum ve Ermenilerin İmparatorluk içinde bitmeyen çalışmaları yanında, bazı özel olaylar dışında devletle bütünleşmiş bir cemaat niteliği taşımışlardır. [62]

### **5.2.2 Galata Bölgesinin Ekonomik Gelişimi**

Tarih boyunca Galata'nın deniz ile olan ilişkisi oldukça önemli bir konumda olmuştur. Günde sayısız teknenin uğradığı Galata, ekonomik gücünü buradan kazanmaktaydı. O dönemlerde gemiler yeteri kadar sağlam değillerdi. Gemiler iskeleleri sadece yük almak ve yük boşaltmak için değil aynı zamanda tamir işleri içinde sık sık uğrarlardı. Galata bu açıdan da oldukça önemli bir liman haline dönüşmüştü. [66] Bizans döneminde çeşitli

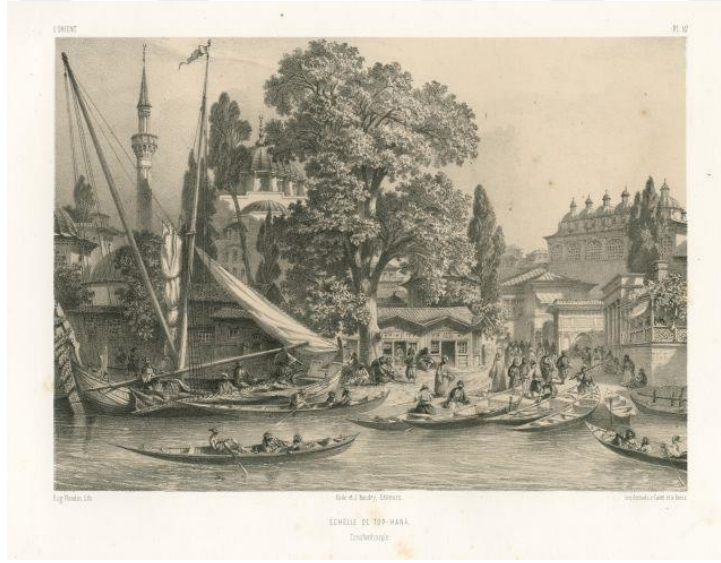
vergilere bağı olan Galata, Osmanlı'nın fethinden sonrada aynı şekilde vergilere tabii tutulmuştur, yalnız bölgede var olan nüfus içerisinde Müslüman sayısını arttırmak hedeflenmiştir. Fatih Sultan Mehmet İstanbul'u aldığı dönem, Galata açık piyasa olma vasfını yitirme tehlikesi içerisindeydi. Ayrıca Fatih Sultan Mehmet'in Galata'ya geldiği dönemde, kent gerilemiş durumdaydı. Bunun için Galata bölgesi için özel bir karar alınmıştır. Osmanlı'nın kurallarına uyma şartı ile Galata'nın açık bir ticaret limanı olarak yaşamını sürdürebileceği söylenmiştir. [66] Kanuni döneminde başlamak üzere sonrasında durum değişmiş, öncelikle vergi ile kontroller arttırılmıştır. Ayrıca bölgede yaşanan gasp olayları sebebi ile 18'yy. da Galata işlevini tamamen kaybetmiş bir hal almıştı. [66] 19. Yüzyıla gelindiğindeyse, esas ticaret alanının Galata olması ve Müslümanların fazla ticaret ile uğraşmaması sebebiyle, bazı gayrimüslimler Osmanlı Devleti'ne borç verecek kadar zenginleşmişlerdi. [62] Türkiye Cumhuriyeti yıllarına gelindiğindeyse Türkiye Denizcilik İşletmelerine ait İstanbul Limanı, Galata ve Salıpazarı rıhtımlarını barındırmaktaydı. 1986 yılına kadar Türkiye'nin en büyük yük limanı olma özelliğine sahip olan İstanbul Limanı, 1986 yılından sonra yük limanı olma özelliğini bırakmıştır. Türkiye'nin kurvaziyer taşımacılığının bel kemiği olmuştur.

### **5.3 Çalışma Alanının Fiziksel Yapısı**

Çalışma alanının içerisinde ve çevresinde konut alanına rastlanmamaktadır. Çalışma alanın kuzeyinde bulunan üzerinden tramvay hattının geçtiği Meclis-i Mebussan Caddesi aynı zamanda batıya doğru gittikçe Kemeraltı Caddesi mevcuttur. Çalışma alanı içerisinde Türkiye'nin ilk modern sanat müzesi olan 'İstanbul Modern' mevcuttur. Günümüzde sahil kısmını doldurma yapılarak inşaatı devam eden Galataport 'un şu an çevresi ile hiçbir bağlantısı kalmamış bir şekilde sanki kapalı bir kutu gibidir. Ayrıca Galataport alanında şu an olmayan Karaköy Yolcu Salonu gibi bir çok tarihi bina ve dini yapı bulunmaktadır. Tophane Saat Kulesi, Nusretiye Camii, Tophane Meydan Çeşmesi ve batısında bulunan Kılıç Ali Paşa Medresesi gibi. Galataport proje alanına bakıldığında inşaatın hala devam ediyor olsa da çevre yapılarını etkilemekte, dönüşümün rol modeli olmaktadır. Alanın hemen kuzeyinde bulunan binalara bakıldığında otel olmuştur. Otelin adı ise, şimdiden Galataport Nida Otel olmuştur.

## 5.4 İstanbul'un Limanları

19. ve 20. yy'de deniz ticaretinde önemli bir yere sahip olan İstanbul, kendisine dünyada yer edinmiştir. 1873 yılında Haydarpaşa'da sonlanan İstanbul – İzmit demiryolunun tamamlanması ve bununla beraber Haydarpaşa istasyonunun liman tesislerinin inşası başlamıştır. 1899 yılında Anadolu Tren Yolları tarafından yaptırılan Haydarpaşa Limanı, Anadolu'dan gelen ve giden mallar için önemli bir sevkiyat imkanı sağlamıştır. Ayrıca Sirkeci Rıhtımı, 1900 de tamamlanmıştır. [47] Kuşkusuz İstanbul'un en eski ve en önemli limanlarından bir diğeri ise günümüz adıyla Galataport yani Karaköy, İstanbul limanıdır.



Şekil 7 Tophane Limanı, Eugene Flandin

## 5.5 İstanbul Limanı – Galataport

İstanbul sadece bir liman kenti değil, aynı zamanda suyun kenarına kurulmuş bir kenttir. Kenti birbirinden ayıran su, aynı zamanda farklı kıyı mekanlarını birbirine bağlamaktadır. Bu bakımdan tarih boyunca İstanbul, ticaret, taşımacılık, sanayi faaliyetleri gibi birçok alanda her zaman kıyı ile iç içe yaşamıştır. 8.yy'da Bizans ilk yerleşim yerini Haliç' in etrafına kurmuştur. Ve bu bölge doğal bir liman işlevini almıştır. 8.yy. ile 15.yy arasında Haliç'in kuzey kıyılarındaki Galata bölgesi Cenevizli tüccarlar tarafından yönetilmiştir. Galata bölgesinin var olduğu zamandan itibaren faaliyet gösteren liman ancak gerektiği

değeri 19. yy'a gelindiğinde modern bir rıhtıma sahip olabilmıştır. Daha önceleri limana gelen gemiler, açıkta bulunan dubalara gemilerini bağlar, sandallar ile yolcu ve yükleri karaya taşırlardı. [45] 19.yy'a gelindiğinde İstanbul Limanı'nın modernleştirilmesine karar verilmiştir. Bu kararın temelinde, limanın artan ticarete hacminin yanı sıra, yelkenliden buharlı gemilere geçiş ile yaşanan teknolojik gelişmelere karşı yetersiz kalıyor oluşudur. 1879 yılında, Paris kongresinden sonra Osmanlı tarafından rıhtım inşası 75 yıllık imtiyaz hakkı tanınarak M. Marius Michel'e verilmiştir. Fakat Haliç bölgesinin gerek zemin yapısı gerekse gelgit fazlalığı sebebiyle inşaat 11 yıl daha belirsizliğini korumuştur. 1892 yılında inşaatın temeli atılmış fakat 1894 yılında yaşanmış olan depremden dolayı aksamalar sonucu ancak 1895 yılında tamamlanmıştır. 1898 yılına gelindiğinde ise limanın yeterince sağlam olmadığı kanaatine varılmıştır. Tamir ancak 1900 yılında tamamlanmıştır. 1930'larda erken cumhuriyet döneminin millileştirme politikalarına uygun olarak önce sanayi, sonra liman idaresi millileştirilmiştir. Deniz Yolları ve Liman İşletmeleri Genel Müdürlüğü kurularak limanlar devredilmiştir. [48] Ayrıca günümüzde Galataport projesi kapsamında yer alan Çinili Han ve Merkez Rıhtım Han tamamlanmış ve şirkete ait liman özel gayrimenkulü olarak hizmete girmiştir. İlerleyen yıllarda, Deniz Yolları ve Liman İşletmeleri Genel Müdürlüğü, rıhtım ve antrepo alanlarında yaşadığı sıkıntı yüzünden 1952 yılında yapılan ihale ile 310 metre rıhtım ve toplam 16.000 metrekare olan 2 katlı ambarlar, küçük bir araç limanı ve etrafında var olan yolların inşasına karar kılmıştır. Alan dar bir kıyı bandı olduğu için limanın karadaki gelişimine ve altyapısına gerekli yer bulunmamaktaydı bu yüzden zorunlu olarak kazıklar çakılarak deniz dolduruldu.

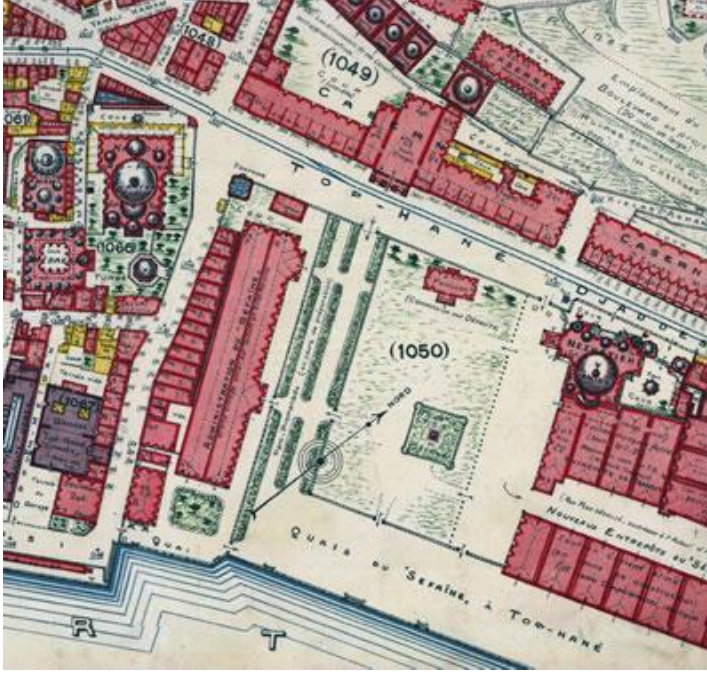


*Şekil 8 Salıpazarı Dolgular Yapılıyor*

*Kaynak: <http://www.mo.org.tr/mimarlikDergisiDocs/9365.jpg>*

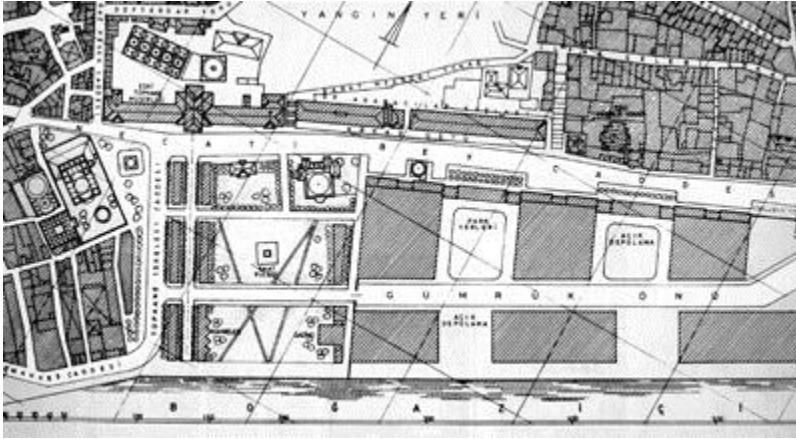
Fakat hızla gelişen Dünya düzeni içerisinde 1970 yılına gelindiğinde bir yük limanı olarak gelişmemesi ve gelişmek için yeterli olanaklara sahip olamaması, taşımada konteyner sistemine geçilmesi gibi sebeplerle önemini yitirmeye başlamıştır. Nitekim 1980’li yılların sonuna doğru gelindiğinde, İstanbul Limanı’nın ticari bağlamından kopacak önemli kararlar verilmiştir. 1987 yılında liman yük gemisi girişine kapatılmıştır. 1988 yılında ise bölgede yaşanan trafik sorunu yüzünden tır girişlerine de kapatılmıştır. Kısacası İstanbul Limanı işlevini yitirmiştir.

Sedad Hakkı Eldem’in antrepoları çok konuşulmuştur. Fakat unutulmamalıdır ki antrepolar projesinde, Tophane meydanı üzerinde yer alan saat kulesi, Nusretiye Cami ve çeşmenin denize açıldığı alanın yani tarihi meydanın yeniden tasarlanmış olduğu görülür. Fakat dönemin ilgili bakanlık genel müdürlüğü, Eldem’in tasarımında yer almamasına ve 4. antreponun uygulanmasına karşı çıkmasına rağmen, (şekil.6 ve şekil.7 ) antrepolar alanını yetersiz bulduğu için meydanın kıyı kesiminde bir blok önerir ve meydanın deniz ile ilişkisini keser. İstanbul kentinde çok önemli bir kamusal mekan böylelikle kentin sosyal yaşam mekanı olmaktan çıkar. [75]



Şekil 9 Pervitch haritasında açık meydan

Kaynak: <http://www.mo.org.tr/mimarlikDergisiDocs/111035.jpg>



Şekil 10 Sedad Hakkı Eldem projesinde açık meydan

Kaynak: <http://www.mo.org.tr/mimarlikDergisiDocs/12301.jpg>

1990 yılına gelindiğinde Türkiye Denizcilik İşletmesi Müdürlüğü tarafından limanlar bakımından açılan ilk ihaleyi 'İstanbul Yolcu Limanı Kompleksi' adı altında duyurmuştur. [49] Duyurulan ihale, İstanbul Yolcu Salonu Kompleksi için Karaköy'den Salıpaazarı'na

kadar, 1120 metre denize rıhtım cepheli, toplam 101.422 metrekare alan olarak ilana çıkmıştır. O dönem mevcut imar mevzuatı çerçevesinde ‘Yap, İşlet, Devret’ modeli ile gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Ayrıca yatırımcılar, hazırlayacakları teklif içerisinde mevcutta olan bina ve tesislerde değişiklik veya ilaveler yapabilecekleri gibi, yıkıp yerine kendi planladıkları binaları yapabileceklerdi. [49]

1993 yılına gelindiğinde Taksim Meydanı merkez olmak üzere, Haliç kıyıları, Marmara Denizi’ne açılan kıyıları ve İstanbul Boğazı girişi boyunca uzanan kesin ‘Kentsel Sit Alanı’ ilan edilmiştir. Salıpazarı Limanı da bu kentsel sit alanı içinde yer almaktadır. 1994 yılına gelindiğindeyse, Bakanlar Kurulu kararı ile ‘İstanbul – Beyoğlu- Tophane – Salıpazarı Turizm Merkezi’ ilan edilmiştir. [50]

2001 yılı Galataport adının kamuoyu tarafından ilk kez duyulduğu yıl olmuştur. Türkiye Denizcilik İşletmeleri dünyadaki benzer kıyı bölgesi yenileme örnekleri gibi eski liman alanını, İstanbul’u turistik bir cazibe merkezi haline getirecek seyir terminali, otel, alışveriş merkezi, kültür ve dinlenme tesisleri gibi karma kullanıma yönelik bir projeye konu edecek bir yarışma düzenlemiştir.<sup>1</sup> 2001 yılında Türkiye Denizcilik İşletmelerinin açtığı yarışmayı Tabanlıoğlu Mimarlık Kazanmıştır. Fakat bu proje uygulanmamış ve liman bölgesinde hedeflenen dönüşüm için açılan ihale sonuçsuz kalmıştır.

Türkiye için bir ilk olacak olan Türkiye Denizcilik İşletmelerinin açmış olduğu ihaleyi kazanan Tabanlıoğlu Mimarlık firmasının önermiş olduğu proje, bölgede bulunan mevcut bina ve antrepoların orijinal yapılarına sadık kalarak bu bina ve antrepoları yeni fonksiyonlar kazandırmak amaçlı hazırlanmıştır.

---

<sup>1</sup> Murat Tabanlıoğlu: “Bu proje ihalesi 2001 yılında Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından yapıldı ve bir gazete ilanıyla açıklandı. Gazete ilanıyla daha önce de bu tip projeler yapmış mimari gruplar arasında bir ihale süreci başlatıldı ve biz bu ihaleyi kazandıktan sonra görevlendirildik. Biz bu görevi aldıktan sonra kendi içimizde bir mühendislik grubu aynı zamanda denizcilikle ilgili bir grup, daha sonra buradaki diğer öğeler turizm ve alışveriş olabilir diye bir grup ve yatırım ön değerlendirme konusunda da Turner Proje ile birleşerek Tabanlıoğlu çatısı altında bu ihalenin gereklerini yerine getirmeye çalıştık. Buradaki bizim görevimiz bir avan proje hazırlamak, bunu gerekli kurullardan, belediyelerden izinlerini aldıktan sonra özelleştirme kapsamında olan Denizcilik İşletmelerinin ihaleye çıkmasına teknik olarak destek vermektir” [76]





*Şekil 11 Galataport - Tabanlıoğlu projesi*

*Kaynak: <http://www.tabanlıoğlu.com/project/galataport/> [09.12.2017]*

Proje 100.000 metre karelik açık alan olmak üzere toplamda 151.660 metre karelik bir inşaat alanına sahiptir. Proje içerisinde yer alacak olan bir çok farklı fonksiyonlar mevcuttur. Sanat müzesi, oteller, restoran, bar gibi yeme içeme alanları, alışveriş merkezleri, ofis, sergi ve fuar alanı, otopark ve çeşitli satış noktaları yapılması planlanmıştır. Projenin sonunda bölgenin kültür, turizm ve ticaret merkezi olarak İstanbul'a bir değer katması düşünülmüştür. [51]

Galataport projesi kapsamında alanın önemli bir kısmını Sedat Hakkı Erdem' in tasarlamış olduğu antrepolar oluşturmaktadır. Zaman içerisinde gemi ve daha sonrada tır girişlerine kapanması ile boş kalan antrepolar, dönemin hükümeti tarafından çıkarılan bir izin ile kiralanmaya başlanmıştır. [52] 2004 yılında antrepolardan bir tanesi İstanbul Kültür Sanat Vakfı tarafından kurucusu Nejat Eczacıbaşı desteği ile Türkiye'nin en önemli Modern Müzesi olarak kullanıma açılmıştır.





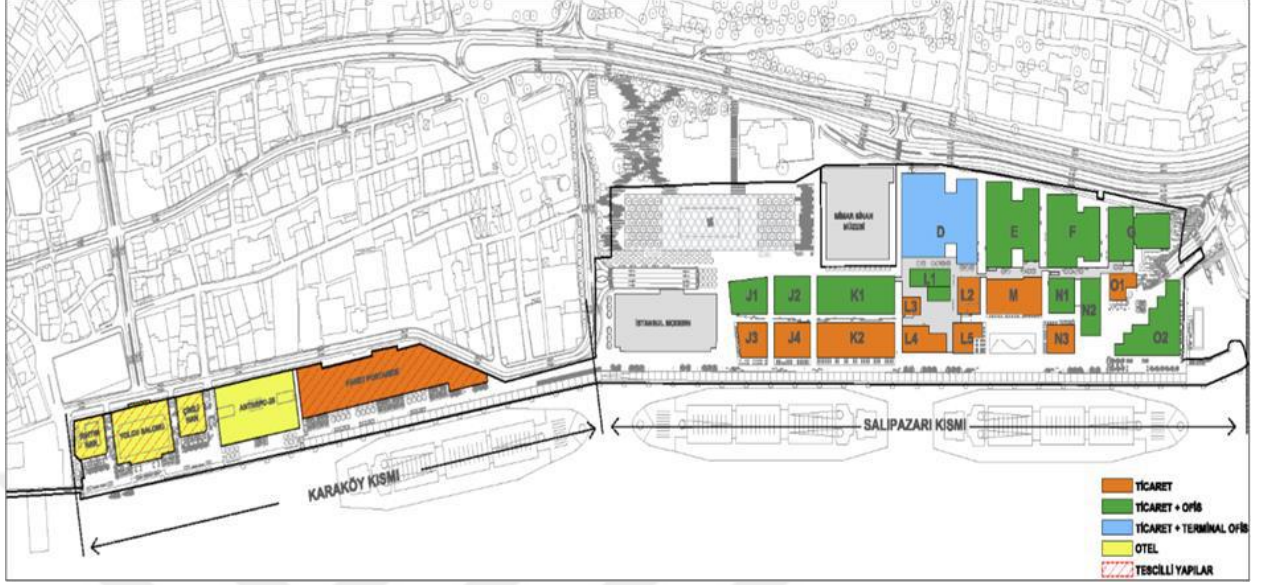
Şekil 12 İstanbul Modern (4. Antrepo)

Kaynak: [http://www.istanbulmodern.org/tr/basin/basin-bultenleri/istanbul-modern-iki-yasinda\\_453.html](http://www.istanbulmodern.org/tr/basin/basin-bultenleri/istanbul-modern-iki-yasinda_453.html)

İstanbul Modern'in açılması bölgenin geleceği için önemli bir gelişme olmuş olup, Galataport projesinin bir parçası olarak düşünölmeye başlanmıştır. Günümüzde İstanbul Bienali'ne ev sahipliği yapan İstanbul Modern, Galataport projesi kapsamında kabul edilip kent kültürünü ve kentin küresel ölçekte pazarlanmasına imkân sağlamaktadır. Ayrıca 2004 yılında Salıpazarı Kurvaziyer Yat Limanı Uygulama imar planı hazırlanmıştır. Fakat bölgenin sit alanı olması sebebi ile Kültür ve Turizm Bakanlığından izin çıkarılarak 2005 yılında gerçekleştirilmiş olan ihale için altyapı hazırlanmıştır.

### 5.5.1 2005 ve Sonrası Galataport

Galataport projesi, Mimar Sinan Üniversitesi Fındıklı Kampüsü'nden Karaköy Rıhtımına kadar uzanan 1200 metrelik sahil şeridini kapsayan bir projedir. Ayrıca Galataport projesinin temelinde bütün binaların kamusal alan içerisinde turistik veya ticari amaçlar doğrultusundan donatılarak yeniden yapılandırılması yahut yıkılarak tekrardan yapılması amaçlanmaktadır. Bu durum ise; geçmişte âtil bir hal almış bölgenin tekrardan turistik bir alan haline gelip bölgeye hareketlilik katması amaç olarak benimsenmiştir.



Şekil 13 Galataport Projesi Vaziyet Planı

Kaynak: Kaynak: DOKAY-ÇED, Salıpaazarı Kurvaziyer Limanı Projesi Nihai ÇED Raporu, Ankara, 2015

24 Ağustos 2005 tarihinde ‘yap – işlet – devret’ modeli çerçevesinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından açılan ihale ‘İstanbul Salıpaazarı – Karaköy Kurvaziyer Yat Limanı Turizm Ticaret Kompleksi’ adını taşımaktadır. İhale öncesinde, Haziran 2005 yılında TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından Galataport’un şehircilik bilimine ve kamu yararına aykırılığı sebebi ile yürütmeyi durdurma istemi ile dava açmıştır. Dava sürecinde gerçekleşen ihaleyi Sami Ofer’in ortak olduğu Royal Caribbean Cruises firmasının önderliğinde konsorsiyum 3 milyar 538 milyon euroluk teklif ile kazanmıştır. Bu ihaleye göre, proje tamamlanması ile birlikte 49 yıllığına işletilecek ve sonunda Türkiye Denizcilik İşletmelerine bırakılacaktı. <sup>2</sup>[55] Fakat 7 Aralık 2005 tarihinde ise dava edilen planlar hakkında Danıştay 6. Dairesi, planlama yetkisinin Özelleştirme Yüksek Kurulunda olması nedeni ile yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir ve verilen yürütmeyi durdurma kararı ile ilk ihale iptal edilmiştir. [56] Bunun üzerine Özelleştirme İdaresi Başkanlığı yeni bir imar planı oluşturmak için çalışmalara başlamıştır. 2005 yılının

<sup>2</sup> İhale Komisyonu Başkanı TDİ Genel Müdür Yardımcısı Tefik Küçük, projeye ilişkin en yüksek teklifi, KDV hariç, 3 milyar 538 milyon 449 bin 233 euro ile Royal Caribbean Cruises Ltd'nin önderliğindeki konsorsiyumun, ikinci büyük teklifi 1 milyar 362 milyon 72 bin 92 euro ile Tepe İnşaat Sanayi öncülüğündeki konsorsiyumun, en düşük teklifi de 1 milyar 4 milyon 723 bin 972 euro ile Finans Gayrimenkul Geliştirme İnşaat ve Yatırım A.Ş önderliğindeki konsorsiyumun verdiğini açıklamıştır. [55]

ihale döneminde çeşitli sivil toplum örgütleri ve kamu kuruluşları Galataport projesine yönelik çeşitli eleştirilerde bulunmuşlardır. Başlıca bu eleştiriler; projenin İstanbul'un silüetini bozacak olması, kamuya açık olması gereken yerlerin özel sektörün kontrolü altına verilmesi, uluslararası limana dönüştürülmesi ile çok sayıda insan ve bunun yaratacağı risk, bölgenin bunu kaldırabilecek potansiyeli sahip olmaması, ihalede usulsüzlük gibi konularda eleştirilmişlerdir. Özellikle Mecliste bir gece çıkarılan 24 yasadan birinin içine koyulan özel bir madde ile Kıyı Kanunu değiştirilmiş ve ihale bu sefer Ofer gruba verilmiştir. 2010 Aralık ayında Kıyı Kanunu'nda yapılan değişiklikle kanun maddesi şu şekli almıştır;

*"Kıyılarda, doldurma ve kurutma suretiyle elde edilen arazilerde kanun kapsamında öngörülen kullanımlara ilişkin imar planı Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nca 60 gün içinde re'sen onaylanır. Bu alanlarda 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun koruma amaçlı imar planına ilişkin hükümleri uygulanmaz." [57]*

Bu değişiklik kıyı dolgu alanlarına inşa edilebilecek yapıların her şeyi kapsayabileceği anlamına da gelmekle birlikte, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun da etkisini kaldırmıştır. 2012 yılına gelindiğinde ise, Galataport için yapılacak olan ikinci ihalenin önünü açmak için, Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafında Salıpazarı Kurvaziyer Liman alanına ilişkin koruma amaçlı uygulama imar planı onaylanmıştır. Açılan ihale sonucunda 702 milyon dolarlık teklifi ile Doğu Grup kazanmıştır.<sup>3</sup> İlk ihaleye göre işletme hakkı 49 yıllık iken, bu ihale sonucunda işletme hakkı 30 yıla düşürülmüştür. Ayrıca proje emsali açısından ilk ihalede emsal 2 iken, ikinci ihalede 1.5 olmuştur. Ocak 2014'te Doğu Grup Bilgili Holding'e bağlı BLG Capital ile Galataport projesi için ortaklık gerçekleştirerek proje alanın geliştirilmesi ve işletmesinden sorumlu "Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş" şirketini

---

<sup>3</sup> 2 elemeli turun ardından geçilen açık artırmada Doğu Holding verdiği 702 milyon dolarlık teklifle ihaleyi kazandı. Açık artırma için 701 milyon dolar alt sınır belirlenmişti. Açık artırmaya kalan Alsim ve Global OGG teklif vermeden ihaleden çekildi. Böylece "Galataport" adıyla bilinen alanın 30 yıllık işletme hakkını Doğu Holding üstlenmiş oldu. [77]

kurmuştur. Şubat 2014'te TDİ ile yapılan devir sözleşmesinin ardından liman sahası bu şirket tarafından devralınmış ve proje için çalışmalar başlanmıştır.

### **5.5.2 Galataport 'un Halihazır Durumu**

Galataport 'un master planı için açılan uluslararası davetli yarışması düzenlenmiş ve Galataport projesinin şuan inşaatı devam eden master planını Dror ve Gensler şirketine verilmiştir.



*Şekil 14 Galataport Dror ve Gensler Projesi 1*

*Kaynak: <http://www.studiodror.com/for/galataport/>*

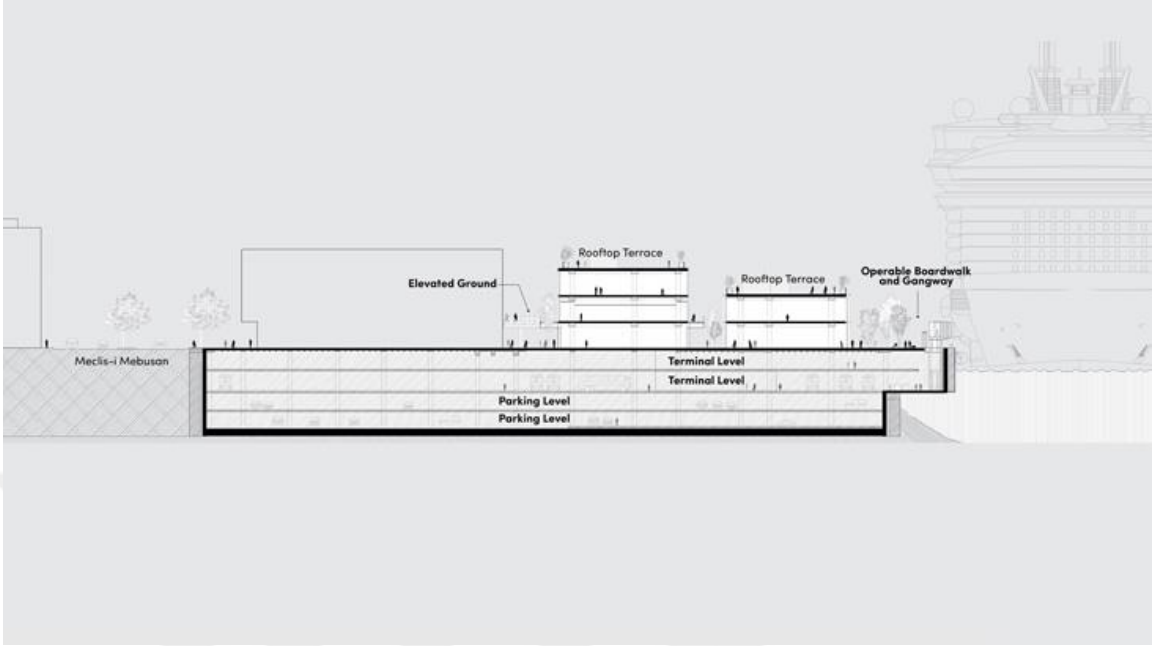


*Şekil 15 Galataport Dror ve Gensler Projesi 2*

*Kaynak: <http://www.studiodror.com/for/galataport/>*

Dror ve Gensler firması BEA Architects ve Türkiye’den Norm Mimarlık şirketleri ile iş birliğinde hayata geçirilen proje şu an hala yapım aşamasındadır. Şekil.12’ de görüldüğü gibi Miami merkezli BEA Architects tarafından tasarlanan hidrolik ahşap geçit sistemi sayesinde gemi işletmeciliğinin karmaşık lojistik sistemleri mümkün mertebe yerin altına alınması hedeflenmiştir. Bu sistem bir gemi limana demirlediğinde, ahşap kapaklar açılacak şekilde düşünülmüş ve açılan bu kapak alanı çevreleyen bir duvar görevi görecektir. İskeleler, gemi kapılarını karşılamak üzere yükselmesi amaçlanmıştır. Bu sayede yolcular yeraltına tasarlanmış olan terminale ulaşacaktır. Bu yenilikçi sistem ile hedeflenen amaç, yolcu operasyonları yerin altında yapılırken, yerin üst kısmında 60.000 metrekarelik bir alan bırakması hedeflenmiştir. [58]





Şekil 16 Dror ve Gensler Galataport Projesi Kesit

Kaynak: <http://www.studiodror.com/for/galataport/>



Şekil 17 Dror ve Gensler Galataport Projesi Plan

Kaynak: <http://www.studiodror.com/for/galataport/>

Dror ve Gensler tarafından tasarlanan master planda görüldüğü gibi (şekil.14) kentin mevcut dokusu ile uyumlu ve hareketli bir cadde hayatını yansıtan restoran, kültürel cazibe, mağazalar ve ofisler olması hedeflenmiştir. Ayrıca binalar sokakları çevreliyor ve rıhtıma doğru giderek alçalan şekilde tasarlanmıştır. Dror ve Gensler şirketinin dediğine göre 'bölgenin zengin tarihine saygı duyarak tasarladıkları master planın bölgeye yeni bir canlılık getireceğine inanıyor' aynı zamanda Dror'un yöneticilerinden Dror Benshetrit, "Proje ortaklarımızın da iş birliğiyle, cruise terminalini eşi benzeri olmayan bir şekilde yeni yerine yerleştirebildik ve İstanbul'un kültürel dokusuna saygılı bir plan tasarladık. Proje, mahalle sakinlerini ve ziyaretçileri doğayla yeniden buluşturacak, sosyal hayatı zenginleştirecek ve nihayetinde onların refah düzeylerini artıracak" demektedir. [58] Fakat yeni projenin İstanbul'un tarihi dokusunu bozacağını karşı görüşlerde mevcuttur. İleri Haber'den Rıfat Doğan'ın haberine göre; Karaköy Sahili'nin 1200 metrelik şeridinin proje alanı içerisinde olduğunun vurgulandığı aynı zamanda İmar Planlarında Karaköy Sahili'nin kentsel sit alanı içinde olduğunu vurgulamıştır. Bunların sonucunda özelleştirme sonucu kamuya kapatılacağına altı çizilmekte ve kamu yararı olmadığı vurgulanmaktadır. [59]



*Şekil 18 Dror ve Gensler Galataport Projesi Kütlesel Görünümü*

*Kaynak: <http://www.studiodror.com/for/galataport/>*



*Şekil 19 Dror ve Gensler Galataport Projesi - Görüntü*

*Kaynak: <http://www.studiodror.com/for/galataport/>*

## **5.6 Bölüm Sonucu**

Araştırma yapılan Galataport projesi, Türkiye'nin en büyük kenti olan İstanbul'un kıyısında yer almaktadır. Küresel kentlerin adeta olmazsa olmazı haline gelen mega projelerinden İstanbul'da nasibini almaktadır. Galataport projesi de diğer projeler gibi neoliberal politikaların izlerini taşımaktadır. Galataport projesi gündeme geldiği tarihten beri birçok hususta tartışma konusu olmuştur. Danıştay 6. Daire tarafından iptal kararı verilmiş olan Galataport projesi ilerleyen zamanlarda çıkarılan yeni yasalar ile tekrardan önü açılmıştır. Galataport projesinin inşaatı sürecinin başlaması ile birlikte birçok ticarethane ya yıkılmış ya da yerinden edilmiştir. Bu olaylar Şubat 2016 yılında nargileciler ve antrepoların yıkımı ile başlamıştır. Daha sonra ise 2017 Şubat ayında, Cumhuriyet tarihinin en önemli yapılarından birisi olan Karaköy Yolcu Salonu yıkılmıştır. [60]





*Şekil 20 Karaköy Yolcu Salonu*

*Kaynak : <http://www.arkitera.com/haber/28435/galataport-basin-aciklamasi>*

Nisan 2017'ye gelindiğinde ise Osmanlı Döneminden kalma ve ender olarak görülen betonarme yapılarından birisi olan Eski Paket Postanesi, bir cephesi hariç tamamen yıkılmıştır. Bu yıkımlar kamuoyunda birçok tartışmaya sebep olmuştur. Tartışmanın içerisinde bölgenin diğer önemli yapılarından Merkez Rıhtım Han, Çinli Rıhtım Han ve Nusretiye Saat Kulesi'nin akıbeti önemli bir gündem yaratmıştır. [61] Ayrıca Dror ve Gensler firmasının yapmış olduğu Galataport projesine bakıldığında mekanlar içine düşünülen yeni fonksiyonların genellikle ofis, otel, alışveriş ve eğlence gibi ticaret odaklı fonksiyonlar olduğu görülmektedir. Bu durum bize Galataport 'un cazip bir yatırım alanı olarak düşünüldüğünü göstermektedir. Aynı zamanda Galataport, İstanbul kentinde giderek sayıları artan mega projelerin bir parçası olmuştur. Bu projelerin birçoğu kent üzerinde önemli etkilere sebep olmaktadır. Galataport 'ta şimdiden onun bir parçası olamaya hazır hale gelmektedir. Galataport projesinin çevresinde var olan dokuya etkisi bakımından, bölgede birçok değişimden söz etmek mümkündür. Bunlar, rant sağlama, soylulaştırma, yerinden etme gibi unsurlar içermektedir. Bugün bitmemiş dahi olsa projenin liman bölgesinde yaratabileceği dönüşüm gözle görülmeye başlamıştır. Öncelikle çevre bölgesinde birçok otel inşaatı başlamış ve daha önceden orada olan esnafın sektör açısından değişikliklere uğramaktadır. Kısacası çevrede daha önceden var olan konutlar ve

ticarethaneler yerini kafe, restoran ve otellere bırakmaktadır. Kısacası farklı faaliyetlerin yıllardır bir arada olduğu, kentlinin ihtiyaçlarını rahatlıkla karşılayabildiği bir mekân olmaktan uzaklaşmaktadır.



## ALTINCI KISIM

Gelişen ve değişen dünyamızda teknolojik gelişmeyle beraber kentlerimizde sosyo – ekonomik ve coğrafi değişimler yaşanmaktadır. Özellikle ulaşımın bir parçası olan limanların ve sanayinin kent içerisinde dışarıya doğru yer değiştirmesi, kentlerin değişimini etkileyen en önemli faktörlerden birisi olmuştur. Bu yer değiştirmeler sonucu kentlerin kıyı alanlarında çöküntü şeklinde adlandırdığımız alanlar doğmuş ve bu alanlar Dünyada birçok kentte ayrı ayrı problem yaratmıştır. Dünya içerisinde önemli bir yere sahip olan İstanbul’da bu problemle karşı karşıya kalmıştır. Diğer kentlerde olduğu gibi İstanbul’da bu alanlar için çeşitli projeler üretmiş ve yeniden canlandırmak adına çalışmalar yapmıştır.

Bu tez kapsamında, İstanbul’da yapımına devam edilen Galataport Projesi’nin tasarım süreci derinlemesine incelenmiştir. Bu süreç içerisinde Galataport ‘un konumu itibariyle kıyı ve kent kavramları irdelenmiş, Türkiye’ de kıyı alanını ilgilendiren mevzuatlara bakılarak, yurt dışından örnek proje incelenmiştir. Bu çerçevede başarılı ve sağlıklı bir kentsel kıyı için olmazsa olmaz olan kentsel tasarım kavramı ve ilkeleri ele alınmıştır. Tarihsel süreçte İstanbul’ un kıyı işlevleri ve çalışma alanı olan Galataport ‘un gelişimi incelenmiş olup, Galataport’ un şuanda uygulanmakta olan projesi kentsel tasarım ilkeleri bağlamında ele alınıp değerlendirilmiştir.

### **6.1. Galataport Projesi’nin Kentsel Tasarım İlkeleri Bağlamında Değerlendirilmesi**

Tez çalışmasının bu bölümünde Galataport adı altında tasarlanan kıyı projesinin, alana ve kullanıcılara olabilecek olan etkileri Kentsel Tasarım İlkeleri bağlamında değerlendirilmiştir.

#### **6.1.1 Karakter İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi**

Ortak mekân olarak kamusal alanlar, toplumun tüm bireyelerine ait, herkesin ortak paylaşım ve erişim hakkının bulunduğu, farklı yaklaşımların ve fikirlerin birlikte var olduğu mekanlardır. Kamusal alanlar, kentlerin geçmişine ait izler taşıyan, toplumun kimliğini

belirlemede ve toplumsal hafıza oluşturma görevlerini yüklenmişlerdir. Bir kentin kamusal alanlarında yer alan tüm mekânsal deneyimler ve toplumsal ilişkiler, kentsel kültürün toplumsal üretimini içerir. Bu tez çalışmasının konusunu oluşturan Galataport projesi ve çevresi, tarihte çok uzun zamandır var olan mekanlar olup, önemini korumuş ve bu hafıza yerlerinin en güçlülerinden birisi olmuştur. Bu doğrultuda, tarihsel süreç içerisinde önemini korumuş olan Galataport (Salıpzarı, Tophane, Kemeraltı) bölgesinin yeniden biçimlenmesi için öngörülen kültürel yaşama dair beklentileri karşılayabilecek bir kentsel mekân olarak kalmalıdır. Kentsel mekân içinde kamusal mekanlar oldukça önemli olup mekânın karakterini tanımlayan ve tarihselliğini simgeleyen, Antrepolar, tarihi Karaköy Yolcu Salonu, Tophane Saat Kulesi, Nusretiye Camii ve İstanbul’un karakterini etkileyen Silueti oldukça önemlidir. Bu kapsamda yapılmakta olan Galataport projesi için yıkılmış olan Karaköy Yolcu Salonu ve proje kapsamında kıyı alanlarına yapılmakta olan dolgu alanları ve yüksek yapılar İstanbul’un karakterini zedelemektedir. Bölgede var olan diğer yapıların varlığını korumasına kuşku altında bakılmakta, kamusal mekân üzerinden toplumsal kimliği etkileyeceği öngörülmektedir. Galataport bölgesi aynı zamanda kentsel ve toplumsal bellekte yer almış bir alandır. n görülen proje kapsamında mekânın kullanımının zorlaşacağı aşıkardır.

### **6.1.2 Süreklilik ve evreleme İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi**

Kamusal alanları oluşturan yapısal ve doğal peyzaj alanları ve kentsel peyzaj ögeleri mekânı kapsamakta ve tanımlamaktadır. Mekânda var olan yapısal elemanlar, yapılar, yaya ve vasıta yolları, mekânın etkin bir şekilde tanımlamaya ve kullanıcıyı yönlendirmeye olanak sağlarlar. Fakat Galataport projesi kapsamında inşaatı devam eden projeye incelendiğinde, mekânın içerisinde barındıracağı yüksek ve sık yapılar, kullanıcının kıyı ile buluşmasına imkân sağlamamaktadır. Kısacası, mekanlar arasındaki geçişte sürekliliği sağlamadığı düşünmektedir. Proje kapsamında binalar arasında oluşan koridorlardan denizi görme imkânı sağlayacağı söylense de bunun sadece kısıtlı alanlar içerisinde görselde kalacağı aşıkardır. Ayrıca proje kapsamında kullanılacak olan ölçek, mekânın

kentin geri kalanı ile uyum içerisinde olmayacağı aynı zamanda kıyı dolgu alanları açısından sürekliliğin kentsel ölçekte olmayacağı ortadadır.

Üretilen olan mekânın kamusal alan açısından kısıtlı olabileceği ve kent içerisinde sürekliliği bozacağı ise ayrı bir bakış açısı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kapsamda uluslararası kıyı canlandırmaya, eski liman alanlarını yeniden canlandırmaya yönelik projelere bakıldığında tez çalışmasında örnek olarak verilmiş olan Baltimore- Inner Harbor projesi doğru bir örnek teşkil etmektedir.

### **6.1.3 Kamusal Alan Kalitesi İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi**

Başarılı bir kamusal alan için öncelikli olarak kentsel tasarımdan söz etmek gerekmektedir. Kentsel tasarım, mevcut doku içerisinde alanın karakterini, kimliğini, sosyal boyutunu, toplum yapısını göz önünde bulundurarak birlik hissi uyandırmalıdır. Galataport projesinin kamusal alan kalitesi bakımından incelediğimizde ne derece kamusal mekân olarak algıladığımızı ve kullanıcılara hangi ölçüde görsel doyuma ulaştırdığı, nasıl bir estetiğe sahip olduğu düşünülerek değerlendirilmelidir. Galataport projesi kapsamında içerisinde barındıracağı alışveriş merkezi ve otel açısından kamusal alan kalitesini inceleyecek olursak eğer, projenin kamusal alan kavramı ile zıtlık oluşturduğunu söyleyebiliriz. Öncelikli olarak kentsel mekanlar, bireylerin ve toplumun bir arada bulunabileceği, farklı etnik grupların, farklı sosyal, kültürel sınıfların olduğu kısacası birbirinden çok farklı insanların bir arada olduğu alanlardır. Ancak günümüzde kontrolsüz bir şekilde hızla yaygınlaşan karma kullanımlı yapılar ve alışveriş merkezleri, yaşam ve kent için ideal bir ortam sunuyor gibi görünse de gerçek durum bunun zıttıdır. Bu alanların toplumun geneline cevap vermediği, dış mekân yaşantısına katkı sağlamadığı, sosyal ayrışmayı yarattığı gözlemlenmektedir. Kısacası Galataport projesi kapsamında var olacak olan alışveriş merkezi ve otel alanları kamusal alan olarak kısıtlı bir erişim imkânı sunacaktır. Farklı sosyal gruplar arası toplumsal sınıfları daha da belirginleştirecektir.

### **6.1.4 Hareket Kolaylığı İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi**

Toplumun en temel haklarından birisi ‘yürümek hakkı’dır. Kent içerisinde ‘yürümek’ engellenmeden, yavaşlatılmadan olmalıdır. Galataport projesi kapsamında yapılan

düzenlemelerde kıyı boyu yürümek engellenmekte ya da kısıtlandırılmaktadır. Kentsel tasarım açısından tüm yollar birbiri ile bağlantılı olmalıdır. Ayrıca yeni önerilen yollar, mevcut yollar ile bağlantılı olmalıdır. Mevcut yapı içerisinde var olan toplu ulaşım ağlarına katılım desteklenmelidir. Özellikle yayalar arasında var olan dezavantajlı insanların (yaşlı, hamile, sakat, bebek arabalı vb.) erişimini ve hareketlerini, proje kapsamında tasarlanan yeraltında bulunan kapalı mekanlara zorla yönlendirme ile zorlaştırmakta ve yolları uzatılmaktadır. Kısacası yapılan yeni proje, kullanıcıların yaşam haklarını kısıtlamaktadır. Söz konusu uygulamalar, 1992 yılının mart ayında Avrupa Konseyi Avrupa Yerel Yönetimler Konferansı'nda kabul edilerek yayınlanan Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu'nda açıklandığı gibi;

*“...toplu taşıma, özel arabalar, yayalar, bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşımını kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanması...”* Temel ilkesi ile zıtlık oluşturmaktadır. [67]

3194 Sayılı İmar Yasası kapsamında eklenen 'Ek madde – 1' ile “Fiziksel çevrenin engelli insanlar için ulaşılabilir ve yaşanabilir kılınması için, imar planları ile kentsel, sosyal, teknik altyapı alanlarında ve yapılarda Türk Standartları Enstitüsü'nün ilgili standartlarına uyulması zorunludur” hükmü getirilmiştir. Bu kapsamda Galataport projesinin yaya hareketliliği bakımından ne kadar standartları saplayıp sağlamayacağı bilinmemektedir.

Ayrıca bölgede var olan Meclis-i Mebusan caddesi ve Kemeraltı caddesi giderek artan bir trafik sorunu ile karşı karşıyadır. Geleneksel olarak var olan ulaşım politikası, tıkanan trafiği noktasal çözümler getirerek çözmeye çalışmaktadır. Fakat zaman içerisinde bu çözümler trafiği sadece bir sonraki alana taşımakta ve yeni araçların trafiğe katılmasına sebep olmaktadır. Bu kapsamda inşaatı devam eden Galataport projesi kapsamında bölgede var olacak olan yeni liman, bir anda gemiden incek onlarca yolcu, alışveriş mağazaları ve otel kendi araç trafiğini yaratacak, kent içerisinde hareket imkanını zorlaştıracaktır.

### **6.1.5 Okunabilirlik İlkesi Bağlamında Değerlendirme**

Bir mekânın okunabilirliği görsel imkanların artırılması, kentsel alanların malzeme detayları ve kalitesi yoluyla artırılabilir. Mekânda var olacak olan malzeme seçimi

mekânın okunabilirliğini arttırdığı gibi mekânın kimlik duygusunu da tanımlar. Kentsel mekânın algılanabilmesi için kullanıcının mekân içerisinde hareket etmesi ve algıladığı parçaları zaman içerisinde birleştirmesi yoluyla gerçekleşebilir. Bu kapsamda kullanıcı kentsel mekânı durduğu yerden algılayamaz. Bu bağlamda okunabilirlik, sosyal mekân oluşturma potansiyelinin yüksekliğini tanımlayan bir terim haline gelir. Bu alanlar, en kolay okunan mekânlar halini alırlar. Oysa Galataport projesi içerisinde var olan yapılar ortak meydan algısını ortadan kaldırmakta, çizgisel koridorlar oluşturmaktadır. Bu kapsamda okunabilirlik, mekânın tamamını algılayabilme, görüş alanları arası eksiklik, insanların bir araya gelme imkanları açısından eksik kalmaktadır.

### **6.1.6 Çeşitlilik ve Karma Kullanım İlkesi Bağlamında Değerlendirme**

Farklı yapı formları ve kullanım alanlarına sahip olan kentsel alanlar, farklı kullanıcı gruplarının isteklerine cevap verebilecek nitelikte tasarlanmalıdırlar. Karma kullanımlı alanlar, insanların aynı zaman diliminde aynı mekân içerisinde yaşamına, çalışmasına, eğlenmesine ve çeşitli ihtiyaçlarını gidermelerine olanak sağlarlar. Bu kapsamda bu alanlar her ölçekte, gece ve gündüz güvenli bir şekilde kullanılan çekici bir alan olmalıdırlar. Galataport ‘un kent kullanıcıları için çekici olabilmesi ancak çeşitli aktiviteleri bünyesinde barındıran kamusal alanlar sağlayarak mümkündür. Bu kapsamda kullanıcıların Galataport’a geldiğinde müzik dinlemek, bir alanda oturup etrafı seyredebilmek, kahve içebilmek, alışveriş yapabilmek gibi çeşitli faaliyet imkanları barındırmalıdır. Dolayısıyla Galataport, içinde gerçekleşecek olan aktiviteler kadar işlevselliği açısından da toplumun her kesimine açık olması oldukça önemlidir. Ancak burada önemli olan Galataport ‘un kullanıcılar için toplumsal aktivitelere uygunluk seviyesinin ne derece yeterli olduğudur.

### **6.1.7 Peyzaj İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi**

Avrupa Peyzaj Sözleşmesi ülkemizde 20 Ekim 2000 yılında onaylanmıştır. Tarihi ve kültürel miras değerlerini, uluslararası önemde korumayı zorunlu kılacak taahhütler içermektedir. Ayrıca Avrupa Peyzaj Sözleşmesi’nin Uygun Olduğuna Dair Kanun Tasarısı’nın önergesi ise 2003 yılında 4881 no’lu Kanunla onaylanmış ve 27 Temmuz 2003 tarih ve 25181 sayılı Resmî Gazete ’de yayınlanmıştır. Bu kapsamda incelememiz gereken Galataport projesi için Avrupa Peyzaj Sözleşmesi’nin önsözünü hatırlamakta fayda vardır.

Peyzajın kültürel, ekolojik, çevresel ve sosyal alanlarda kamu yararı taşıdığı, peyzajın yerel kültürlerin biçimlenmesine katkısı sağladığının ve bunun da Avrupa kültürel ve doğal mirasının en önemli parçası olduğunun, insanın refahı ve Avrupalı kimliğinin pekiştirilmesine katkıda bulunduğunun farkında olarak, doğal ve kültürel mirasın korunması ve yönetilmesini dikkate alarak sözleşme maddelerine giriş yapmaktadır.

Madde 5: Genel Tedbirler bölümünde ise sözleşmeyi imzalayan her bir taraf peyzajları, yasayla, insanların çevrelerinin önemli bir bileşeni, onların paylaştıkları kültürel ve doğal mirasın çeşitliliğinin bir ifadesi ve kimliklerinin bir temeli olarak tanımayı taahhüt etmektedir.

Yine 6. maddeye göre; ülkemiz kendine ait peyzajları belirlemeyi, bunların tipik özelliklerini bunları dönüştüren güçleri ve baskıları çözümlenmeyi, değişiklikleri kaydetmeyi, böylece belirlenmiş olan peyzajları, bu peyzajlarla ilgilenen tarafların ve ilgili nüfusun bunlara verdiği özel değerleri dikkate alarak değerlendirmeyi yükümlenir. [68]

### **6.1.8 Morfoloji ve Tipoloji İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi**

Galataport ve çevresinde var olan mevcut peyzaj, malzemeler, bina tipleri, sokaklar, caddeler, tarihi Tophane Saat Kulesi, Nusretiye Camii, İstanbul Modern Sanat Müzesi gibi birçok diğer faktör ile birlikte yerel kimliği belirlemektedir. Kentsel tasarımın hedefleri içerisinde mevcut olan kentsel doku ile inşaatı devam eden Galataport projesinin adaptasyonlarının sağlanması gerekmektedir. Bu şekilde kentsel tasarım yaklaşımı, mevcut yapıyı korumakla beraber, kaliteyi de arttırmayı desteklemektedir.

Galataport projesi yerel bağlamda dikkate alınmadan tarihi yapıları yıkarak ya da tahrip ederek yapımına devam edilen bir çalışmadır. Kısacası, mevcut bağlamla bütünleşmeyen, yerel yapıların form ve dokuları ile uyumsuz olarak tasarlanmıştır.

Birinci derece deprem kuşağında bulunan İstanbul'da uygulanmakta olan Galataport projesi gelecekte olabilecek bir depreme karşı risk taşımaktadır. Proje içerisinde yapılan kıyı doldurma çalışmaları ve yerin altında tasarlanan yolcu salonları olası bir afette büyük kayıplara sebep olabilecektir.



### **6.1.9 Yer oluşturma İlkesi Bağlamında Değerlendirilmesi**

Kentsel mekanlarda kentsel donatı elemanları, kentsel kimliği ve kullanımını etkileyen önemli unsurlardır. Galataport bölgesinde korunması gereken ama şimdiden yıkılmış yapılar haricinde hala korunması gereken Tophane Saat Kulesi, Nusretiye Camii ve tarihi antrepolar mevcuttur. Bunların haricinde kıyı canlı hayatı sürdürülebilirlik adına korunmalıdır.

Galataport bölgesi önceden dönem şartlarına göre tasarlanan yük ve yolcu limanıydı. Zaman içerisinde bölgenin kent merkezinde oluşu sebebiyle kent içerisinde yük taşımacılığı açısından problem teşkil ettiği için iptal edilmiş, bölge sadece yolcu taşımacılığına hizmet etmiştir. Fakat günümüzde yapılmakta olan proje kapsamında, kat yükseklikleri, projenin çevre ile olan kopukluğu, mekânda bir bütünlük oluşturmayacağını göstermektedir. Ayrıca alanda var olan tarihi yapıların mekanla ilişkisinin zayıflayacaktır.

Kentsel tasarım ilkeleri, yukarıdaki tartışmalar kapsamında değerlendirildiğinde varılmak istenilen nokta, tasarım alanlarında var olan kaliteyi, fonksiyonelliği, görselliği yakalamaya çalışmaktır. Kentsel tasarım ilkeleri, tasarımcının proje oluşturma aşamasında yararlanacağı, ona esneklik kazandıracaağı, anahtar bir model olarak sunulmakta ve tavsiye edilmektedir.

### **6.2 Galataport Projesine İlişkin Değerlendirmeler ve Öneri**

Tez kapsamında yapılan çalışmalar sonucunda, bölgenin geğmiş ve günümüzdeki durumu, mekânsal kimliği ve karakteri göz önüne alınmıştır. Kentsel tasarım ilkeleri bağlamında tez kapsamında çalışılan Galataport projesi için yapılabilecek olan değerlendirmeler ve öneri şu şekildedir;

- Galataport proje alanı içerisinde yaya ulaşımının desteklenmesi, proje alanı ile çevresinin bağlantıları kuvvetlendirilmeli

- Galataport proje alanının çevresinde yaşayan, çalışan insanlarla diyaloglar kurularak, Galataport projesi kapsamında kentsel kamusal ortak mekanlar ve açık alanlar kazandırılmalı
- Galataport 'un konumu dikkate alınarak mevcut yapıların yüksekliği, dokusu ve çevre ile uyumu göz önüne alınarak, çevre ile uyumlu hale getirilmesi
- Bölgenin trafik akışı ve yoğunluğu göz önüne alınarak Galataport' un aktif kullanılmaya başlanmasından sonra oluşabilecek ulaşım problemlerinin tespiti ve çözümlenmesi
- Galataport projesi kapsamında kıyı kullanımının ve kıyı canlı hayatının sürdürülebilir olması
- Kent kimliğini ve karakterini yeniden kazanan ve kent içerisindeki konumunu daha da güçlendirerek, günümüz koşullarına ve geleceğe cevap verebilecek kentsel kamusal ortak alan olarak Galataport 'un oluşturulması
- Galataport 'un ve bölgenin tarih içerisinde var olan konumunun tekrardan ön plana çıkarılması ve İstanbul silueti ile birlikteliğinin saptanması
- Kentin kimliğini ve dokusunu ortaya koyan yapıların korunarak proje kapsamında ön plana çıkaracak şekilde tasarlanması
- Galataport 'un tasarım kimliğinin yerel kimlik üzerinden yapılması

- Proje kapsamında kıyı alanında bir noktadan bir noktaya kesintisiz bir şekilde ulaşımın sağlanması, ulaşımın yaya ve bisiklet yolu ile desteklenmesi
- Kent içerisinde giderek eksikli hissedilen yeşil alanların, Galataport projesi kapsamında yaratılması ve kentin dokusuna uygun ağaçlandırma ve bitkilendirme yapılması
- Kent içerisinde eksikliği hissedilen bankların, çöp kutularının, aydınlatma elemanlarının, bisiklet park alanlarının, kent mobilyalarının tasarımına dikkat edilmesi ve konumlarının artırılarak kentsel tasarım projeleriyle desteklenmesi

## KAYNAKÇA

- [1] Hasol, D. (2005). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü* (9. Baskı ed.). İstanbul: YEM.
- [2] Tekeli, İ. (2011a). *Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- [3] Mumford, L. (1937). What is a City?. *Architectural Record* , pp. 64-67.
- [4] Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli
- [5] Simmel, G. (1996). Metropolde Zihinsel Yaşam. *Cogito 8 Kent ve Kültürü*.
- [6] Lefebvre, Henri (2003), *Kentsel Devrim* (İstanbul: Sel Yayıncılık) (Çev. Selim Sezer).
- [7] Oktay, Hilmi Ekin, Reyhan Erdoğan, and Fatma Başak Oktay. "Kent ve su." *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi* 5.11 (2015): 119-125.
- [8] Yıldırım S., "Su ve Mimarlık Üzerine Bir Tasarım Atölyesi Deneyimi", *Mimarist Su ve Mimarlık dosyası*, 2, 2001
- [9] Özkan, B., (1987). *Türk Turizminin Önemli Kaynağı Deniz ve Kıyılarına İlişkin Sorunlar*, Turizm Yıllığı, Türkiye Kalkınma Bankası, Ankara.
- [10] Fisher, B., (2004). "Urban Waterfront Design", An Introduction To Urban Waterfront Development, Remaking The Urban Waterfront, Urban Land Institute
- [11] Rafferty, F., Holst. L., (2004). "An Introduction To Urban Waterfront Development", Remaking The Urban Waterfront, Urban Land Institute
- [12] Geray, C. (1976). Kıyıların Toplum Yararına Kullanılmasına İlişkin Sorunlara Genel Bakış. *Mimarlık Dergisi*, 1976/2, Sayı 47, s. 68.

- [13] İlhan, Bige Şimşek. *Toplumsal Yarar Odaklı Kıyı Canlandırılmaya İlişkin Kavramsal Bir Ajanda Ve İstanbul Örneğinde Türkiye Üzerine Değerlendirmeler*. Diss. Fen Bilimleri Enstitüsü, 2012.
- [14] Duru, B. (2001). *Kıyı Yönetiminde Bütünleşik Yaklaşımlar Ve Ulusal Kıyı Politikası*, (doktora tezi), Ankara Üniversitesi, Ankara.
- [15] Doğan, E. ve Erginöz, M. (1997). *Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması*. Arion Yayınevi, İstanbul.
- [16] Esen, O. (1993). İstanbul Kıyılarını Nasıl Kullanıyor. *İstanbul Dergisi*, s. 40-46.
- [17] Craig-Smith, Stephen J., ed. *Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment: An international survey*. Greenwood Publishing Group, 1995.
- [18] Millspaugh, M. L. (1993). Baltimore: The Success of a 25-Year Public-Private Partnership, in *Waterfronts: A New Frontier For Cities On Water*, p. 297-300, Ed. Bruttomesso, R., International Centre Cities on Water, Venice.
- [19] Breen, Ann, and Dick Rigby. *Waterfronts: Cities reclaim their edge*. McGraw-Hill Companies, 1994.
- [20] Vardar, Ali; “Kentsel Tasarımın Farklı Çehreleri”; Planlama 97/2; sayı 16, Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara
- [21] [www.udg.org.uk](http://www.udg.org.uk) [09.11.2017]
- [22] Arida Ayssar, Quantum City, London 2002, S. 108; [www.quantum-city.com](http://www.quantum-city.com)
- [23] Gökğür, Pelin; ‘1933’den 2003’e Atina Kartasındaki Değişimler, CIAM’dan CEU’ya’ Planlama 2005/1, Şehir Plancılar Odası Yayını, Ankara
- [24] Çubuk, Mehmet. "Kentsel Tasarım Formasyonu ve Eğitimi Sunuş Bidirisi ve Sonuç Metni." *VIII. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu* (1997): 15-16.

- [25] Schurch, Thomas W. "Reconsidering urban design: thoughts about its definition and status as a field or profession." *Journal of urban design* 4.1 (1999): 5-28.
- [26] Konuk, G., (1999). "Kentsel Tasarım Süreci, Sürece İlişkin Yaklaşımlar ve Tasarım Kontrolleri", 1. Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi Bildiriler Kitabı, 242.
- [27] Thorns, David C., Esra Nal, and Hasan Nal. *Kentlerin dönüşümü: Kent teorisi ve kentsel yaşam*. Soyak Yayınları, 2010
- [28] Sınmaz, S., (2013). "Yeni Gelişen Planlama Yaklaşımları Çerçevesinde Akıllı Yerleşme Kavramı ve Temel İlkeleri", Megaron, Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi e-Dergisi, 8- 2:76-86.
- [29] Carmona, Matthew. *Public places, urban spaces: the dimensions of urban design*. Routledge, 2010.
- [30] Bacon, E. (1974). *Design of cities*. New York: Penguin Books.
- [31] Department of the Environment Transport and the Regions (DETR), (2000). *Urban Design in the Planning System: Towards Better Practise, Commission for architecture and the built environment*, London,  
<http://www.designcouncil.org.uk/sites/default/files/asset/document/by-design.pdf>.
- [32] Akça, M. (2008). *Tarihi yarımada içerisinde bulunan hanlar bölgesi'nin kentsel tasarım ilkeleri açısından incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- [33] Gül, A. ve Atken, S. (2007). Üniversite kampüsü açık yeşil alanların kent kimliği üzerindeki rolü ve etkisi. *15. Yıl Mühendislik Mimarlık Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Isparta.

- [34] Conzen, M. R. G. (1960). *Alnwick Northumberland: a study in town plan analysis*, London: Institute of British Geographers.
- [35] Lefebvre, H. (1998). *Modern dünyada gündelik hayat*. Gürbüz, I., çev., İstanbul: Metis Yayınları.
- [36] Dovey, K. (1993). *Dwellig, seeing, and designing*. Düzenleyen: Seamon, D., *Putting geometry in its place*.
- [37] Ersoy, Z.A. (2002). *Konut ve ev kavramlarının karşılaştırmalı analizi*. Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- [38] Kuban, D. (1996). *İstanbul: Bir Kent Tarihi*. Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- [39] Esen, O. (1993). İstanbul Kıyılarını Nasıl Kullanıyor. *İstanbul Dergisi*, s. 40-46.
- [40] Tekeli, İ. (1991). *Kent Planlaması Konuşmaları*. TMMOB Mimarlar Oda Yayınları, Ankara.
- [41] Keleş, R. (1983). Kıyılar Ve Toplum Yararı. 7. *Dünya Şehircilik Günü Kutlamaları: Ülkesel Kıyıların Korunması Planlanması Düzenlenmesi Kolokyumu*, 6-8 Aralık 1983, Trabzon, s. 14-26.
- [42] Kılıç, A. (1999). *Kıyidan Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi, Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği*, (doktora tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- [43] Yenen, Z., Enlil, Z. and Ünal, Y. (1993). İstanbul: A City Of Waterfronts Or A City Of Inland, in *Waterfronts: A New Frontier For Cities On Water*, p.

- [44] Bilsel, C. (2002). Kentsel Başkalaşım ya da Merkezkaç Kuvvetler Karşısında Kamusal Alanın Parçalanması, *Mimarlık Dergisi*, Vol. 316, s. 22-25.
- [45] Türker, Orhan. *Galata'dan Karaköy'e: bir liman hikayesi*. Vol. 118. Sel Yayıncılık, 2000.
- [46] Akın, N. (1998). *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, Literatür Yayınevi, İstanbul.
- [47] Kuban, Doğan. "İstanbul'un Tarihi Yapısı." *Mimarlık Dergisi* 79 (1970).
- [48] Büyüktopcu E. & Sezgin Y. ,(2014), "Katılımcı Dönüştürücü Birey Rollerini Üzerinden Kurgu Üretici Olarak Salıpazarı-Antrepolar",
- [49] İstanbul Yolcu Limanı Kompleksi için Vira Demir", *Milliyet Gazetesi*, 31 Mayıs 1990, 14.
- [50] T.C. Danıştay Altıncı Dairesi Başkanlığı, Bilirkişi Raporu, (İstanbul, 2015): 2-3.
- [51] <http://www.tabanlioglu.com/project/galataport/> [09.12.2017]
- [52] Büyüktopcu E. & Sezgin Y.,(2014), "Katılımcı Dönüştürücü Birey Rollerini Üzerinden Kurgu Üretici Olarak Salıpazarı-Antrepolar"
- [53] Yardimci, Sibel, and Kentsel Degisim ve Festivalizm. "Kuresellesen istanbul'da Bienal." *Istanbul: Iletisim yay* (2005). 30,70-71.
- [54] Elif Tuğba Gürkan, (2014), 10 Maddede Galataport'un Hikayesi, <http://www.arkitera.com/haber/23509/10-maddede-galataportun-hikayesi> [02.12.2017]
- [55] "Galataport'a 3.5 milyar euroluk teklif", *Hürriyet Gazetesi* , 16 Eylül 2005
- [56] T.C. Danıştay Altıncı Dairesi Başkanlığı, Bilirkişi Raporu, (İstanbul, 2015),



- [57] Elif Tuğba Gürkan, (2014), 10 Maddede Galataport'un Hikayesi,  
<http://www.arkitera.com/haber/23509/10-maddede-galataportun-hikayesi>
- [58] <http://www.arkitera.com/haber/28790/galataportun-master-planini-drordr-ve-gensler-tasarliyor> [12.12.2017]
- [59] <http://www.diken.com.tr/galataporta-bilirkisi-dersi-kiyi-tamamen-kapatiliyor-kamu-yarari-yok/>[02.12.2017]
- [60] <http://www.arkitera.com/haber/28435/galataport-basin-aciklamasi>[03.12.2017]
- [61] Buke Uras, "Galataport Projesi Hakkında Sorular", İstanbulArtNews, Nisan 2017, 9.
- [62] Akın, N. (1998). *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, Literatür Yayınevi, İstanbul.
- [63] Kahraman S. A. ve Dağlı Y. (2003). *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnâmesi: İstanbul*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, Cilt 2, Sf. 391.
- [64] Ortaylı, İ. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, "GALATA" yıl: 1996, cilt: 13, sayfa: 303-307 , İstanbul'da tarihî bir semt.  
<http://www.islamansiklopedisi.info/dia/pdf/c13/c130165.pdf> [17.01.2018]
- [65] Eyice, S. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, "GALATA Köprüsü" yıl: 1996, cilt: 13, sayfa: 307-313 , İstanbul'da tarihî bir semt.  
<http://www.islamansiklopedisi.info/dia/pdf/c13/c130166.pdf> [17.01.2018]
- [66] Kazgan, H. (1991). *Galata Bankerleri*, Türk Ekonomi Bankası A.Ş., İstanbul,
- [67] Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu, (1996). *Avrupa kentsel şartı*, çev. Yener Z. ve Arapkirlioğlu K., Ankara: İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını.
- [68] TMMOB Peyzaj Mimarları Odası İstanbul Şubesi, 2012

- [69] <http://www.arkitera.com/haber/15018/yeni-sehircilik-ve-akilli-buyume>  
[11.01.2018]
- [70] <http://sbpturkiye.com/eko-kent-modeli.html> [11.01.2018]
- [71] <http://www.journalagent.com/megaron/pdfs/MEGARON-35220-ARTICLE-SINMAZ.pdf>
- [72] Aslı, A. T. I. L., Bahriye Gülgün, and İsmail Yörük. "Sürdürülebilir kentler ve peyzaj mimarlığı." *Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi* 42.2 (2005).
- [73] Günerhan, Sibel Ağı, Ümit Erdem, and Hüseyin Günerhan. "Çevre ve enerji açısından yavaş şehir hareketinin gelişimi." *Tesisat Mühendisliği* 118.4 (2010): 32-37.
- [74] <http://arkiparc.com/2011/tr/36/s/128/ozdemir-sonmez> [11.01.2018]
- [75] Ertaş, H., Gürsel, E., Karabey, H., Dinçer, İ., "Galataport, Sıfıra Sıfır." *XXI Dergisi* (eylül, 2017).
- [76] TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, 15 Kasım 2006 tarihli 'Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport' konferansı, Basım: İstanbul, Ocak 2008
- [77] <https://www.dunya.com/ekonomi/galataport-ihalesini-dogus-kazandi-haberi-211601> [11.01.2018]
- [78] Erdem, Mustafa. "Muğla İli (Güney Ege) Kıyı Alanı Yönetimi ve Balıkçılık." *EÜ Su Ürünleri Dergisi* (2006): 417-420.
- [79] Yıldırım, Sercan Özgencil. *Kentin anlam haritaları: gravürlerde İstanbul*. Kitabistanbul, 2008.

[80] T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yayını, Kentsel Tasarım Rehberleri, Cilt 1

[http://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/editorodosya/file/Kentsel%20Tasarim/Kentsel%20Tasarim%20Rehberleri/KENTSEL%20TASARIM%20REHBERLERI\\_Cilt1.pdf](http://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/editorodosya/file/Kentsel%20Tasarim/Kentsel%20Tasarim%20Rehberleri/KENTSEL%20TASARIM%20REHBERLERI_Cilt1.pdf) [20.01.2018]

[81] T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yayını, Kentsel Tasarım Rehberleri, Cilt 2

[http://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/editorodosya/file/Kentsel%20Tasarim/Kentsel%20Tasarim%20Rehberleri/KENTSEL%20TASARIM%20REHBERLERI\\_Cilt2.pdf](http://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/editorodosya/file/Kentsel%20Tasarim/Kentsel%20Tasarim%20Rehberleri/KENTSEL%20TASARIM%20REHBERLERI_Cilt2.pdf) [20.01.2018]

## GALATAPORT (SALIPAZARI KRUVAZİYER LIMAN ALANI)

## Zaman Çizelgesi

Mart Ekim 2002	Galataport Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nce Karaköy rıhtımında yap - işlet - devret modeliyle inşa ettirilecek. İhaleye çıkarılacak projenin yatırım bedeli 148 milyon Dolar. Liks gemilerle yolcu taşınmasını içeren proje 139 bin metrekarelik bir inşaat alanı üzerinde gerçekleştirilecek. Arsanın 13 bin 221 metrekaresi fuar ve kongre merkezi, 11 bin metrekaresi ise sanat müzesi için ayrıldı.
Ekim 2003	Mimari projenin sahibi Murat Tabanlıoğlu Galataport projesi ile ilgili bilgiler verdi.
Nisan Eylül 2005	Salı Pazarı Projesi'ne (Galataport) İstanbul 1 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'ndan onay çıktı. Galataport'un yap - işlet - devret' modeli çerçevesinde açılan ve 49 yıl süreyle işletilmesine yönelik ihale gerçekleştirildi. En yüksek teklifi 3 milyar 538 milyon Euro ile Sami Ofer'in ortağı olduğu Royal Caribbean Cruises önderliğindeki konsorsiyum verdi.
Ocak 2006	Danıştay 6. Dairesi, İstanbul'da Salıpazarı bölgesinde kruvaziyer yat limanı yapımına ilişkin imar planındaki değişikliği onaylayan Kültür ve Turizm Bakanlığı işleminin yürütmesini durdurdu.
Ocak Şubat 2006	Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Danıştay 6. Dairesi'nin Galataport'un imar planıyla ilgili iptal kararına üst mahkemede itiraz edileceğini, Galataport ihalesiyle ilgili sürecin devam ettiğini açıkladı.
Şubat Temmuz 2007	Başbakan Yardımcısı Abdullah Şener, Danıştay 6. Dairesi'nin Galataport projesine ilişkin Kültür ve Turizm Bakanlığı'na hazırlanan imar planını iptal etmesini gerektirecek şekilde Galataport ihalesiyle ilgili dosyayı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na geri gönderdi. Maliye Bakanı Kemal Unakıtan, Galataport ihalesiyle ilgili iptal kararını onayladığını açıkladı.
Şubat Kasım 2007	Üç etaptan oluşması öngörülen yeni Galataport ihalesinde, sürecin ilk ayağı olan imar planlarının hazırlanması konusunda çalışmalar büyük oranda tamamlandı. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Galataport'la ilgili imar çalışmalarını bitirerek Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na başvuruda bulundu. İkinci kez ihaleye çıkarılması planlanan Galataport'un imar planı Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'ndan döndü.
Mart 2008	Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin 1/100000 ölçekli İstanbul il çevre düzeni planının iptali için açtığı davada İstanbul 2. İdare Mahkemesi, yürütmeyi durdurma kararı aldı. Bu karara göre Galataport projesi uygulanamayacaktı.
Mayıs 2009	Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, İl Çevre Düzeni Planı'nın iptal kararını temyize götüreceğini açıkladı. Yeni il çevre düzeni planı, Büyükşehir Belediye Meclisinde oy çokluğuyla kabul edildi.
Şubat Kasım 2010	Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Galataport'la ilgili imar ve hukuki sorunların aşıldığını belirterek, 2010'da yeniden ihale yapılabileceğini açıkladı. Özelleştirme İdaresi Başkan Vekili Ahmet Aksu, Türkiye'nin tek kruvaziyer limanı Galataport'un yılsonuna kadar özelleştirilmesinin planlandığını açıkladı. Galataport olarak bilinen projenin, İstanbulport olarak yeniden ihaleye çıkacağı açıklandı.
Aralık 2012	Galataport'u da ilgilendiren kıyı kanununda değişiklik öngören taslak ortaya çıktı. Buna göre dolgu alanlarında kültür ve tabiat varlıklarını koruyan hükümlerin uygulanmamasına karar verildi. Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne ait alanın özelleştirilmesi için Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ihale ilanı yayınladı. Hazırlanan yeni projenin imar planları Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu'ndan geçti.
Temmuz Ekim 2012	Galataport'un yıl sonunda tekrar ihaleye çıkacağı açıklandı. Galataport Projesi için hazırlanan yeni İmar Planı Özelleştirme İdaresi'nin onayından geçti.

## GALATAPORT (SALIPAZARI KURVAZİYER LİMAN ALANI)

## Zaman Çizelgesi

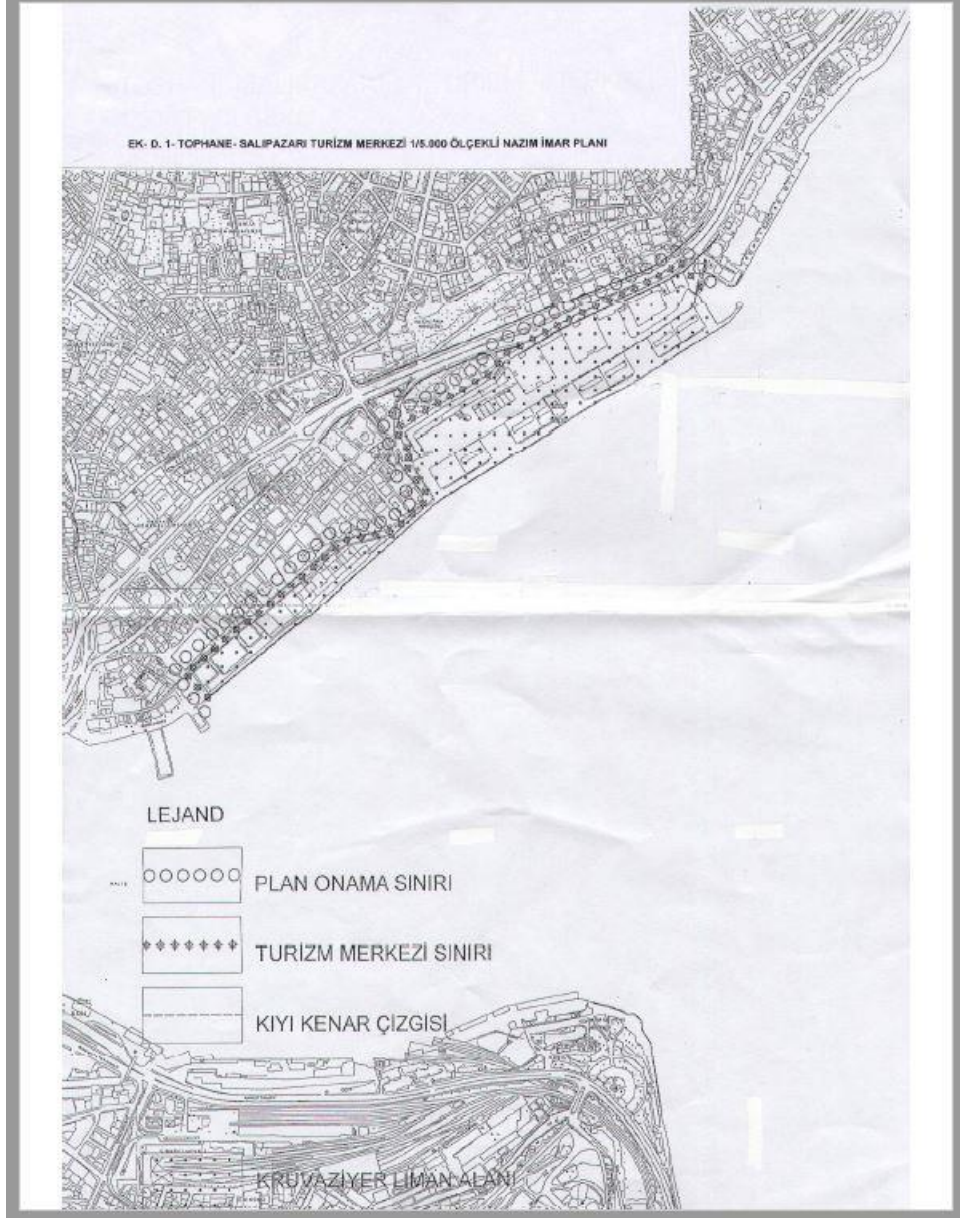
2013	Ocak Şubat Şubat Mayıs Ekim Aralık	Yeni imar planının ayrıntıları belli oldu. Planda 1200 metrelik sahil boyunca 10 metre eninde denize dolgu, rekreasyon alanlarının altına da 2 katlı otopark yapılmasına izin verildi. Mimarlar Odası, Şehir Plancıları Odası ve İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubeleri tarafından Başkanlık Özellendirme İdaresi Başkanlığı'na Salıpaazarı Kruvaziyer Limanı alanına imar planlarının yürütmesinin durdurulmasını takiben iptaline karar verilmesi talebiyle dava açıldı. Galataport için ihale süreci yeniden başladı. Galataport ihalesi yapıldı. Gelen 5 tekliften en yüksekini 702 milyon Dolarla Doğuş Holding verdi. Özellendirme Yüksek Kurulu, Salıpaazarı Liman Sahası'nın 30 yıl süreyle işletme hakkının devredilmesini onayladı, konuya ilişkin karar Resmi Gazete'de yayımlandı. İstanbul 10. İdare Mahkemesi, Beyoğlu koruma uygulama ve Beyoğlu nazım imar planlarını iptal etti. Fakat iptal kararı Galataport gibi projelerin imar planı kapsamına alınmadan, proje bazında planlanması sebebiyle Galataport'un geleceğini etkilemiyor.
2014	Ağustos Ekim Kasım Kasım	Galataport projesinin ÇED raporu yayımlandı. Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu, 702 milyon dolara Doğuş Holding'in kazandığı Galataport projesi için durdurma kararı verdi. Galataport ve Parkorman projelerinde Doğuş Holding'le ortaklığa giden Biğilî Holding'in patronu Serdar Biğilî, Galataport projesinin Şubat ayında başlayacağını söyledi. Erdogan, Salıpaazarı Kruvaziyer Limanı Projesi'ni durdurulması için, "Yargıç hıyaneti vataniye içinde olursa nedir?" diye sordu; söz konusu yargıçlara 'rüşvetçilik' imasında bulundu.
2015	Nisan Nisan Ağustos	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 7 Mayıs 2015 günü Galataport projesi ile ilgili inceleme-değerlendirme toplantısı (IDK) yapacağı açıkladı. Projenin ikinci ÇED raporu yayımlandı Galataport projesine ait imar planlarına üç meslek odasının Danıştay'da açtığı davada birliktesi raporu geldi. Raporda imar planlarında Karaköy Sahili'nin kentsel sit alanı içinde kaldığını anlatan bir gösterime yer verilmediğini belirterek, sahilin özelleştirme sonucu kamuya kapatılacağını altı çizildi.
Eylül	Galataport projesiyle ilgili nihai Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) raporu için "olumlu" karar verildi. Karar Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nun sitesinde askıya çıktı.	
Ekim	Salıpaazarı Kruvaziyer Limanı Projesi'nin iptali istemiyle açılan davada, birliktesi raporuyla aynı doğrultuda görüş bildiren savcılık, projenin 'kamu yararı'na aykırı olduğunu savundu.	
2017	Şubat	Proje kapsamında Salıpaazarı antrepolarının yıkılmasına başlandı.
Şubat	Cumhuriyet tarihinin önemli mimari eserlerinden Karaköy Yolu Salomu'nun denize bakan tarafı iş makineleriyle yıkıldı.	

- <http://www.sabah.com.tr/2002/03/18/g12.html>  
<http://03.ankara.com.tr/haberler/2002/10/06/karakoy.htm>  
[http://www.radikal.com.tr/kultur/ozet\\_galataya\\_ceritildi-686577](http://www.radikal.com.tr/kultur/ozet_galataya_ceritildi-686577)  
[http://www.radikal.com.tr/turkiye/galatapor\\_25\\_aynilar\\_757591](http://www.radikal.com.tr/turkiye/galatapor_25_aynilar_757591)  
[http://www.radikal.com.tr/ekonomi/danistaydan\\_fret\\_galataporuna\\_yenime\\_dundule-768106](http://www.radikal.com.tr/ekonomi/danistaydan_fret_galataporuna_yenime_dundule-768106)  
[http://www.radikal.com.tr/ekonomi/galataporu\\_proje\\_yenimesi\\_belirleniyor-770513](http://www.radikal.com.tr/ekonomi/galataporu_proje_yenimesi_belirleniyor-770513)  
[http://www.radikal.com.tr/ekonomi/galataporu\\_gozler\\_karui\\_karomasi-797976](http://www.radikal.com.tr/ekonomi/galataporu_gozler_karui_karomasi-797976)  
[http://www.radikal.com.tr/ekonomi/ozellemde\\_ula\\_841803](http://www.radikal.com.tr/ekonomi/ozellemde_ula_841803)  
[http://www.radikal.com.tr/turkiye/istanbul\\_dur\\_emi\\_841803](http://www.radikal.com.tr/turkiye/istanbul_dur_emi_841803)  
[http://www.radikal.com.tr/turkiye/toprak\\_izmit\\_karui\\_17\\_juizmir\\_hazir-879819](http://www.radikal.com.tr/turkiye/toprak_izmit_karui_17_juizmir_hazir-879819)  
[http://www.radikal.com.tr/turkiye/istanbul\\_istinyasuda\\_yeniden\\_izmit\\_ekilde-971605](http://www.radikal.com.tr/turkiye/istanbul_istinyasuda_yeniden_izmit_ekilde-971605)  
<http://ekonomi.kahraman.com.tr/macro-ekonomi/haber/18779-galatapor-ihalesi-sonu-ozel-yapilacak>  
[http://www.radikal.com.tr/ekonomi/galatapor\\_2\\_soyleniyor\\_izmit\\_971605](http://www.radikal.com.tr/ekonomi/galatapor_2_soyleniyor_izmit_971605)  
[http://www.radikal.com.tr/turkiye/ozel\\_yapilacak\\_galatapor\\_1\\_yeniden\\_izmit\\_971605](http://www.radikal.com.tr/turkiye/ozel_yapilacak_galatapor_1_yeniden_izmit_971605)  
[http://www.sabah.com.tr/2013/02/20/02\\_09\\_sahil\\_izmit\\_971605](http://www.sabah.com.tr/2013/02/20/02_09_sahil_izmit_971605)  
[http://www.sabah.com.tr/2013/02/20/02\\_09\\_sahil\\_izmit\\_971605](http://www.sabah.com.tr/2013/02/20/02_09_sahil_izmit_971605)  
[http://www.sabah.com.tr/2013/02/20/02\\_09\\_sahil\\_izmit\\_971605](http://www.sabah.com.tr/2013/02/20/02_09_sahil_izmit_971605)  
[http://www.sabah.com.tr/2013/02/20/02\\_09\\_sahil\\_izmit\\_971605](http://www.sabah.com.tr/2013/02/20/02_09_sahil_izmit_971605)  
<http://www.diken.com.tr/galatapor-projesi-icin-culhara-beleledi-2016-02-07.html>  
<http://www.diken.com.tr/galataporu-ile-tamir-karabank-karakoy-yolcu-salomu-secisir-yikildi/>
- <http://www.arkitera.com/haber/index/detay/galatapor-yeniden-gundemde/7626>  
[http://www.radikal.com.tr/turkiye/modern\\_kalacak-1084749](http://www.radikal.com.tr/turkiye/modern_kalacak-1084749)  
[http://www.radikal.com.tr/turkiye/galatapor\\_yil\\_sonunda\\_ihaleye\\_ckiyor-1094549](http://www.radikal.com.tr/turkiye/galatapor_yil_sonunda_ihaleye_ckiyor-1094549)  
<http://www.arkitera.com/haber/index/detay/galataporun-imar-degisikligine-onay-geldi/10506>  
<http://www.arkitera.com/haber/index/detay/bogaz-in-ahina-de-otopark-sahil-boyuna-10-metrelik-dolgu/11836>  
<http://www.mimarist.org/odadan-2384-salipazari-kruvaziyer-liman-alanina-istikrar-planlar-yagolda.html>  
<http://www.arkitera.com/haber/index/detay/galataporun-ihale-sureci-hasiloy/12021>  
<http://www.arkitera.com/haber/index/detay/salipazari-liman-sahlasina-onay/17780>  
[http://www.radikal.com.tr/turkiye/maklemeden\\_tarihi\\_karar\\_beyogluunu\\_urtulesiren\\_imar\\_plani\\_1167831](http://www.radikal.com.tr/turkiye/maklemeden_tarihi_karar_beyogluunu_urtulesiren_imar_plani_1167831)  
[http://www.radikal.com.tr/hayat/istanbul\\_modern\\_yikiliyor\\_mu-1201791](http://www.radikal.com.tr/hayat/istanbul_modern_yikiliyor_mu-1201791)  
Rapor için:  
<http://ced.csb.gov.tr/cecl/isp/64/4230>  
<http://124.com.tr/haber/galatapor-projesi-icin-durdurma-karari-2773753>  
<http://www.birgun.net/news/view/galatapor-icin-durdurma-karari-alindi-71130>  
<http://www.diken.com.tr/erdogan-galatapor-projesini-durduran-hakimlere-vatan-hanni-demeye-geirdi/>  
<http://herhaber.org/galatapor-icin-bogaz-dolgu-yapacaklar/14694/>  
Rapor için:  
[http://mega.no.tr/HAYRELAZ/4L5TRZalanm87Zny66WLn0ZA04zQrc\\_PwF6q09KXk](http://mega.no.tr/HAYRELAZ/4L5TRZalanm87Zny66WLn0ZA04zQrc_PwF6q09KXk)  
<http://herhaber.org/galataporta-birlikis-itrariz-kiz-kamuya-kapattilyor/15106>  
<http://www.csb.gov.tr/iller/istanbul/index.php?Sayfa=duyurudetay&id=45847>

## Kaynakça

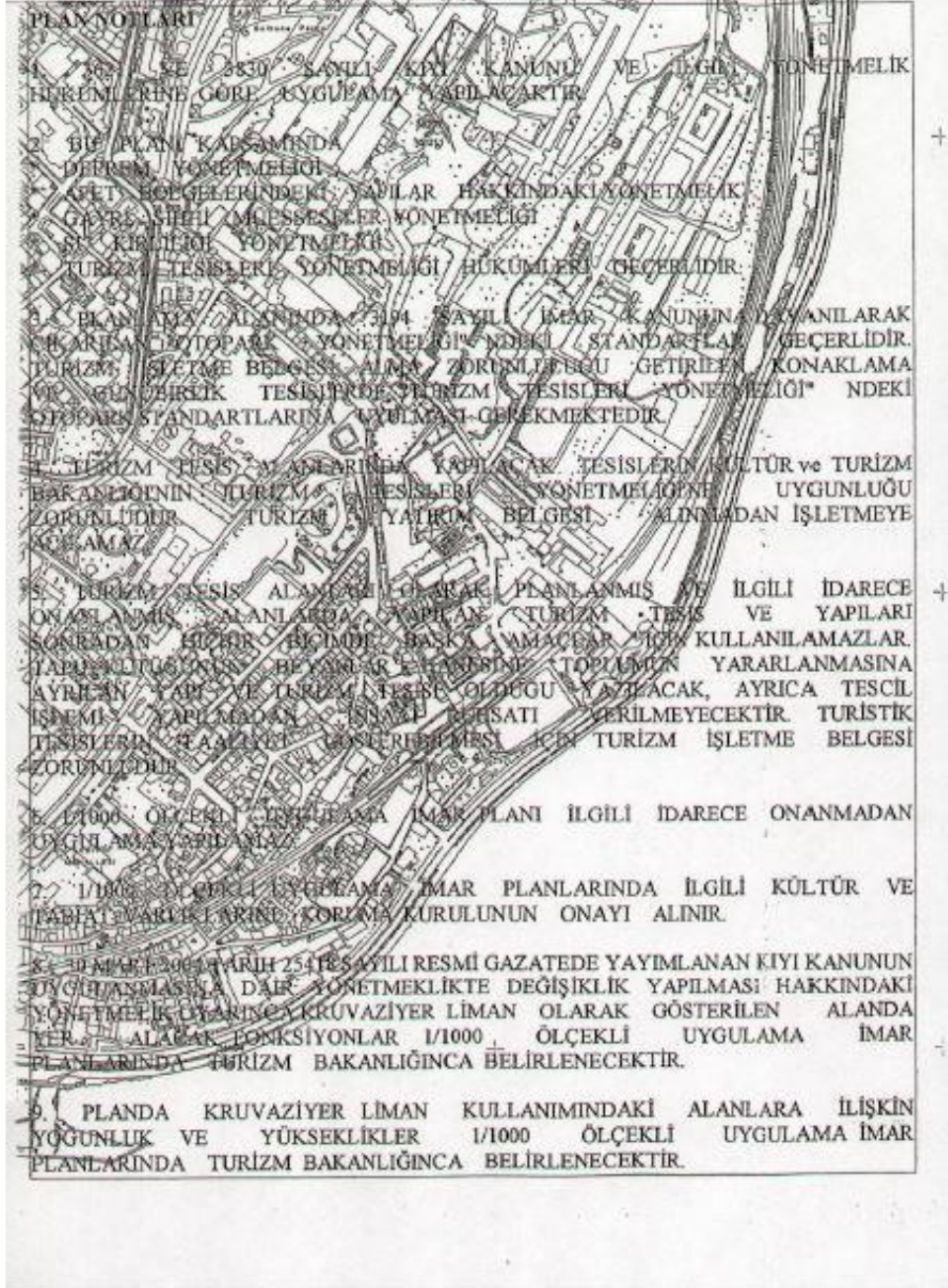


**EK – 3** Tophane – Salıpaazarı Turizm Merkezi 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı



## EK – 4 Tophane – Salıpaazarı Turizm Merkezi 1/5000 Nazım Planı Notları

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





**EK – 5** Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı – Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı





**EK – 6** Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Strateji Geliştirme Başkanlığı, 01.07.2013 Tarihli ve 308240082-2604 Sayılı Yazısı

7/26245

T.C.  
ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI  
Strateji Geliştirme Başkanlığı

28 Eylül 2013  
...../...../2013

Sayı :30824082-610 -2604  
Konu :Kocaeli Milletvekili  
Lütfü TÜRKKAN'ın  
Yazılı Soru Önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 01.07.2013 tarihli ve 43452547-120.00-131041 sayılı yazınız.

Kocaeli Milletvekili Lütfü TÜRKKAN'ın Bakanlığımıza yönelttiği, TBMM 7/26245 Esas sayılı yazılı soru önergesine ilişkin cevabımız ekte sunulmuştur.  
Bilgilerinizi ve gereğini arz ederim.

Erdoğan BAYRAKTAR  
Bakan

EK :  
-Cevap Yazısı (1 Sayfa)

**KOCAELİ MİLLETVEKİLİ  
SAYIN LÜTFÜ TÜRKKAN'IN  
T.B.M.M. 7/26245 ESAS SAYILI  
YAZILI SORU ÖNERGESİNE AİT  
SORULAR VE CEVAPLARI**

**SORULAR :**

Galataport olarak bilinen İstanbul Salıpazarı Liman Sahası'nın 30 yıllık işletmesi için düzenlenen ihaleyi 702 Milyon Dolar gibi düşük bir bedel ile Doğuş Holding kazanmış, Galataport'un deniz doldurularak yapılacak projelerden biri olması da çevreye vereceği zarar açısından tartışmaları beraberinde getirmiştir.

Galataport'un ekosisteme, insan ve kent yaşamına zarar verecek bir proje olduğu, ne kadar güvenli olup olmadığının tartışılır olduğu da inşaatçılar, çevreciler ve şehir plancıları tarafından dile getirilmektedir. Denizi doldurmaya yatırım olarak bakıldığı için çevreye zarar verilmekte, esas amaç rant projesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Galataport Projesi, İstanbul'un tarihsel yapısını bozacak, bölgeye yapılacak bina ve dolgularla kent silüetine bir hançer daha vurulacaktır.

Bu nedenle;

- 1) Galataport olarak bilinen İstanbul Salıpazarı Liman Sahası'nın deniz doldurularak yapılacak olması, bu nedenle çevreye vereceği zarar yanında insan ve kent yaşamına getireceği olumsuz tablo ile ilgili olarak düşünceleriniz nelerdir?
- 2) Galataport ihale edilmeden önce başta inşaatçılar, çevreciler ve şehir plancıları olmak üzere konunun uzmanlarından görüş alınmış mıdır, alındıysa ne gibi düşünceler paylaşılmış, bunlara ne kadar uyulmuştur?
- 3) Bir rant projesi olarak Doğuş Grubu'na düşük bedel ile armağan edilen Galataport'un çevreye vereceği olumsuz tablonun önüne geçilmesi ve ekosisteme vereceği zararın telafisi için uygulama ve çalışmalarınız olacak mıdır, olacak ise bunlar nelerdir?

**CEVAPLAR :**

1) Galataport imar planının, onaylı imar planına esas jeolojik-jeoteknik etüt raporuna bağlı kalarak yapılması gerekmektedir. Söz konusu liman alanı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı yetkisi kapsamında kalan alanlardan olup, bu limana ilişkin imar planı çalışmaları 5398 sayılı Kanundan gelen yetkiyle Özelleştirme İdaresince 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili Yönetmelik hükümlerine uygun olarak yürütülmüştür.

2,3) Söz konusu limana ilişkin imar planı çalışmaları ve bu doğrultuda yürütülen diğer iş ve işlemler 5398 sayılı Kanun uyarınca Özelleştirme İdaresince yürütüldüğünden, konuya ilişkin Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'ndan bilgi alınmasının uygun olacağı mütalaa edilmiştir.

Ayrıca, Bakanlığımıza bu kapsamda yapılmış herhangi bir ÇED başvurusu bulunmamaktadır.



**EK – 7 T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı 24.12.2014 Tarihli 35831094 – 610 Sayılı Soru Önerisi – Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına**

T.C.  
BAŞBAKANLIK  
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

7/53527  
66:33

Sayı : 35831094-610 24.12.2014\* 8907  
Konu : Soru Önergesi

**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA**

İstanbul Milletvekili Sayın Dr. M. Sezgin TANRIKULU tarafından Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına tevcih edilen 7/53527 esas sayılı **yazılı soru önergesinde** yer alan sorulara verilen cevaplar aşağıda sunulmuştur.

Karaköy rıhtımı, İstanbul'un rıhtım ihtiyacı dikkate alınarak 1895 yılında inşa edilmiştir. Salıpazarı Limanı 1986 yılına kadar yük ve yolculara hizmet vermiş, 1986 yılından itibaren yük trafiğine kapatılarak sadece yolcu ve kruvaziyer gemilerinin yanaşmasına izin verilmiştir.

Salıpazarı Liman Alanı 101.207 m<sup>2</sup> yüzölçüme sahiptir. Liman alanında yer alan mevcut binalar 141.395 m<sup>2</sup> kapalı alana sahip olup toplam rıhtım uzunluğu 1.115 metredir. Salıpazarı Liman Bölgesi Bakanlar Kurulu Kararı ile "Turizm Merkezi", İstanbul 1 no.lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kararıyla "Kentsel Sit Alanı" ilan edilmiştir.

Ülkemizin en önemli ve İstanbul'un tek kruvaziyer limanı olan Salıpazarı Limanının Tarihi Yarımada, Beyoğlu gibi İstanbul'un en önemli turistik merkezlerine yakın konumu ve kruvaziyer sektörünün büyüme potansiyeli dikkate alınarak değerlendirilebilmesi amacıyla, Salıpazarı Liman Alanına ilişkin Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nca (ÖİB) imar planı hazırlanmıştır.

İmar planı hazırlık sürecinde öncelikle İstanbul Teknik Üniversitesi, Yapı ve Deprem Uygulama Araştırma Merkezi'ne Geoteknik Analiz yaptırılmış bu çalışmada, mevcut rıhtımlarda korozyon ve oyulmalar olduğu, rıhtımda herhangi bir göçme meydana gelmesi halinde rıhtım arkasındaki tarihi binalar ve İSKİ kolektör hattında ciddi hasar riski olacağı tespit edilerek en az 10 metre genişliğinde güçlendirme amaçlı kazıklı rıhtım inşaatının yapılması gerektiği önerilmiştir.

Mevcut durumda kruvaziyer gemilere hizmet veren Salıpazarı Limanının ve bakımsız bir durumda kalan geri sahasının uluslararası standartta hizmet verecek bir kruvaziyer liman olarak düzenlenmesi amacıyla, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili diğer mevzuat hükümleri çerçevesinde, ÖİB'ce 1/5.000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1.000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı hazırlanmıştır.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı ve Beyoğlu Belediye Başkanlığı'nın ilgili birimleri olmak üzere 15 adet kurum ve kuruluşun görüşleri alınarak hazırlanan teklif imar planları İstanbul İl Numaralı Koruma Kurulu'nun 19.09.2012 tarih ve 722 sayılı Kararını müteakip Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖYK)'nun onayına sunulmuştur.

22.10.2012 tarih ve 2012/160 sayılı ÖYK Kararı ile onaylanarak yürürlüğe giren imar planı 24.10.2012 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmış ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı ve Beyoğlu Belediye Başkanlığında askı sürecinden geçmiştir. Askı sürecinde imar planlarına yönelik herhangi bir itiraz kaydı yer almamıştır.

T.C.  
BAŞBAKANLIK  
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

Sayı : 35831094-610 24.12.2014 \* 8907  
Konu : Soru Önergesi

-2-

Yeni imar planı ile belirlenen Salıpazarı Liman Alanının fonksiyon dağılımı aşağıda yer almaktadır.

	ALAN	%
KRUVAZİYER LİMAN ALANI	85.207,54	75,98
REKREASYON ALANI (Yeşil Alan)	13.941,43	12,43
KÜLTÜREL TESİS ALANI 1 (Müze)	5.367,84	4,79
KÜLTÜREL TESİS ALANI 2 (Müze)	6.738,87	6,00
YOLLAR	891,66	0,80
TOPLAM	112.147,34	100,00

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı ve İstanbul II No.lu Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu imar planını özellikle, yapılaşma koşullarının limanın ihtiyacına yönelik olması, bölgenin tarihi dokusunun korunması, çevresel etkisi, sit alanı taşıma kapasitesi, tescilli yapıların işlevine uygun olarak korunması ve kullanılması yönünden detaylı olarak inceleyerek görüşlerini bildirmişlerdir. Salıpazarı kruvaziyer limanının ihtiyacına yönelik yapılabilecek konaklama tesisleri, ofisler, alışveriş merkezlerine yönelik yapılaşma şartları imar planı ve plan notları ile belirlenmiştir. İmar planı çerçevesinde İşleticinin hazırlayacağı avan proje bu açıdan da yeniden değerlendirilecek ve ilgili kurum ve kuruluşlardan gerekli izin ve onay alınmadan avan proje uygulama aşamasına geçilemeyecektir.

Galataport limanına son 5 yılda gelen gemi ve yolcu sayısı bilgileri aşağıda yer almaktadır.

Yıllar	Gemi Sayısı	Yolcu Sayısı
2010	342	508.246
2011	420	627.897
2012	382	582.190
2013	408	683.598
2014 (10 aylık)	308	546.006

Hali hazırda limana yılda 500 binden fazla turist geldiği, proje alanındaki kamu kurumları ve diğer işyerlerinde 1.000'e yakın personelin çalıştığı, liman alanındaki müze, kafe, restoran ve ticari alanlardan halkın faydalandığı göz önüne alındığında, özelleştirme sonrasında, bugünkü trafik yükünden çok farklı bir yoğunluk olmayacağı aksine rekreasyon alanının altına yapılacak otopark çözümleri ile bölge trafiğinin daha da rahatlayacağı düşünülmektedir. Salıpazarı Liman Bölgesinde birçok hafif raylı sistem, karayolu ve denizyolu ulaşım alternatifleri bulunmaktadır.

Bununla birlikte imar planı ile liman alanındaki mevcut yapı yoğunluğundan daha az bir yapılaşma öngörülmüştür.

Uygulama aşamasında öncelikle Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği (ÇED) hükümleri geçerli olup uygulama, hazırlanan ÇED Raporu doğrultusunda yapılacaktır.

İnşaat aşamasında ve sonrasında ekolojik ve oşinografik dengenin bozulmaması için gerekli tedbirler alınacak ve onaylı jeolojik ve jeoteknik etüt raporları ile ÇED raporunda belirtilen tüm tedbir ve öneriler yerine getirilecektir. Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Alt Yapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'nce onaylanacak uygulama projelerinden önce imar planına esas kıyı deniz etütlerini içerecek rapor Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'na gönderilecektir.

.../..

T.C.  
BAŞBAKANLIK  
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı  
24.12.2014 \* 8907

Sayı : 35831094-610  
Konu : Soru Önergesi

-3-

Bu kapsamda İşletici tarafından ÇED başvuru dosyası hazırlanmış ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Çevresel Etki Değerlendirme Genel Müdürlüğüne müracaat edilmiştir. Söz konusu dosyanın inceleme ve değerlendirilmesi ilgili Bakanlık nezdinde devam etmektedir. ÇED "Olumlu" kararı çıkması halinde ÇED Raporu ve avan proje İstanbul II No.lu Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulunun onayına sunulacaktır.

İmar planlarının hazırlanması aşamasında Salıpazarı Limanı bölgesi ve çevresinin Planlı Gelişim Süreci ile üst planlarla uygunluğu incelenmiş, imar planı hazırlıklarına esas olacak Doğal Yapı Analizi, Fiziksel Yapı Analizi, Mevcut Bina Nitelikleri, Planlama Alanı Nüfus Analizi, Ekonomik Analiz, Siltüet Analizi, Doku Analizi, Jeolojik Yapı Analizi, Teknik Altyapı, Ulaşım Analizi, Salıpazarı Rıhtımları Geoteknik Analizi, Çevresel Etki Açısından Analiz, Planlama Alanının Sosyolojik, Kültürel Varlıklar ve Peyzaj Mimarlığı Açısından Değerlendirilmesi ve diğer hususlarda bilimsel ve teknik analizlerin yer aldığı araştırma raporları hazırlanmıştır. Ayrıca ilgili kurum ve kuruluşların görüş ve önerileri alınmıştır. Bu doğrultuda plan raporu hazırlanarak plan kararları oluşturulmuş ve plan notları düzenlenmiştir.

Salıpazarı Liman Alanı, gece-gündüz nüfusu arasında önemli bir fark olan, büyük ölçüde kamu kurumlarına tahsis edilmiş binalar nedeniyle halkın kullanımı kısıtlanmış bir bölgedir. Salıpazarı Liman Alanına ilişkin hazırlanan imar planı ile hem İstanbul halkına ve turistlere hizmet verilmesi hem de bölgeye ekonomik canlılık getirilmesi ve yeni istihdam imkânlarının yaratılması hedeflenmiştir.

Liman alanında bulunan 4 ve 5 numaralı antrepolar ile ilave alanlar Sosyo-Kültürel Tesis Alanı-1 (Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Müzesi) ve Sosyo-Kültürel Tesis Alanı-2 (İstanbul Modern Müzesi) olarak ayrılmıştır. Diğer bir ifade ile planlama alanının %10,8'i kültürel tesis alanı olarak ayrılmıştır. Bu alanlarda ilgili kuruluşlar müze olarak faaliyetlerine devam edeceklerdir.

Bölgede tarihi dokunun öne çıkarılması, kültür sanat aktiviteleri ile tarihi dokunun buluşması ve kamunun koşulsuz kullanımına açılması için Nusretiye Saat Kulesini de içine alacak şekilde planlama alanının %12,4'ü diğer bir ifadeyle 13.941,43 m<sup>2</sup>'lik alan rekreasyon alanı olarak ayrılmıştır.

Planlama alanında, taşınmaz kültür varlığı niteliği taşıyan bakımsız nitelikteki tescilli yapıların (Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlük Binası-Rıhtım Han, Yolcu Salonu, Çinili Han, Paket Postanesi) Koruma Bölge Kurulu Kararı doğrultusunda restore edilerek korunması ve yeni fonksiyonlar verilerek kullanılması sağlanmış olacaktır.

Bugün, mülkiyeti Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye ait planlama alanının %82,39'u resmi kurum, %10,080'i otopark, %4,05'i müze, %3,46'sı ticaret (nargileciler, büfe vb.) ve %0,02'si tarihi yapıdan (Nusretiye Saat Kulesi) oluşmaktadır.

Buna karşın, yürürlükteki imar planı doğrultusunda gerçekleştirilecek uygulama sonucunda, bölgeyle entegre olabilecek şekilde rekreasyon alanı, daha fazla kültürel tesis alanları, turizm alanı ve liman faaliyetleri için terminal ve teknik hizmetler alanı ayrılmıştır. Bu bağlamda, kamunun menfaati ve toplumun bu alandan yararlanması plan notlarına getirilen bütün düzenlemelerle sağlanmış olup planlama alanına konu parseller üzerine "toplumun yararlanmasına açık yapı serhi" konulmuştur.

T.C.  
BAŞBAKANLIK  
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

Sayı : 35831094-610  
Konu : Soru Önergesi 24.12.2014 \* 8907

-4-

Galataport projesine yönelik hazırlanan imar planında, limanın fiziksel, çevresel, sosyo-kültürel, ekonomik açıdan değerlendirildiği tüm araştırmalar titizlikle yapılmış ve bu hususlar plan raporuna ve plan notlarına yansıtılarak ilgili mevzuata uygun bir şekilde planlama gerçekleştirilmiştir. İşleticinin hazırlamakta olduğu avan projede ise halkın kıyıda daha fazla yararlanması hedeflenmektedir.

Bu kapsamda, plan raporunda ve plan notlarında açık bir şekilde gerekli her türlü düzenlemeye yer verilmiştir. TMMOB, Şehir Plancıları Odası ve İnşaat Mühendisleri Odasının planın çevreye zarar verdiğine ilişkin iddiaları, bilimsel ve teknik verilere dayanmamaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.

  
Mehmet ŞİMŞEK  
Maliye Bakanı

**EK – 8 T.C Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı 12.11.2013 Tarihli 35831094 – 610 Sayılı Soru Önergesi**

7/29473  
c.k. 10

T.C.  
BAŞBAKANLIK  
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

SAYI :35831094/610  
KONU :Soru Önergesi 12.11.2013\* 9689

**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA**

Kocaeli Milletvekili Sayın Lütfü TÜRKKAN tarafından Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına tevcih edilen 7/29473 esas sayılı yazılı soru önergesinde yer alan sorulara verilen cevaplar aşağıda sunulmuştur.

Galataport ihalesi Yüksek Planlama Kurulu'nun 23.01.2004 tarih ve 2004/T-1 sayılı kararına istinaden, 3996 sayılı Kanun çerçevesinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ) tarafından Yap-İşlet-Devret Modeliyle, Salıpzarı Liman Sahası'nın özelleştirilmesi ise 4046 sayılı Kanun çerçevesinde "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle gerçekleştirilmiştir.

Galataport ihalesi ile Salıpzarı Liman Sahası ihalesi, imar planı, yapılaşma koşulları, yatırım şartları, işletme süresi, taşınmazlar üzerindeki tasarruf hakları, ihale bedelinin ödeme şartları vb. açılardan değerlendirildiğinde her iki ihalenin birbirinden farklı olduğu ve bu çerçevede gerek proje konsepti gerekse ihale bedeli açısından karşılaştırılabilir olmadığı ortaya çıkmaktadır.

TDİ tarafından 2005 yılında gerçekleştirilen Galataport İhalesi ile Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB) tarafından gerçekleştirilen Salıpzarı Kruvaziyer Liman Sahası İhalesinin Karşılaştırılması aşağıda sunulmuştur.

	ESKİ İHALE	YENİ İHALE
İlgili Kanun	3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerinin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında Kanun	4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun
İhaleyi Gerçekleştiren Kuruluş	TDİ	ÖİB
İhale Yöntemi	Yap-İşlet-Devret	İşletme Hakkı Devri
İşletme Süresi	3 yıl yatırım+46 yıl işletim=49 yıl	Yatırım süresi dâhil 30 yıl
En Yüksek Teklif Tutarı	3.538.449.233.-€ (4.555.399.542.-\$)	702.000.000.-\$
Ödeme Koşulları	Her bir teklif farklı ödeme planları ve vade farkı oranları ile 49 yıla yayılmıştır.	Teklifler peşin esasına göre alınmıştır.
Mimari Proje	TDİ tarafından Tabanlıoğlu Mim. Danış. Ltd. Şti.'ye yaptırılmıştır.	İşletici tarafından yaptırılacaktır.
Yatırım Şartı	1- Tabanlıoğlu Mim. ve Danış. Ltd. Şti. tarafından hazırlanan projeyi teknik şart-namelere göre uygulama zorunluluğu  2- Avan Proje çerçevesinde yapılacak yatırım tutarı teklif sahipleri tarafından belirlenmiştir.	1-İşleticinin, imar planları çerçevesinde geliştireceği proje için İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı ile İstanbul II numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun onayını alması gerekmektedir. 2-İşletici tarafından mevcut rihtımların güçlendirilmesi amacıyla 10 metre genişliğinde (10 metreyi aşmamak koşuluyla) kazıklı rihtım ilavesi tescilli yapıların restorasyonu veya restitüsyonu ile güçlendirme işlemleri yapılacaktır.

./..

T.C.  
BAŞBAKANLIK  
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

SAYI :35831094/610  
KONU :Soru Önergesi

12.11.2013\* 9689

-2-

İmar Planı	TDİ tarafından hazırlattırılan İstanbul İli Beyoğlu İlçesi, Tophane-Salıpazarı Kruvaziyer Yat Limanına ait 1/5000 ve 1/1000 ölçekli nazım ve uygulama imar planları 30.09.2004 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanmış ancak, Danıştay 6. Dairesinin 2005/2948 E. ve 2007/6993 K. sayılı kararı ile iptal edilmiştir.	1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Özelleştirme Yüksek Kurulunun 22.10.2012 tarih ve 2012/160 sayılı Kararı ile onaylanmıştır.
Taşınmazlar	Taşınmazlar üzerinde üst hakkı ve ipotek tesis edilme imkanı verilmiştir.	Taşınmazlar üzerinde üst hakkı ve ipotek tesis edilemeyecektir.
Binaların Yüksekliği H:max	30,50 m.	20 no.lu Antrepo 12,50 m. Antrepoların bulunduğu A Bölgesi 15,50 m. B Bölgesi 18, 50 m.
Emsal	E: 2 Toplam Planlama Alanı 101.207,50 Toplam inşaat alanı: 202.415 m <sup>2</sup>	E: 1,50 Toplam Planlama Alanı: 111.671,14m <sup>2</sup> (Dolgu alanı ile birlikte) Kruvaziyer Liman Alanı: 85.461,70 m <sup>2</sup> Yollar: 892 m <sup>2</sup> Rekreasyon Alanı: 13.934,34 m <sup>2</sup> Kültürel Tesis Alanı 12.087,78 m <sup>2</sup> 85.461,70 m <sup>2</sup> alanda Toplam inşaat alanı 129.365,91 m <sup>2</sup>
4 ve 5 nolu Antrepolar	İstanbul Modern Sanat Müzesi'nin bulunduğu 4 nolu antreponun yıkılarak meydan düzenlenmesinde kullanılması.  5 nolu antreponun ticaret ve turizm amaçlı olarak kullanım imkanı verilmiştir.	İstanbul Modern Sanat Müzesi'nin bulunduğu 4 nolu antrepo binası ve çevresi ile Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi'nin bulunduğu 5 nolu antrepo binası ve çevresi Kültürel Tesis Alanı olarak ayrılmış olup müze olarak faaliyetleri devam edecektir.
Yeşil Alan	Yeşil alan ile ilgili bilgi bulunmamaktadır.	Tarihi Nusretiye Saat Kulesi çevresinin (13.934,34 m <sup>2</sup> ) rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi zorunluluğu getirilmiştir.

2005 yılında TDİ tarafından 49 yıl süreyle Yap-İşlet Devret Modeliyle gerçekleştirilen ihalede 3 adet teklif alınmıştır. İhale şartnamesi çerçevesinde her yatırımcı kendi ödeme takvimini ve vade farkını belirlemiş ve teklif sahipleri tarafından ödemelerin 49 yılın sonuna kadar taksitler halinde yapılması öngörülmüştür.

Söz konusu ihalede en yüksek teklifi 3.538.449.233.- € olarak veren teklif sahibi tarafından; ihale bedelinin ilk 5 yılda %1,85'inin ödenmesi teklif edilmiş, bakiye tutara 6'ncı yıldan itibaren %10,75 vade farkı uygulanmıştır. Bu ödeme planı ile ilk on yılda ihale bedelinin %2,58'i, 20 nci yılda %15,51'i, 30 uncu yılda %24,79'u, 40 ıncı yılda 7,65'i olmak üzere toplam %50,53'üne tekabül eden kısmının ödenmesi, 40 ve 49 yılları arasında ise ihale bedelinin %49,47'sinin ödenmesi teklif edilmiştir.

./.



T.C.  
BAŞBAKANLIK  
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

SAYI :35831094/610  
KONU :Soru Önergesi 12.11.2013\* 9689

-3-

16.05.2013 tarihinde ÖİB tarafından gerçekleştirilen ihalede ise; teklifler peşin esasına göre alınmıştır. Tekliflerin vadeli ödenmesi durumunda %20 peşin, 2 yıl anapara ödemesiz, Libor+2.5 vade farkı ödemeli, bakiye 4 eşit taksitte Libor+2.5 vade farkı ile birlikte ödenecektir.

4046 sayılı Kanun'un "Kamu Hizmetlerinin Gördürülmesinin Özelleştirilmesi"ne ilişkin 15 inci maddesinin son paragrafında "işletme hakkı verilmesi, kiralama veya benzeri diğer yöntemlerle kullanma hakkının devri süresi 49 yılı geçemez" hükmü yer almaktadır.

Özelleştirme kapsam ve programında bulunan kuruluşlara ait liman özelleştirmelerinde işletme hakkı süresi; limanın kapasitesi, yapılacak yatırımların büyüklüğü, limanın yaratacağı nakit akım potansiyeli vb. unsurlar dikkate alınarak ÖİB'ce belirlenmektedir.

ÖİB'ce yapılan ilk liman özelleştirmeleri 1997 yılında başlamış ve 1997-2003 yılları arasında TDİ'ye ait 13 limanın işletme hakkı süresi, Salıpzarı Liman Sahası'nda olduğu gibi 30 yıl olarak belirlenmiştir.

ÖİB'ce gerçekleştirilen Özelleştirme Uygulamaları, 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun ile Özelleştirme Uygulamalarında Değer Tespiti ve İhale Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde gerçekleştirilmektedir.

Salıpzarı limanı Sahasının 30 yıl süreyle, işletme hakkının verilmesi yöntemiyle ve pazarlık usulü uygulanarak özelleştirilmesine ilişkin ihale ilanı 09 Şubat 2013 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanmış ve son teklif verme tarihi olan 30 Nisan 2013 tarihi itibarıyla,

- 1-Doğuş Holding A.Ş.
- 2-Alsım Alarko Sanayii Tesisleri ve Ticaret A.Ş.
- 3-Polimeks-Folkart-Sembol Ortak Girişim Grubu
- 4-Torunlar Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş.
- 5-Global Yatırım Holding A.Ş.-Özak Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş.-Delta Proje İnşaat Turizm ve Sanayii A.Ş. Ortak Girişim Grubu

olmak üzere 5 adet teklif alınmıştır. Tekliflerin alınmasından sonra ihaleye pazarlık görüşmeleri ile devam edilmiş ve ihale tüm teklif sahiplerinin katılımıyla, 16 Mayıs 2013 tarihinde yapılan açık artırma suretiyle sonuçlandırılmıştır. İhalede en yüksek teklif, Doğuş Holding A.Ş. tarafından 702.000.000 ABD Doları olarak verilmiştir.

Bilgilerinize arz ederim.

  
Mehmet ŞİMŞEK  
Maliye Bakanı

## **EK – 9** 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu

16 Mart 1982 Tarihli Resmî Gazete

Sayı: 17635

**Kanun No: 2634**

Kabul Tarihi: 12 Mart 1982

### **BİRİNCİ BÖLÜM**

#### **Amaç, Kapsam ve Tanımlar**

Amaç:

**Madde 1** – Bu Kanunun amacı; turizm sektörünü düzenleyecek, geliştirecek, dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturacak tertip ve tedbirlerin alınmasını sağlamaktır.

Kapsam:

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

Tanımlar:

**Madde 3** – Bu Kanunda yer alan;

a) Bakanlık: Kültür ve Turizm Bakanlığını,

b) **(Değişik: 24/7/2003-4957/1 md.)** Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri: Tarihî ve kültürel değerlerin yoğun olarak yer aldığı ve/veya turizm potansiyelinin yüksek olduğu yöreleri korumak, kullanmak, sektörel kalkınmayı ve plânlı gelişimi sağlamak amacıyla değerlendirmek üzere sınırları Bakanlığın önerisi ve Bakanlar Kurulu kararıyla tespit ve ilân edilen bölgeleri,

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

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

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

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

**c) (Mülga: 24/7/2003-4957/1 md.)**

**d) (Değişik: 24/7/2003-4957/1 md.)** Turizm Merkezleri: Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri içinde veya dışında, öncelikle geliştirilmesi öngörülen; yeri, mevki ve sınırları Bakanlığın önerisi ve Bakanlar Kurulu kararıyla tespit ve ilân edilen, turizm hareketleri ve faaliyetleri yönünden önem taşıyan yerleri veya bölümlerini,

e) Turizm İşletmeleri: Türk veya yabancı uyruklu, gerçek veya tüzel kişilerce birlikte veya ayrı ayrı gerçekleştirilen ve turizm sektöründe faaliyet gösteren ticari işletmeleri,

f) Turizm Yatırım Belgesi: Turizm sektöründe yatırım yapana tespit edilen yatırım dönemi için Bakanlıkça verilen belgeyi,

g) Turizm İşletmesi Belgesi: Turizm sektöründe faaliyet gösteren turizm işletmelerine Bakanlıkça verilen belgeyi,

h) Belgeli Turizm Yatırım veya İşletmeleri: Bakanlıkça belgelendirilmiş yatırım veya işletmeleri,

**i) (Değişik: 28/12/2006-5571/13 md.)** Deniz turizmi araçları: Gezi, spor, eğlence ve turizm amaçlı olarak, denize elverişlilik belgesine sahip gerçek ve tüzel kişilere ait özel ve ticarî yatları, kruvaziyer gemileri ve dalabilir deniz araçlarını,

1) Yat: Kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, ticarî olarak veya ticarî olmadan gezi ve spor amacıyla kullanılan, yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, taşıdığı yolcu sayısı onikiyi geçmeyen veya kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın karadan yirmi milden fazla uzaklaşmamak şartıyla taşıdığı yolcu sayısı otuzaltıyı geçmeyen ve tonilato belgesinde yat olduğu belirtilen gemiyi,

2) Kruvaziyer gemi: Gezi, eğlence ve spor amacı ile önceden belirlenmiş program ve rotada seyreden, deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun, içerisinde lüks kamaralar, yüzme havuzları bulunan, kıtalararası seyahate elverişli, yüksek yolcu kapasitesine sahip ve denize elverişli olan gemiyi,

3) Dalabilir deniz aracı: İnsan taşıyan, fiziksel olarak su altında ve su üstünde seyir esnasında bir desteğe bağlı olmadan hareket edebilen veya her durumda su üstü desteği ile su altında çalışan deniz aracını,

4) Günübirlik gezi teknesi: Gezi, spor, eğlence ve turizm amacı ile limandan aldığı yolcuyu aynı gün aynı limanda indiren Denize Elverişlilik Belgesine sahip tekneleri,

j) (Ek: 24/7/2003-4957/1 md.) Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Alt Bölgesi: 1/25.000 veya daha alt ölçekli plân ile belirlenen, içinde turizm türleri ile kültür, eğitim, eğlence, ticaret, konut ve her türlü teknik ve sosyal alt yapı alanlarından bir veya daha fazlasını kapsayan, kendi içinde alt alanlara ayrıştırılabilen arazileri,

k) (Ek: 28/12/2006-5571/13 md.) Deniz turizmi tesisleri: Münhasıran deniz turizmi araçlarına güvenli bağlama, karaya çekme, bakım, onarım ve sosyal hizmetlerden birkaçını veya tamamını sunan turizm tesislerini,

l) (Ek: 28/12/2006-5571/13 md.; Değişik: 7/5/2008-5761/1 md.) Sınıflandırma: Turizm işletme belgeli tesislerin asgari nitelikler, kapasite, fizikî özellikler, kullanılan malzeme standardı, işletme ve hizmet kalitesi ile personelinin nitelikleri ve eğitim düzeyi gibi ölçütlerinin, iki Bakanlık kontrolörü ile bir sektör temsilcisinin, sektör temsilcisinin bulunmadığı hallerde üç Bakanlık kontrolörünün yer aldığı Sınıflandırma Komisyonunca değerlendirilerek sınıfının Bakanlıkça belirlenmesini, İfade eder.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Genel Hükümler

Turizm bölge, alan ve merkezlerinin tespiti:

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

Belge alınması:

**Madde 5** – a) Turizm sektöründe; bu Kanun ve diğer mevzuatta yer alan teşvik tedbirleri ile istisna, muafiyet ve haklardan yararlanabilmek için Bakanlıktan, turizm yatırımı belgesi veya turizm işletmesi belgesi alınması zorunludur.

b) Belgeli yatırımlara, Bakanlıkça belirlenen süreler içinde başlanması ve yatırımın tamamlanarak işletmeye açılması zorunludur. Ancak, Bakanlıkça kabul edilen zorunlu sebeplerle bu süre uzatılabilir.

Doğal turizm kaynaklarının korunması ve kullanılması:

**Madde 6** – Kùltür ve turizm koruma ve gelişim bölgelerinde ve turizm merkezlerinde; Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerin kamu yararına korunmasına veya kamu yararına kullanılmasına katkıda bulunacak yapı ve tesisler, bu Kanunun 3 üncü maddesindeki belgelere sahip olmak kaydıyla, tapu kaydı aranmaksızın 8 inci maddedeki koşullara uygun olarak, imar planlarına göre yapılabilir ve işletilebilir.

## Ek – 10 3621 Sayılı Kıyı Kanunu

Kabul Tarihi : 4.4.1990

Yayımlandığı R. Gazete : Tarih : 17.4.1990 Sayı : 20495

Yayımlandığı Düstur : Tertip : 5 Cilt : 29 Sayfa :76

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### Genel Hükümler

##### Amaç

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

##### Kapsam

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

##### İstisnalar

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

##### Tanımlar

Madde 4 – Bu Kanunda geçen deyimlerden;

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

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

Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alanı,

Sahil şeridi: Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak enaz 100 metre genişliğindeki alanı,(1)

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

Toplumun yararlanmasına açık yapı: Mevzuata göre tespit ya da tasdik edilmiş kural ve ücret tarifelerine uygun biçimde, getirdiği kullanımdan belirli kişi ya da topluluklara ayrıcalıklı kullanım hakkı tanımaksızın yararlanmak isteyen herkese eşit ve serbest olarak açık bulundurulmuş ve konut dokunulmazlığı olmayan yapıları,

İfade eder.

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

(1) Bu tanım 1/7/1992 tarih ve 3830 sayılı Kanununun 1 inci maddesi ile değiştirilmiş olup, metne işlenmiştir.

7122

Genel Esaslar

Madde 5 – Kıyılar ile ilgili genel esaslar aşağıda belirtilmiştir:

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

Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

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

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

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

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

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

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

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

## İKİNCİ BÖLÜM

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

Kıyının Korunması, Yapı Yasağı ve Kıyıda Yapılacak Yapılar

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

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

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

Kıyıda, uygulama imar planı kararı ile;

a) İskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik alt yapı ve tesisler,

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

c) (Ek: 3/7/2005 - 5398/13 md.)Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (krvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş

7122-1

merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binaları) fonksiyonlara sahip olup, krvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı krvaziyer ve yat limanları,

d) (Ek: 31/7/2008 - 5801/3 md.) Uluslararası spor otoritelerinin, Türkiye`de spor faaliyetlerinin düzenleneceğine dair kararı gereğince Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğünün bağlı olduğu spordan sorumlu Bakanlığın izni doğrultusunda, 10/12/2003 tarihli ve 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun (I) sayılı Cetvelinde düzenlenen genel bütçe kapsamındaki kamu idareleri, aynı Kanunun (II) sayılı Cetvelinde düzenlenen özel bütçeli idareler, belediyeler ile il özel idareleri tarafından her türlü spor aktiviteleri ve organizasyonların yapılmasına/yaptırılmasına yönelik spor tesisleri ve zorunluluk arz eden durumlarda bunların tamamlayıcı konaklama tesisleri,

Yapılabilir.

(Ek fıkra: 3/7/2005 - 5398/13 md.) Özelleştirme kapsam ve programına alınan ve sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve krvaziyer limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri, teknik ve sosyal altyapı ve konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar plânı ile belirlenir.

Bu yapı ve tesisler yapım amaçları dışında kullanılamazlar.



## Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma ve Bu Araziler Üzerinde Yapılabilecek Yapılar

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

7123

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

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

## Sahil Şeridinde Yapılabilecek Yapılar

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

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

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

## Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti

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

Bu komisyon; jeoloji mühendisi, jeolog veya jeomorfolog, harita ve kadastro mühendisi, ziraat mühendisi, mimar ve şehir plancısı, inşaat mühendisinden oluşur.

Komisyonca tespit edilip valiliğin uygun görüşü ile birlikte gönderilen kıyı kenar çizgisi, Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca onaylandıktan sonra yürürlüğe girer.

Komisyonun çalışma usul ve esasları Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca hazırlanan yönetmelik ile belirlenir.

## Kıyı ve Sahil Şeridinde Planlar

Madde 10 – Kıyıda ve sahil şeridindeki planlar bu Kanunun ve buna dayanılarak çıkarılacak yönetmeliğin hükümlerine aykırı olamaz. Bu yerlerde düzenlenen planlardan,

imar mevzuatı veya yerin özelliği dolayısıyla 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamına girenler, anılan Kanunun 7 nci maddesine göre onaylanarak kesinleşir.

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

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

Yapı ruhsatı verilmesinde bu izin belgesi yeterlidir.

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

**Tapuya Şerh Verilmesi**

Madde 12 – Sahil şeridinde, bu Kanunun 8 inci maddesinde belirtilen hükümlere uygun olarak yapılan yapıların bu niteliklerinin, tapu kütüğünün beyanlar hanesine işlenmesi zorunludur.

7124

### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

**Kontrol, İmar Mevzuatına Aykırı Yapı ve Ceza Hükümleri**

**Kontrol**

Madde 13 – Bu Kanun kapsamında kalan alanlardaki uygulamaların kontrolü; belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye, dışında ise valilikçe yürütülür. İlgili bakanlıkların teftiş ve kontrol yetkileri saklıdır.

**İmar Mevzuatına Aykırı Yapı**

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

**Ceza Hükümleri**

Madde 15 – (Değişik: 23/1/2008 – 5728/466 md.)

Kıyıda ve uygulama imar planı bulunan sahil şeritlerinde duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engelleri oluşturanlara ikibin Türk Lirasından onbin Türk Lirasına kadar idarî para cezası verilir. Ayrıca oluşturulan engellerin beş günden fazla olmamak üzere belirlenen süre zarfında kaldırılmasına karar verilir. Bu süre zarfında engellerin ilgililer tarafından kaldırılmaması halinde, masrafı yüzde yirmi zammıyla birlikte kendilerinden kamu alacaklarının tahsili usulüne göre tahsil edilmek üzere kamu gücü kullanılmak suretiyle derhal kaldırılır. Kabahatin tekrarı halinde, ceza üst sınırdan verilir.

Birinci fıkrada sayılan yerlerden kum, çakıl alanlara üçbin Türk Lirasından onbeşbin Türk Lirasına kadar idarî para cezası verilir.

Birinci fıkrada sayılan yerlere moloz, toprak, cüruf, çöp gibi atık ve artıkları dökenler, atılan veya dökülen maddenin niteliğine, çevreyi kirletici ve bozucu etkisine göre Türk Ceza Kanunu, Kabahatler Kanunu veya Çevre Kanunu hükümlerine göre cezalandırılır.

Yukarıdaki fıkralarda sayılan fiillerin kıyının doğal yapısını bozacak bir etki meydana getirmesi halinde, daha ağır cezayı gerektiren bir suç oluşturmadığı takdirde, failleri hakkında altı aydan iki yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.

Birinci fıkrada sayılan yerlerde ruhsatsız veya ruhsat ve eklerine aykırı olarak yapı yapan kişilere Türk Ceza Kanunu veya İmar Kanunu hükümlerine göre verilecek ceza bir kat artırılır.

İlgili kanunlarda belirtilen makamların yetkileri saklı kalmak üzere, bu maddede belirtilen idarî yaptırımlara karar vermeye mahalli mülki amir yetkilidir.

#### Yönetmelik

Madde 16 – Bu Kanunun uygulanması ile ilgili yönetmelik, Kanunun yayımından itibaren 3 ay içinde Maliye ve Gümrük, Turizm Bakanlıklarının yazılı görüşü alınarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca hazırlanır.

Ek Madde 1- (Ek: 1/8/2003-4971/26 md.)

Özelleştirme kapsamındaki kuruluşların kullanımında bulunan ve bu Kanunun 6 ncı maddesi kapsamında kıyıda yer alan arazi ve yapılar için, bu Kanun hükümleri çerçevesinde yapılması gereken tüm işlemler (kıyı kenar çizgisinin tespiti, Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca lüzum görülmesi halinde kıyı kenar çizgisinin yeniden tespiti, uygulama imar plânlarının hazırlanması, ruhsat ve benzeri hususlar) kuruluşun özelleştirme kapsamına alınmasını takiben ilgili kurum ve kuruluşlarca iki ay içerisinde sonuçlandırılır. Bu arazi ve yapılar Özelleştirme İdaresi Başkanlığının talebine istinaden kadastro müdürlüğünce kadastro paftalarına özel işaretleri ile belirtilir.

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

#### Yürürlük

Madde 17 – Bu Kanunun (...) (1) hükümleri yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

#### Yürütme

Madde 18 – Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

(1) Bu maddede yer alan "4 üncü maddesinin son fıkrası hükmü 1/3/1995 tarihinde, diğer..." ibaresi, Anayasa Mahkemesinin 18/9/1991 tarih ve E.: 1990/23,K.: 1991/29 sayılı Kararıyla iptal edilmiş olup, metinden çıkarılmıştır. (Bkz. R.G.: 23/1/1992 - 21120)

7124-1

4/4/1990 TARİHLİ VE 3621 SAYILI ANA KANUNA İŞLENEMEYEN HÜKÜMLER

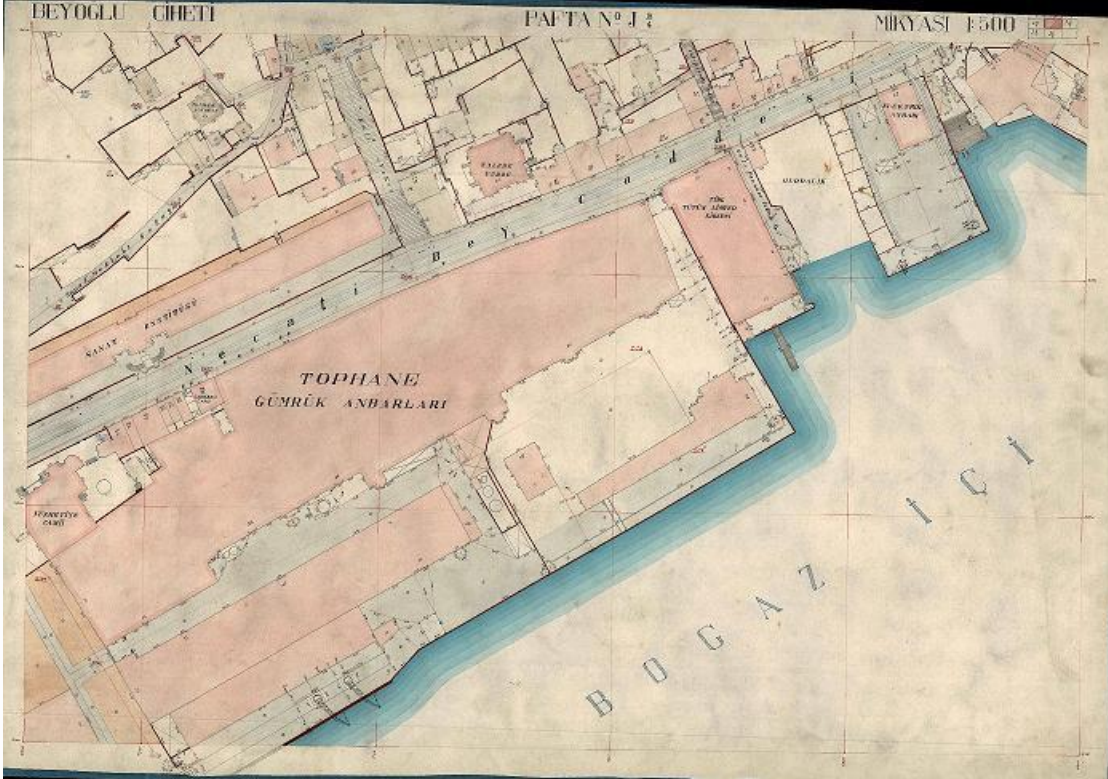
1) 1/7/1992 tarihli ve 3830 sayılı Kanunun geçici maddesi:

Geçici Madde – Kısmen veya tamamen yapılaşmamış alanlarla ilgili imar planı revizyonları bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 1 yıl içinde tamamlanması.

**EK – 11** Karaköy Salıpzarı Bölgesi Tarihi Haritalar



Huber (Karaköy – Salıpzarı Bölgesi )



Alman Mavisi (Karaköy – Salıpzarı Bölgesi )



**Ek – 12 Karaköy – Salıpazarı Bölgesi Fotoğrafları**







Kaynak: <http://www.studiodror.com/for/galataport/>





Kaynak: <http://www.studiodror.com/for/galataport/>



Kaynak: <http://www.studiodror.com/for/galataport/>





## EK – 13 İstanbul Yolcu Limanı Kompleksi için Gzete İlanı

# İSTANBUL YOLCU LİMANI KOMPLEKSİ İÇİN VİRA DEMİR!

**Terminal, konaklama, iş, alış veriş ve eğlence merkezlerinin  
YAP İŞLET DEVRET modeli ile yeniden gerçekleştirilmesi için  
Türkiye'nin ve Dünya'nın önde gelen yatırım ve inşaat kuruluşlarını  
teklif vermeye davet ediyoruz...**

Istanbul...

Kıtalararası alın köprü...  
İki önemli denizin birleştiği yer,  
Türkiye'nin ekonomik başkenti, turizm  
merkezi,  
Uluslararası yolcu ve yük taşımacılığının  
en önemli noktalarından biri...  
Yabancı yatırımcıların yatırım fırsatı  
kolladıkları bir şehir...

Bu emsalsiz şehirde, Türkiye'nin denize  
açılan en önemli kapısı, Karaköy'den  
Salıpazarı'na kadar, 1120 m denize  
rihtim cephesi, toplam 101.422 m<sup>2</sup>  
büyüklüğündeki alan, yeni bir anlayış  
yeni bir biçim yeni bir ufukla yeniden  
şekilleniyor...

Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel  
Müdürlüğü'ne ait, Genel Müdürlük  
binası, Hastane, Galata ve Salıpazarı

limanları'nın yolcu salonu ve idare  
binaları ile, sıra mağazaları, depo ve  
antropolanı olarak halen kullanılmakta  
olan tüm bina ve tesislerin, Türkiye  
Denizcilik İşletmeleri Genel  
Müdürlüğüne, mevcut imar mevzuatı  
çerçevesinde, Uluslararası standartlarda;  
Yolcu limanı, terminal, otel, iş, alış  
veriş ve eğlence merkezlerinden  
oluşacak büyük bir kompleks'in "YAP  
İŞLET DEVRET" modeli ile yeniden  
gerçekleştirilmesi planlanmıştır.

Yatırımcılar, hazırlayacakları teklif  
projelerinde yatırımın gerçekleşeceği  
alan üzerindeki halen mevcut olan bina  
ve tesislerden uygun gördüklerini  
gerekli değişiklik ve ilaveler yapmak  
suretiyle değerlendirebilecekleri gibi,  
gerekli gördükleri bina ve tesisleri de  
yıkıp yerlerine kendi planladıkları tesis  
ve binaları yapabileceklerdir.

İşte bu dev proje için Türk ve Dünya  
yatırımcılarını, yatırımla ilgili tüm etüd  
ve projelendirilmeye ilişkin tekliflerini en  
geç 30.11.1990 tarihine kadar Türkiye  
Denizcilik İşletmeleri İnşaat Emlak  
Dairesi Başkanlığı'na sunmaya davet  
ediyoruz..

Teklif vermeye ilişkin koşulları içeren şartname  
500 \$ karşılığında İnşaat Emlak Dairesi  
Başkanlığı'ndan temin edilebilir. Türkiye  
Denizcilik İşletmesi 2886 sayılı Devlet İhale  
kanununa tabi değildir.

**Türkiye Denizcilik İşletmeleri  
Genel Müdürlüğü**

İnşaat-Emlak Dairesi Başkanlığı  
Meclisi Mebusan Caddesi No. 52 Kat. 5  
Salıpazarı/İSTANBUL  
Tel : 151 59 82 / 151 59 83  
Fax : 149 53 91

\* Fiyat Devletçe alınacaktır. İşletme ve inşaat için ayrı ayrı fiyatlar istenir ve  
maddelerinde ayrı ayrı belirtilir.

Kaynak: İstanbul Yolcu Limanı Kompleksi için Vira Demir", Milliyet Gazetesi, 31 Mayıs 1990, 14.

## ÖZGEÇMİŞ

31 Ocak 1989 Şişli, İstanbul Doğumluyum. Ankara Gölbaşı Anadolu Lisesi'nde eğitimimi bitirdikten sonra yabancı dil eğitimi için bir yıl kadar ABD'nin Maryland eyaletinde Notre Dame Üniversitesi'nin ELI programında eğitim gördüm. Daha sonra Üniversite eğitimime Bilkent Üniversitesi, Kentsel Tasarım ve Peyzaj Mimarlığı bölümünde alırken Erasmus programı ile Roma (La Sapienza) Üniversitesinde okuma fırsatı elde ettim. 2013 yılında mezun olduğum Lisans eğitimim ardından yüksek lisans eğitimimi İtalya, Milano kentinde bulunan Domus Academy' de Kentsel Görseller ve Mimari Tasarım bölümünde aldım. Mezun olduktan sonra akademik çalışmalarına devam edebilmek ve kendimi geliştirebilmek için Beykent Üniversitesi Mimarlık Anabilim Dalında ikinci yüksek lisans eğitimime başladım.

Özel ilgi alanlarım; peyzaj, yağlı ve akrilik resim, fotoğrafçılık, tasarım ve bitki yetiştiriciliğidir. Yabancı dil olarak İngilizce ve İtalyanca konuşmaktayım.

**Ahmet Faruk TİRYAKİ**