

Araştırma Makalesi

YAKIN ÇEVRE KULLANICILARININ GALATAPORT PROJESİ'NDEN BEKLENTİLERİ

Muhammet AKTAŞ[†], Elif Kısar KORAMAZ[‡]

[†]İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye

[‡]İstanbul Ticaret Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, İstanbul, Türkiye

<https://orcid.org/0000-0002-7599-7904>, <https://orcid.org/0000-0002-6859-8374>

aktasm3434@gmail.com, ekkoramaz@ticaret.edu.tr

ÖZET

Karaköy, uzun yıllar boyunca ticaret ve ulaşım açısından İstanbul'un stratejik öneme sahip yerleşimlerinden biri olmuştur. Karaköy'de bulunan Salıpazarı Limanı'nın tarihi incelendiğinde, önemli bir ticari liman olma özelliğinin 1980'lere kadar devam ettiği görülmektedir. Bu dönemden sonra yaşanan gelişmelerle, sanayinin şehir dışına taşınması sonucu, kent içerisindeki bu limanlar işlevsizleşmiş ve kent merkezinin dışına kaymıştır. İşlevini yitiren limanlar son yıllarda dünyada giderek artan ve katma değeri yüksek olan bir sektör olarak tanımlanan kruvaziyer gemi turizmi kapsamında yeniden işlevlendirilmiştir.

Ticari işlevler, ulaşım bağlantıları ve tarihsel özellikleri bakımından önem taşıyan Karaköy'de yer alan Salıpazarı Limanı ve çevresi, "Salıpazarı Kuvaziyer Limanı Projesi" ya da diğer adıyla "Galataport Projesi" kapsamında, kruvaziyer turizmi ve ilişkili kullanımları içerecek şekilde yeniden işlevlendirilmiştir. Galataport Projesi, proje alanı ve çevresine etkilerinden yola çıkılarak olumlu ve olumsuz pek çok değerlendirmeye tabi tutulmuş ve tartışılmış bir projedir. Bu makalede Galataport Projesi'nin çevresine olası etkileri, yerel kullanıcıların görüşleri doğrultusunda değerlendirilmektedir. Makalede ilk olarak Karaköy Salıpazarı Limanı'nın tarihsel gelişimi, konumu, ulaşım özellikleri, planlama süreci gibi özelliklerine değinilmiş ve Galataport Projesi'nin temel özellikleri açıklanmıştır. Ardından bölgede gerçekleştirilmekte olan Galataport Projesi'nin, bölgenin kullanıcıları tarafından nasıl değerlendirildiğini ve kullanıcıların projeden beklentilerini belirlemek üzere anket araştırması yapılmıştır. Araştırma sonuçları, kullanıcıların Galataport Projesi'yle ilgili hem olumlu hem de olumsuz olduğu değerlendirmeleri olduğunu göstermiştir. Galataport Projesi'nin bölgenin ekonomik hareketliliğe katkı sağlayacağı, bölgedeki kentsel yaşam kalitesi üzerinde olumlu etkilerinin olacağı gibi değerlendirmeler yakın çevre kullanıcılarının olumlu yöndeki beklentileridir. Diğer yandan işletmeciler açısından kira fiyatlarına olumsuz etkileri olacağı ve ulaşım ek yük getireceği değerlendirmeleri de projenin beklenen olumsuz etkileri olmuştur.

Anahtar Kelimeler: Salıpazarı Limanı, Galataport Projesi, kullanıcı değerlendirilmeleri

USER EXPECTATIONS FROM GALATAPORT PROJECT

ABSTRACT

Karaköy has been one of the strategically important settlements of Istanbul in terms of trade and transportation for many years. As the history of Salıpazarı Port in Karaköy is examined, it is seen that it is an important commercial port until 1980s. With the developments that took place after this period, as a result of moving the industry out of the city, these ports in the city became dysfunctional and moved out of the city center. Ports, which have lost their function, have been re-functioned within the scope of cruise ship tourism, which has been defined as a sector with an increasing and high added value in the world in recent years.

Salıpazarı Port and its surroundings in Karaköy, which are important in terms of commercial functions, transportation connections and historical features, have been re-functioned to include tourism and related uses within the scope of the "Salıpazarı Cruise Port Project" or "Galataport Project". The Galataport Project is a project that has been subject to many positive and negative evaluations based on its effects on the project area and its surroundings. In this article, the possible effects of the Galataport Project on its environment are evaluated in line with the opinions of local users. In the article, first of all, the characteristics of Karaköy Salıpazarı Port such as historical development, location, transportation features, planning process and basic features of Galataport Project are explained. Then, a survey was conducted to determine how the Galataport Project, which is being implemented in the region, is

Geliş/Received : 03.05.2020

Gözden Geçirme/Revised : 05.05.2020

Kabul/Accepted : 23.05.2020

evaluated by the users of the region and the expectations of the users from the project. The results of the research have shown that users have assessments that are both positive and negative about the Galataport Project. As the Galataport Project will contribute to the economic mobility of the region and have positive effects on the quality of urban life in the region, the evaluations are the positive expectations of the users of the immediate environment. On the other hand, the project had anticipated negative effects on the rents, which would have an adverse effect on rental prices and add additional burden to transportation.

Keywords: Salıpazarı Port, Galataport Project, user evaluation

1. GİRİŞ

Bu makale, Salıpaazarı Limanı Kruvaziyer Limanı Projesi veya diğer adıyla Galataport Projesi'ni konu almaktadır. Galataport Projesi'nin yer aldığı Salıpaazarı Liman Bölgesi, İstanbul ili Beyoğlu ilçesi sınırları içerisinde bulunmaktadır. Bölge tarih boyunca yük ve yolcu taşımacılığında önemli bir konuma sahip olmuştur. Proje bölgesi Karaköy Rıhtımı ve Salıpaazarı Rıhtımı olmak üzere iki adet rıhtıma sahiptir. Bölgede gerçekleştirilmesi planlanan Galataport Projesi'nin, kültür ve turizm faaliyetlerinin bir arada sunulmasıyla, şehre ticari ve iktisadi bir hareket kazandırması beklenmektedir. Bunun yanı sıra ulaşım ek yük getireceği, kültürel ve doğal çevre değerlerine zarar verebileceği ve yapım aşamasında verilen birtakım gürültü ve hava kirliliği gibi olumsuz etkilerinin de olacağı dile getirilmektedir.

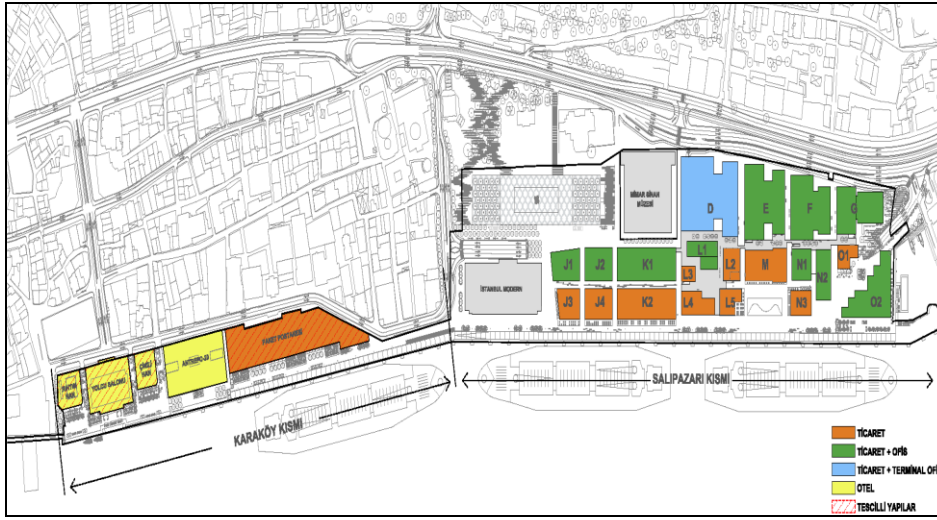
Bu makalede, Galataport Projesi'nin, özellikle yakın çevresindeki turizm aktivitelerine, ekonomik aktivitelere ve fiziksel çevre özelliklerine etkilerinin, bölgenin kullanıcıları tarafından değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu kapsamda, ilk olarak Salıpaazarı Liman Bölgesi ve Galataport Projesi temel özellikleriyle açıklanmakta, ardından projenin yakın çevresine etkileri, kullanıcı değerlendirmeleri doğrultusunda irdelenmektedir. Bu amaçla, proje alanını yakın çevresindeki ticari işletmelerde, işletme sahipleri ve çalışanlarla görüşmeler yapılmış, bir anket araştırması yürütülmüştür. Araştırma sonuçlarıyla, kullanıcı değerlendirmeleri doğrultusunda Galataport Projesi'nin, çevreye olumlu ve olumsuz etkileri ve projeden beklentiler ortaya koyulmuştur. Bu makale ile Galataport Projesi'ni konu alan değerlendirme ve tartışmalara, yakın çevre kullanıcılarının değerlendirmeler ışığında katkı koyulması beklenmektedir.

2. SALIPAZARI LİMANI BÖLGESİ VE GALATAPORT PROJESİ

Galataport veya diğer bir adı ile Salıpaazarı Kruvaziyer Limanı Projesi, Karaköy Rıhtımı ile Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fındıklı Kampüsü'ne ait bina arasındaki sahil şeridinde yer alan bir liman ve kentsel dönüşüm projesidir. Salıpaazarı Limanı, Beyoğlu İlçesi'nin Kemankuş ve Kılıçalı Paşa Mahalle sınırları içerisinde yer almaktadır. Bu bölgede yük ve yolcu taşımacılığı Cenevizler dönemine kadar dayanmaktadır. 1892 Nisan ayında Karaköy rıhtımının inşasına başlanmıştır. Daha sonra 1910 yılında İstanbul ve Karaköy'de iki antrepo; 1928 yılında da rıhtıma ilaveten 3 antrepo daha inşa edilmiştir (Dokay-Çed, 2015; Türkiye Denizcilik İşletmeleri, 2008). Proje sahası alanını gösteren harita Şekil 1'de gösterilmiştir. Ayrıca proje kapsamındaki yapıların yerlerini ve fonksiyonlarını gösteren vaziyet planı da Şekil 2'de gösterilmiştir.



Şekil 1. Proje Sahası Alanını Gösterir Harita (Dokay-Çed, 2015)

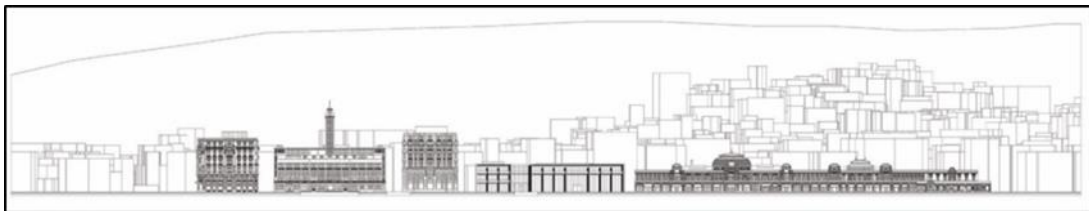


Şekil 2. Proje Kapsamındaki Yapıların Yerlerini ve Fonksiyonlarını Gösteren Vaziyet Planı (Dokay-Çed, 2015).

Karaköy İskelesi'nin, liman faaliyetlerinde yeterli hizmeti veremediği düşüncesiyle ve buna bağlı olarak ortaya çıkan problemlerin çözüme kavuşturulması amacı ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından Galataport Projesi geliştirilmiştir. Bu projeye birlikte uluslararası düzeyde kültür ve turizm faaliyetlerinin bir arada icra edilmesi ve böylelikle şehre ticari ve iktisadi manada ek bir hareketlilik kazandırılması proje hedefi olarak açıklanmıştır (Dokay-Çed, 2015).

Galataport Proje alanı Karaköy Rıhtımı ve Salıpazarı Rıhtımı olmak üzere iki bölgeye ayrılmış olup bu rıhtımlar ve çevresinde restorasyon ve yenileme çalışmalarının yapılması, ayrıca liman bölgesi ve geri sahasının da yenilenerek deprem karşısında güçlendirilmesi planlanmıştır. Salıpazarı Rıhtımı tarafında bulunan antrepolar ve bu bölgede yer alan ticari işletmeler ile kafelerin yıkılıp yenilenerek yerlerine otel, perakende satış alanları, yeme içme alanları, ofisler gibi hizmetler ve ticaret fonksiyonları ile kruvaziyer terminal, gümrüksüz satış ve dolaşım alanları, rekreasyon alanları ve kapalı otopark alanları yapılması planlanmıştır.

Karaköy Rıhtımı kısmında ise Genel Müdürlük Binası, Yolcu Terminali Binası, Çinili Han, 20 Nolu Antrepo ve Paket Postanesi olmak üzere 5 adet yapı bulunmaktadır. Bu yapılar için güçlendirme, tadilat ve restorasyon çalışmaları yürütülmesi planlanmıştır ve bu restorasyon çalışmaları günümüzde devam etmektedir. Projede Genel Müdürlük Binası, Yolcu Terminali Binası ve Çinili Han ve yıkılıp yeniden inşa edilmesi öngörülmüş olan 20 Nolu Antrepo otel olarak işlevlendirilmiştir. Paket Postanesi'nin ise satış alanları ve yeme-içme alanları olarak değerlendirilmesi öngörülmüştür (Dokay-Çed, 2015). Projenin temel hedefleri Salıpazarı Kruvaziyer Limanı'nın güçlendirilmesi, alanın tarihi dokuya uygun liman ve yapılarla yenilenmesi, ülke ekonomisine katkı sağlanması ve dünyadaki diğer önemli kruvaziyer limanlar gibi gelişmiş ve talep edilen bir liman kazandırılması olarak tanımlanmaktadır. Projenin Karaköy bölgesi silueti, Şekil 3'de gösterilmiştir.



Şekil 3. Karaköy Bölgesi Siluet (Soldan Sağa: Merkez Han-Yolcu Salonu-Çinili Han-Yeni Bina Paket Postanesi) (Dokay-Çed, 2015).

Salıpazarı Limanı'nın kruvaziyer limanına dönüşüm süreci, Özelleştirme İdaresi tarafınca Mayıs 2013'te düzenlenen Salıpazarı Limanı İhalesi ile başlamıştır. İhaleyi alan firma tarafından, sorumluluğu bölgenin yenilenmesi ve iyileştirilmesi, tesislerin çalıştırılması ve işletmesinden sorumlu bir işletme kurulmuş ve işlemler bu işletme tarafından yürütülmüştür. 2015 tarihli raporda projenin Mart 2020'de bitirileceği belirtilmiş olmakla birlikte proje halen yapım aşamasındadır (Dokay-Çed, 2015).

Salıpzarı Liman Bölgesi ulaşım özellikleri kapsamında, karayolu, demiryolu, denizyolu, raylı sistem ve yaya ulaşımı incelenmiştir. Salıpzarı Liman Bölgesinin Meclis-i Mebusan-Dolmabahçe-Beşiktaş caddelerinden Beşiktaş'a, Beşiktaş'tan Barbaros Bulvarı ve Büyükdere Caddesi üzerinden D-100 Karayolu bağlantısı ile Boğaz Köprüsü ve Anadolu yakasıyla bağlantısı sağlanmaktadır. Karaköy, Kabataş ve Eminönü'ndeki iskeleler Salıpzarı Liman Bölgesi için önemli denizyolu ulaşım bağlantıdır. Hafif raylı sistem hatları liman bölgesini hem Tarihi Yarımada, hem de Taksim Meydanı'na bağlanmaktadır. (Salıpzarı Açıklama Raporu, 2015).

Salıpzarı Limanı bölgesi, içerdiği kültür varlıkları bakımından da önem taşımaktadır. Bölgede yer alan Tophane Çeşmesi 18. yy. 'da inşa edilmiştir (Yüngül, 1958). 19. yüzyılda Sultan II. Mahmud tarafından inşa ettirilen Nusretiye Camii, geçirdiği yangından sonra aynı yere günümüzdeki cami yaptırılmıştır (Patacı, 2017). Nusretiye Saat Kulesi, Sultan Abdülmecit tarafından 19. yüzyılın ikinci yarısında inşa ettirilmiştir (Sezer ve Özyalçın, 2010). Türbe, sebik, cami, hamam ve medreseden oluşan Kılıç Ali Paşa Külliyesi 1580 yılında Mimar Sinan tarafından Tophane Meydanı'nda yaptırılmıştır (Şeker, 2011). 1852 yılında Abdülmecit tarafından İngiliz mimar William James Smith'e inşa ettirilen Tophane Kasrı, Nusretiye Camii'nin yanında bulunmaktadır (Alanyurt, 2019). Çifte Saraylar, Osman Hamdi Bey tarafından 1882 yılında Sanayi-i Nefise Mektebi ismi ile yapılmıştır. 1928 yılında Güzel Sanatlar Akademisi ismi verilmiştir (Akozan ve Cezar, 1973).

Bölgede 18.-19.yy'a ait eserlerin yanı sıra Cumhuriyet dönemine ait kültür varlıkları da bulunmaktadır. Karaköy Rıhtımı üzerinde yer alan Merkez Rıhtım Han, Cumhuriyet'in ilanından sonra limanların devlet tarafından satın alınmasıyla İstanbul Liman İşleri İnhisarı Şirketi'nin kullanımına geçmiştir. Çinili Rıhtım Han, Galata Rıhtımı'nda acente ve büro olarak kullanılmak üzere 1910–1911 tarihlerinde inşa edilmiştir (Barılları ve Godoli, 1997). Gümrük Binası ise postane ve depo olarak kullanılmıştır. Yolcu Salonu Binası; yolcu gemilerinin yanaştığı ve yolcuların gümrük işlemlerinin yapıldığı idari bina olarak kullanılmıştır (Dokay-Çed, 2015). 20 nolu antrepo, ilk modern antrepo binası olması bakımından önem taşımaktadır ve mimar Naci Meltem tarafından inşa edilmiştir (Akay vd. 2011). 1 ve 2 nolu antrepolar Yolcu Salonları olarak hizmet vermiştir. 3 nolu antrepo Expo alanı olarak kullanılmıştır (Dokay-Çed, 2015).

Galataport Projesi'nin konumuyla ve tesislerin turistik ihtiyaçlara cevap verecek özelliklere sahip olmasıyla önemli bir merkez haline gelmesi planlanmaktadır. Proje bünyesindeki konaklama tesislerinde kalan turistlerin seyahat ve konaklama dâhil ülkemizdeki tüm harcamaları, İstanbul'un potansiyeli de dikkate alındığında, Galataport Projesi'nin hayata geçirilmesinin Türkiye'deki kruvaziyer sektörüne olumlu katkısının olması beklenmektedir (İstanbul Kalkınma Ajansı, 2016).

Diğer yandan Galataport Projesi, özellikle şehircilik ve mimarlık alanlarında olmak üzere, pek çok yönden toplumda çok tartışılır bir proje olmuştur. Uzmanlar ve sivil toplum kuruluşları bu projeye birlikte tarihi sit alanlarının zarar göreceğini, projenin şehir ve kıyı arasında bir engel görevi göreceğini ve kamusal alanlara ulaşımın zorlaşacağını ifade etmişlerdir (Bütüner, 2003). Bu itirazların dayanağı olan ana fikirler; bölgenin tarihsel varlıklarının ve özelliklerinin yitirilmesi, Galataport Projesi'nin yalnızca rıhtım sahasını kapsayacak ise neden Kemeraltı ve Galata bölgelerinin de inşaat alanı kapsamına alındığı, projenin kent ile bütünleşerek onun bir parçası olmaktan çok uzak olduğu ve bilfiil kısıtlı bir sahada gerçekleşmekte olduğu, sosyal çevrenin proje aşamasında kapsam dışı bırakılarak soyutlanması, boğaz trafiğini artıracak bir konumda böyle büyük bir liman ihtiyacı olup olmadığıdır (Bilal, 2019).

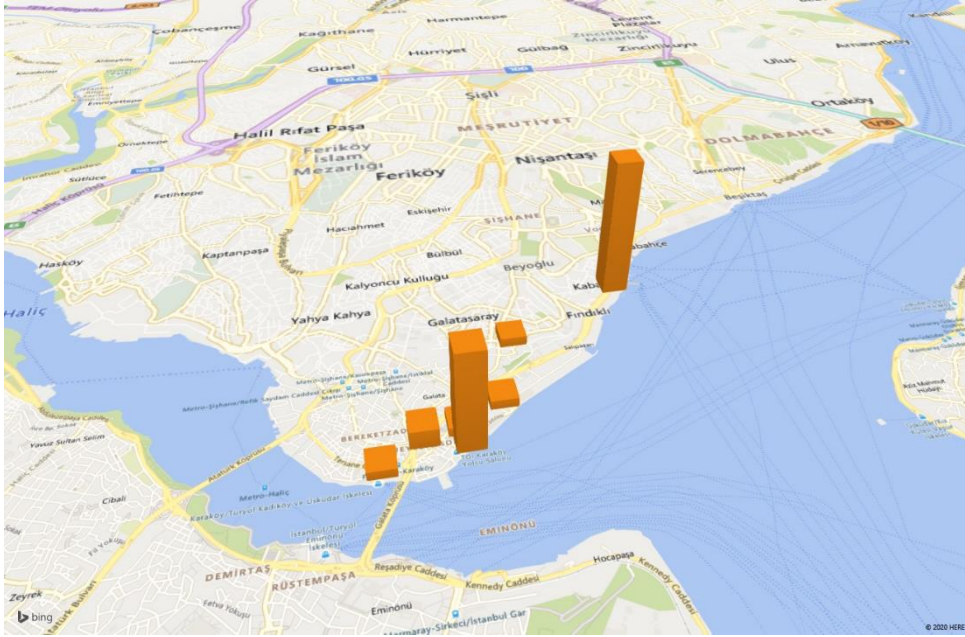
3. YÖNTEM

Galataport Projesi'nin yakın çevredeki kullanımları ve bu çevredeki halkı etkilemesi beklenmektedir. Bu çalışmada proje alanının yakın çevresi olan Karaköy'deki ticaret ve hizmetler sektöründeki kullanıcılarla anket araştırması yapılmıştır. Anket araştırması kapsamında, yapım çalışmaları devam eden Galataport Projesi ile ilgili, kullanıcıların olumlu veya olumsuz yöndeki düşüncelerini değerlendirmek adına 2020 yılının Ocak ayında toplamda 50 adet anket yapılmıştır. Anketler, proje alanının çevresinde yer alan işletmelerin sahipleri veya çalışanlarıyla, yüz yüze görüşmeler yapılarak gerçekleştirilmiştir.

Bu çalışmada Galataport Projesi'yle ilgili proje yakın çevresindeki kullanıcıların görüşleri incelenmiş, projenin yakın çevresindeki fiziksel çevre kalitesi özellikleri, yaşam kalitesi, tarihi eserler ve ekonomik faaliyetler üzerindeki etkileri üzerine, kullanıcıların değerlendirmeleri alınmıştır.

Anket araştırmasına katılan işletmelerin bulunduğu sokak ve caddeler, Anahtar Sokak, Hoca Tahsin Sokak, Kılıç Alipaşa Mescidi Sokak, Kemankeş Caddesi, Kemeraltı Caddesi, Meclis-i Mebusan Caddesi, Mumhane Caddesi, Necatibey Caddesi ve Tersane Caddesi'dir. Araştırmanın Karaköy bölgesinde yapılmasının nedeni, projenin bu bölgeye yakın olması ve projeden işlevsel, ekonomik ve fiziki çevre özellikleri bakımından etkilenmesinin beklenmesidir. Bölgede çalışan kullanıcılarının görüşlerinin alınması ve bölgedeki işletmeleri nasıl etkileyeceği gibi sorulara cevap bulunması amaçlanmıştır. Yoğunluklu olarak anket uygulanan firmalar Kemankeş Caddesi (11 adet) ve Meclis-i Mebusan Caddesi'nde (15 adet) yer almıştır. Anket uygulanan diğer noktalar ise Kemeraltı Caddesi,

Mumhane Caddesi, Necatibey Caddesi, Tersane Caddesi ve Anahtar Sokak, Hoca Tahsin Sokak, Kılıç Alipaşa Mescidi Sokak'tır. Anket çalışmasının gerçekleştirildiği cadde ve sokaklar ile anket adetleri Şekil 4'te gösterilmektedir. Anketler yüz yüze görüşmeler yoluyla uygulanmıştır. Kemeraltı Caddesi, Meclis-i Mebusan Caddesi ve Kemankeş Caddesi hem uzun hem de proje alanına yakın olması sebebiyle, ayrıca işletmelerin de bu caddelerde yoğun olmasından dolayı bu bölgede daha yoğun bir çalışma gerçekleştirilmiştir.



Şekil 4. Anket çalışmasının yapıldığı sokak ve caddelerin yüzde dağılımları

Çalışma kapsamında yürütülen anket araştırmasında, 3 temel alanda veri toplanmıştır. Bu alanlar; ankete katılanların demografik özellikleri, işletme içindeki konumları ve Galataport Projesi'nin etkileri konusundaki görüşleri olarak sıralanabilir.

Anket çalışmasında görüşmecilerin demografik özelliklerinin incelenmesi açısından kişilerin cinsiyet dağılımları, yaş aralığı, kaç yıldır İstanbul'da yaşadığı ve hangi bölgede yaşadığına dair sorular sorulmuştur.

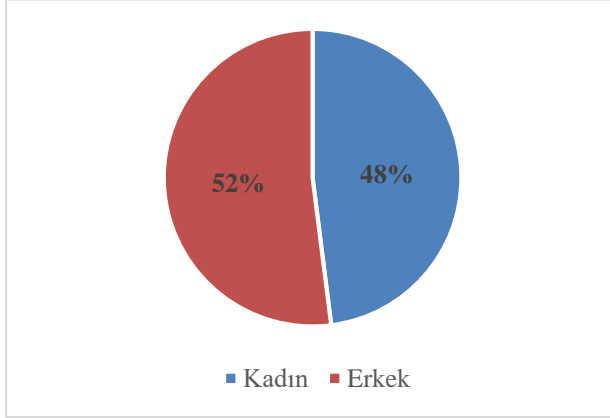
İşletmenin özellikleri ve görüşmecinin işletmedeki konumları incelenmiştir. Bu verilerin elde edilmesi için ise anket çalışmasında görüşmecinin eğitim durumu, işletmenin niteliği, görüşmecinin pozisyonu, işletmenin mülkiyet durumu ve kaç yıldır Karaköy bölgesinde hizmet verdiği gibi sorular yöneltilmiştir.

Bölgede yer alan işletmelerin sahipleri ve çalışanların Galataport Projesi'nden beklentileri ve projenin etkilerine dair değerlendirmeleri araştırılmıştır. Bu amaçla, anket çalışmasında görüşmecilere 11 adet önerme yöneltilmiş, ne düzeyde katıldıkları sorulmuş ve cevaplar 5'li Likert ölçeği üzerinden alınmıştır. Anket araştırmasından elde edilen veriler SPSS programında analiz edilmiş, sıklık dağılımları ve ortalama değerler üzerinden sonuçlar açıklanmıştır.

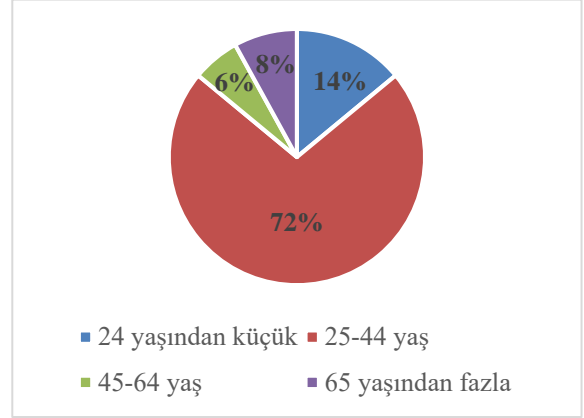
4. ARAŞTIRMA BULGULARI

İlk olarak görüşmecilerin demografik özellikleri incelenmiştir. Görüşmecilerin %52'sini erkekler, %48'ini ise kadınlar oluşturmaktadır. Görüşmecilerin cinsiyet dağılımı Şekil 5'de yer almaktadır. Yaş dağılımı, genel olarak 25-44 yaş aralığındadır ve genellikle eğitilmiş ve genç nüfusun görüşmecilerin çoğunluğunu oluşturduğu görülmüştür (Şekil 6 ve Şekil 8).

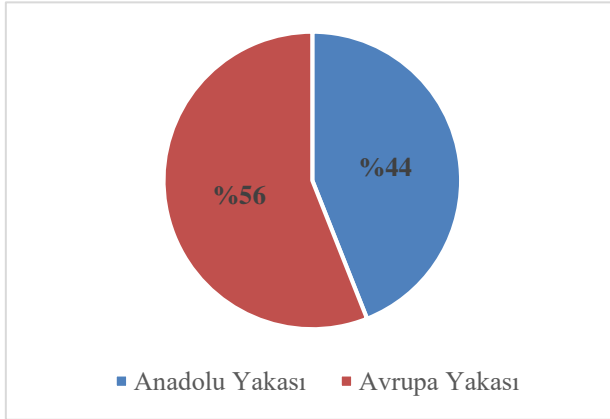
Katılımcıların %56 oranındaki çoğunluğu Avrupa yakasında ikamet etmektedir. İkametgâh dağılımı Şekil 7'de gösterilmiştir. Eğitim durumuna bakıldığında ise lisans mezunu olan kişilerin yoğunlukta olduğu, ikinci sırada yüksek lisans ve ardından lise mezunu kişilerin olduğu görülmektedir. Lisans mezunu olanların oranı %52, yüksek lisans mezunu olanların oranı %26 ve lise mezunu olanların oranı %12'dir. Bölgede yapılan çalışmada katılımcıların çoğunlukla eğitim düzeyi yüksek kişiler olduğunu açıkça söyleyebiliriz. Eğitim durumu dağılımı Şekil 8'de gösterilmiştir.



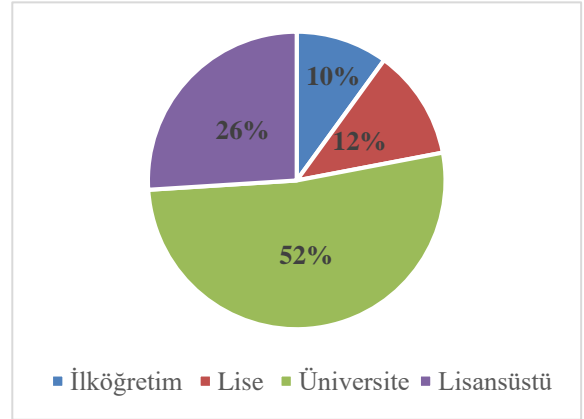
Şekil 5. Cinsiyet dağılımı



Şekil 6. Yaş aralığı

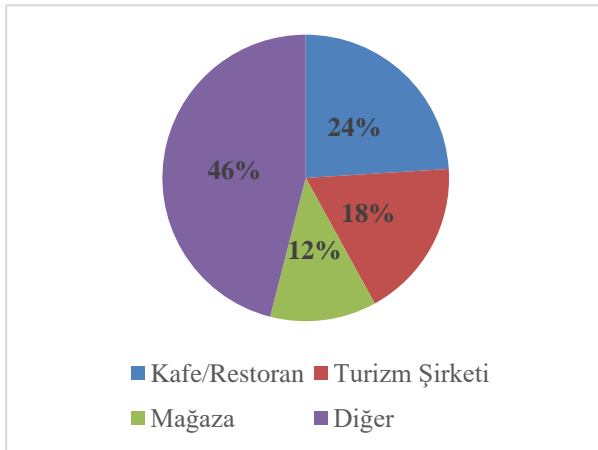


Şekil 7. İkametgâh bilgileri

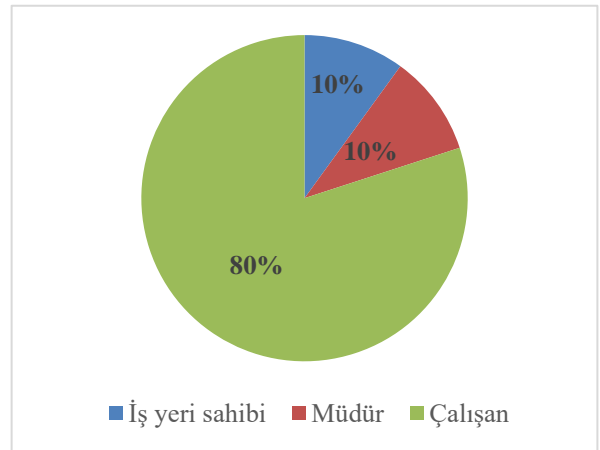


Şekil 8. Eğitim durumu

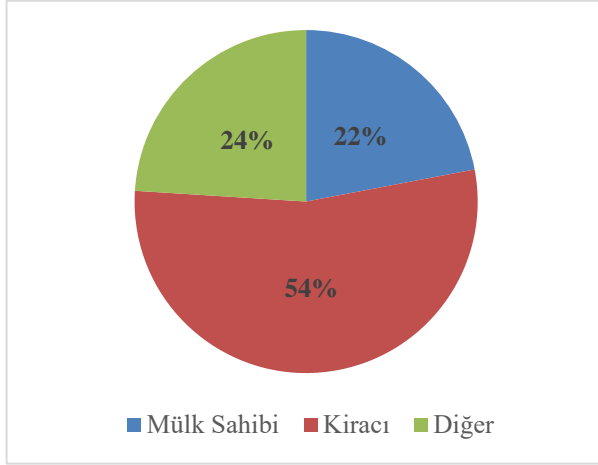
İşletme özellikleri de incelenmiştir ve anket görüşmesi yapılan işletme özellikleriyle ilgili grafikler aşağıda verilmiştir. İşletme niteliğini gösteren anket çalışmasında genellikle diğer seçeneği yoğunluktadır. Bu seçeneği işletleyen katılımcıların %46 oranında olduğu görülmektedir. İşletmenin niteliği Şekil 9'da gösterilmiştir. Diğer seçeneğinin yoğun olmasının sebebi ise birçok türü içinde barındıran işletmelerin (binanın ön tarafında tekstil ürünlerinin, hediyelik eşyaların satışının olması arka tarafında ise kahve satışı yapılması gibi) olmasıdır. Kişilerin işletmedeki pozisyonlarında yapılan incelemede büyük bir çoğunluğun çalışanlar olduğu görülmektedir. Bu oran %80'lik bir dilimi kapsamaktadır. Bu dağılım Şekil 10'da gösterilmiştir. Beklenildiği gibi binada mülk sahibi olmayıp kiracı olarak kullanan işletmelerin yoğunlukta olduğu gözlemlenmiş olup Şekil 11'de gösterilmiştir. Hizmet süresi irdelendiğinde 10 yıldan az hizmet vermekte olan işletmelerin yoğun olduğu görülmüştür. Şekil 12'de işletmelerin hizmet süreleri gösterilmiştir.



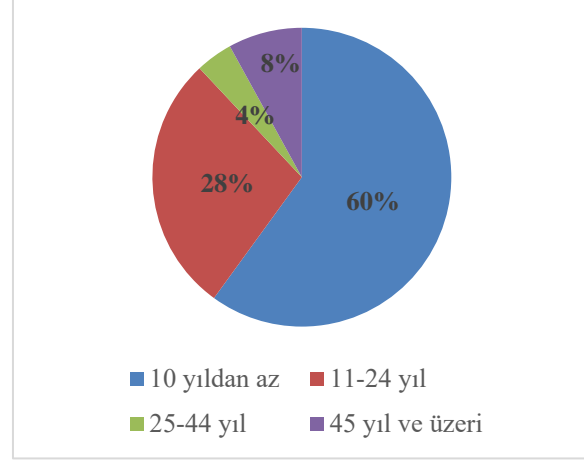
Şekil 9. İşletmenin niteliği



Şekil 10. Kişinin pozisyonu



Şekil 11. İşletmenin mülkiyet durumu



Şekil 12. İşletmenin hizmet süresi

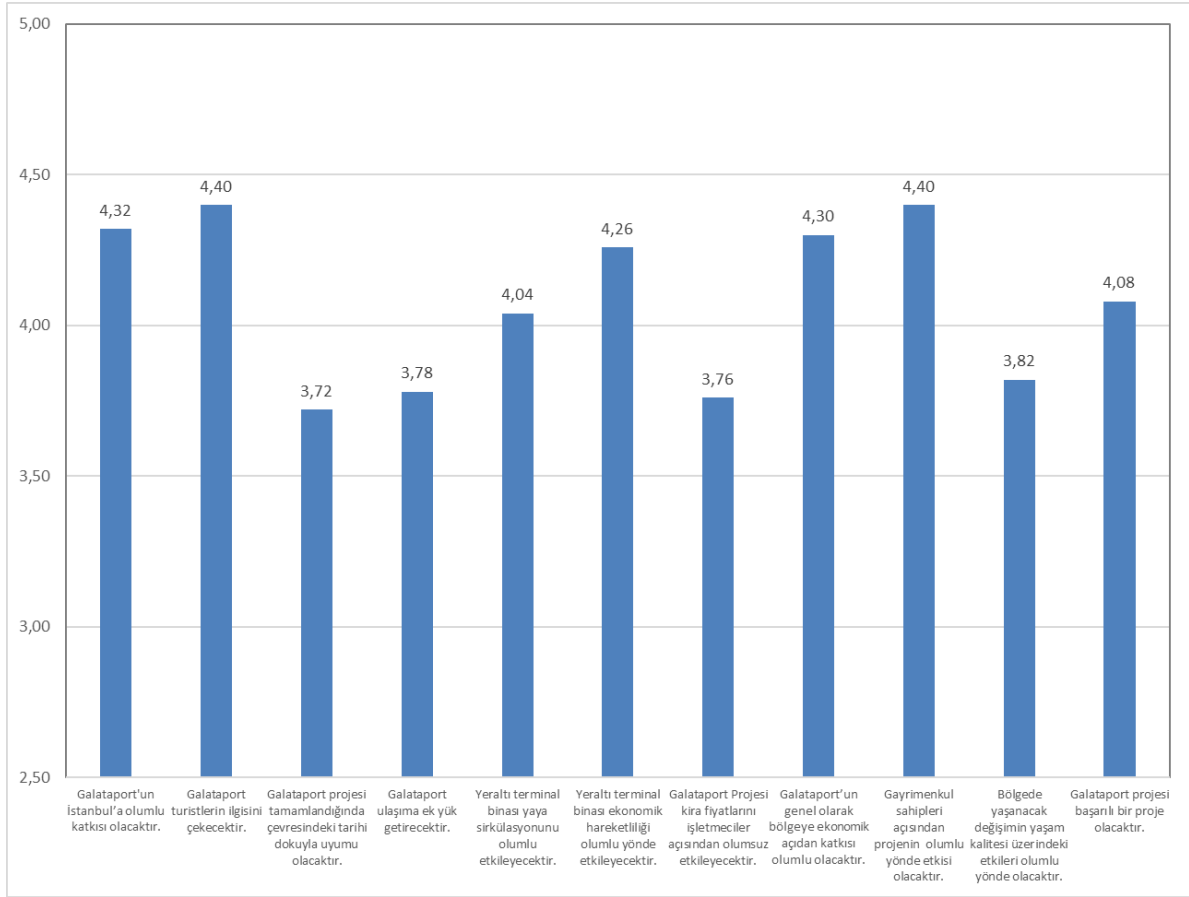
Daha önce de belirtildiği gibi, Galataport Projesi'nin yakın çevresi üzerinde çeşitli etkileri olması beklenmektedir. Galataport Projesi'nin yakın çevresi üzerinde farklı yönlerden nasıl etkileyeceği anket araştırmasında, görüşmecilere sorulmuş, bu konulardaki beklentileri ve değerlendirmeleri alınmıştır. Bu amaçla görüşmecilere çeşitli önermeler yöneltilmiş, bu önermelere ne düzeyde katıldıkları sorulmuştur. Cevaplar 5=kesinlikle katılıyorum, 1=kesinlikle katılmıyorum olmak üzere 5'li Likert ölçeği üzerinden alınmıştır. Tablo 1'de elde edilen sonuçlar verilmektedir. Ortalama değerler 5'e yaklaştıkça olumlu 5'ten uzaklaştıkça olumsuz değerlendirmeleri ifade etmektedir.

Anket çalışmasındaki önermelere, Galataport Projesi'nin toplumda tartışılır bir proje olması, itirazların dayanağı olan ana fikirlerin olması, örneğin; ek ulaşım yükü, tarihi varlıkların önemini yitirmesi, böyle büyük bir limana ihtiyacın olup olmadığı ve beraberinde getireceği sorunlar incelenerek karar verilmiştir.

Yapılan anket çalışması sonucunda Galataport Projesi'nin İstanbul'a olumlu katkısı olacağı görüşünün 4,32 ortalama değerini aldığı görülmektedir. Bu da olumlu katkısı olacağı görüşünün yüksek olduğunu göstermektedir. Turizm potansiyeli açısından değerlendirildiğinde turistlerin ilgisini çekebilecek bir proje olduğu sonucuna ortalama 4,40 gibi büyük bir değerle ulaşılmıştır. Galataport Projesi tamamlandığında tarihi doku ile uyumlu olacağına ilişkin olumlu değerlendirmeler ise görece düşüktür ve 3,72 ortalama değerini almıştır. Projenin ulaşımına ek yük getireceği görüşüne katılım ise 3,78 ortalama değerini almıştır.

Projede bekleme alanları, biletleme kontuarları duty free dükkânları, teknik alanlar, Emniyet Müdürlüğü ve Gümrük Müdürlüğü'ne ait kullanım alanları ve diğer teknik alanlar ile terminal fonksiyonunun işlemesi için gerekli mekânları içerecek şekilde yeraltı terminal binası yapılması öngörülmüştür. Yolcuların gemilerden bu terminal alanına rıhtım boyunca yapılacak bir tünelle ulaşması ve bütün pasaport kontrol ve gümrük işlemlerinin zemin altında çözülerek zemin üstünün kamunun kullanımına bırakılması planlanmıştır. Anket araştırmasında görüşmecilere yeraltı terminal binasının yaya sirkülasyonuna etkisini değerlendirmeleri istenmiştir. Yeraltı terminal binasının yaya sirkülasyonuna olumlu etkisi olacağına ilişkin değerlendirmeler 4,04 ortalama değerini almaktadır ve görece yüksektir. Yeraltı terminal binası tamamlandıktan sonra ekonomik hareketliliği olumlu yönde etkileyeceği görüşü ise 4,26 ortalama değerini almıştır. Bu değer ile anket görüşmecilerinin yeraltı terminal binasının tamamlanmasının ekonomiye katkı sağlayacağına ilişkin görüşlerinin de yüksek olduğu görülmüştür.

Kira fiyatlarıyla ilgili değerlendirmede, görüşmecilerin, Galataport Projesi'nin tamamlanmasıyla kira fiyatlarının işletmecileri olumsuz etkileyebileceği görüşü 3,76 ortalama değerini almıştır. Projenin genel olarak bölgeye ekonomik katkısının olumlu olacağı görüşü 4,30 ortalama değeriyle oldukça yüksektir. Projenin tamamlanmasının, bölgedeki gayrimenkul sahipleri açısından olumlu yönde etkileri olacağına ilişkin değerlendirmeler yüksektir ve 4,40 ortalama değerini almaktadır. Bölgede Galataport Projesi'yle birlikte yaşanacak değişimin kentsel yaşam kalitesi üzerindeki etkilerinin olumlu yönde olacağı görüşüne yapılan değerlendirmeler ise görece düşüktür ve 3,82 değerinde ortalama değerini almaktadır. Galataport Projesi başarılı bir proje olacaktır önermesine görüşmecilerin genellikle katıldıkları görülmektedir ve bu önerme için ortalama değer 4,08'dir. İşletmelerin yapılan anket çalışmasındaki değerlendirmeleri Şekil 13'te gösterilmiştir.



Şekil 13. Ortalama Değerler

(Sorular 5li ölçek üzerinden cevaplandırılmıştır. 5=kesinlikle katılıyorum, 1=kesinlikle katılmıyorum)

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Galataport Projesi, içerisinde otel, ofis alanları, restoran ve mağazalar barındıran liman ve kentsel dönüşüm projesidir. Beyoğlu ilçe sınırları içinde yer alan proje bölgesi kentin tarihi dokusunun en yoğun olduğu alanları barındırmaktadır. Projenin başlıca hedefleri Salıpzarı Kruvaziyer Limanı'nın güçlendirilmesi ve alanın yapılacak liman ve yapılarla yenilenmesi olarak tanımlanırken, beklenen kazanımlar arasında, proje yoluyla canlandırılacak turizm faaliyetlerinin yakın çevresi ve İstanbul'a sağlayacağı olumlu etkiler başta gelmektedir.

Galataport Projesi toplumda çok tartışılır bir proje olmuştur. Türkiye Denizcilik İşletmeleri projenin şehre finansal açıdan çok büyük katkı sağlayacağını ve birçok turist tarafından kullanılacağını ifade ederken, şehrin sakinleri, uzmanlar ve sivil toplum kuruluşları ise bu projeye birlikte tarihi sit alanlarının zarar göreceği, şehir ve kıyı arasında bir engel görevi göreceği, kamusal alanlara ulaşımı zorlaştıracağını ifade etmişlerdir (Bütüner, 2003).

Bu makalede Galataport Projesi'nin çevresine olası etkilerinin, proje yakın çevresindeki kullanıcıların görüşleri doğrultusunda değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla gerçekleştirilen anket araştırmasında Galataport Projesi'nin yakın çevresindeki etkileri, bu çevredeki ticari işletmelerin sahipleri ve çalışanlarınca değerlendirilmiştir. Buna göre yakın çevredeki kullanıcılar, projenin yakın çevredeki turizm potansiyeline olumlu katkıda bulunacağını, ekonomik aktivitelerin canlanmasını teşvik edeceğini, içinde bulunduğu bölgeye ve İstanbul'a olumlu yönde katkıları olacağını düşünmektedir. Projenin ekonomik boyuttaki etkileri ele alındığında, projenin bölgedeki gayrimenkul sahipleri için ekonomik açıdan olumlu etkileri olacağı düşüncesine karşın kira fiyatlarında beklenen artışın işletmecileri olumsuz yönde etkileyebileceği görüşünün de yüksek olduğu görülmüştür. Projenin özellikle yeraltı terminal binası ile bölgedeki yaya sirkülasyonunu olumlu etkilemesi beklenmektedir. Son olarak projenin özellikle çevredeki tarihi doku ile uyumunun olumsuz yönde değerlendirildiği ve projenin yaşam kalitesine katkısına ilişkin olumlu değerlendirmelerin de sınırlı olduğu görülmüştür.

Galataport Projesi hem çevresi hem de İstanbul açısından önemli etkileri olması beklenen, uzman görüşleri doğrultusunda da çokça tartışılmış bir projedir. Yapılan bu çalışma Galataport Projesi'nin çevresine etkilerini bölge kullanıcılarının değerlendirmeleri doğrultusunda açıklamakta, özellikle çevre halkının projenin çevresinde yaratacağı turizm ve diğer ekonomik aktivitelerdeki hareketlilik beklentisini ortaya koymaktadır. Bu çalışmadan elde edilen verilerin projenin çevresinde yaratacağı ekonomik, işlevsel, tarihsel süreklilik ve kültür varlıklarının korunması gibi farklı alanlardaki etkilerinin konuyla ilgili objektif bilgiler ve kestirimler ışığında değerlendirilmesi gerekir. Bu çalışmayla ortaya koyulan beklentilerin projenin tamamlanmasıyla birlikte ne ölçüde gerçekleştirildiği konusunun ise ileride gerçekleştirilecek çalışmalarla gözden geçirilmesi, kent ölçeğindeki bu gibi projelerle getirilen kullanım kararları ve oluşturulan çevrelerin var olan işlevler ve ekonomik faaliyetlere etkisinin ölçülmesi gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- Akay, Z., Polat, O. E., 2011. İstanbul'un Modern Mimarlık Binası. Mimarist üç aylık mimarlık kültürü dergisi, Sayı: 39.
- Akozan, F., Cezar, M., 1973. Devlet Güzel Sanatlar Akademisi 1883-1973. İstanbul. 77.
- Alanyurt, U., 2019. Tophane Kasrı Yapı Malzemelerinin Arkeometrik Araştırmaları. Mimarlar Arkeologlar Sanat Tarihçileri Restoratörler Ortak Platformu E-Dergisi, 13(2), 1-19.
- Barılları, D.- Godolı E. (1997). İstanbul 1900 Art Nouveau Mimarisi ve İç Mekanları. (Çev. A. Ataöv). İstanbul. 155-167.
- Batur, A. (1985). "Batılılaşma Dönemi Osmanlı Mimarlığı". Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, C.IV, İstanbul. 1058.
- Bilal, E., 2019. Galataport Yenilenme Sürecinde Cumhuriyet Dönemi Kültür Mirası Üzerine Bir Değerlendirme: Galata-Karaköy Yolcu Salonu. Maltepe Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 128, İstanbul.
- Bütüner, B. F., 2003. Kent Kıyısının Canlandırılması Süreci: Kentsel Gelişimin Yeni Gündemi. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 159, Ankara.
- Dokay-Çed Çevre Mühendisliği, 2015. Salıpazarı Nihai Çevresel Etki Değerlendirme Raporu-2015.
- İstanbul Kalkınma Ajansı, 2016. Web Sitesi. Erişim Tarihi: 23.03.2016. <http://www.istka.org.tr/>
- Patacı, O. Ö., 2017. Ampir Üslubunda Bir Sultan Camii: Nusretiye. Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi, (59), 169-207.
- Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş., 2015. Salıpazarı Açıklama Raporu.
- Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş., 2015. Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Projesi Nihai Çed Raporu.
- Sezer, S., Özyalçın, A., 2010. Öyküleriyle İstanbul Anıtları-II. Evrensel Basım Yayın, 408, İstanbul.
- Şeker, Ş. B., 2011. Mimar Sinan Camilerinin Statik ve Dinamik Yükler Etkisinde Davranışlarının İncelenmesi. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, 373, Trabzon.
- Türkiye Denizcilik İşletmeleri, 2008. İstanbul Liman Müdürlüğü, İstanbul Limanının Tarihçesi. <http://www.tdi.com.tr>.
- Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, 2009. Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Revize İkinci Ara Raporu-2009. Erişim Tarihi: 17.01.2020.
- Yüngül, N., 1958. İstanbul Belediyesi Sular İdaresi Müdürlüğü Yayını. Sayı: 4, 19, İstanbul.