

Derleyen:
MELİH ERSOY

KENTSEL PLANLAMA

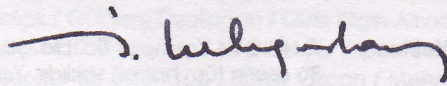
ANSİKLOPEDİK SÖZLÜK

NİNOVA

KENTSEL PLANLAMA
ANSİKLOPEDİK SÖZLÜK

16 Ekim 2012

Y. Doç. Dr. A. Erdem ERBAŞ'a
Katkıları için teşekkürlerimizle..


Ninova Yayınları

KENTSEL PLANLAMA
Ansiklopedik Sözlük

Derleyen:
Prof.Dr. Melih ERSOY

NİNOVA® Yayınları
Birinci Basım: Eylül 2012
ISBN 978-605-88444-2-1

Grafik Tasarım: Sema Bıyıklıoğlu
Sayfa dizimi: Sinem Metin
Düzeltilme: Belgin Gümrü

Yayın Hakları: © NİNOVA Yayıncılık Tic. Ltd. Şti.
Bu eserin tüm hakları saklıdır. Yayınevinden yazılı izin alınmadan
tümü veya bölümlerinden hiçbir şekilde kopya, alıntı, çoğaltma
ve yayım yapılamaz.

Basım ve Cilt: BİLNET Matbaacılık
Biltur Basım Yayın ve Hizmet A.Ş.
Yukarı Dudullu Organize Sanayi Bölgesi
1. Cadde No:16 Ümraniye / İSTANBUL

Genel Dağıtım: YEM Kitabevi: info@yemkitabevi.com
Tel: 0212 2667070 dahili 327

NİNOVA® Yayıncılık Tic. Ltd. Şti.
Cumhuriyet cad. 81, Kat 8. Elmadağ. 34373 Şişli, İstanbul.
Tel: 0212 2233691- 0212 2258508 Fax: 0212 2239775
www.ninovayayin.com / info@ninovayayin.com

KENTSEL PLANLAMA ANSİKLOPEDİK SÖZLÜK

derleyen

Prof.Dr. Melih ERSOY

A.Burak Büyükcivelek / **A.Erdem Erbaş** / Adnan Barlas / Ali Türel / Aliye Ahu Akgün / Arzu Taylan / Asım Mustafa Ayten / Ayda Eraydın / Ayşe Buket Önem / Ayşe Nur Ökten / Ayşe Sema Kubat / Ayşegül Mengi / Ayşen Savaş / Azime Tezer / Bahar Gedikli / Baykan Günay / Belma Babacan Tekinbaş / Bilge Armatlı Köroğlu / Bilge Çakır / Bilge Şerin / Burak Beyhan / Cânâ Bilsel / Ceren Gamze Yaşar / Cüneyt Elker / Çetin Göksu / Çiğdem Çiftçi / Çiğdem Göksel / Çiğdem Varol / Dilşen Onsekiz / Ebru Kamacı / Ela Ataş / Ela Babalık Sutcliffe / Elif Kısar Koramaz / Emine Yetişkul Şenbil / Emre Madran / Engin E. Eyuboğlu / Erkan Polat / Ezgi Orhan / Fadim Yavuz / Fatih Terzi / Ferhan Gezici Korten / Feridun Duyguluer / Filiz Bektaş Balçık / Güldem Özatağan / Güliz Bilgin Altınöz / Güliz Salıhoğlu / Handan Türkoğlu / Hatice Ayataç / İclal Dinçer / İpek Özbek Sönmez / İsmet Kılınçaslan / Kevser Kantar Üstündağ / Koray Özcan / Mehmet C. Marr / Mehmet Doruk Özügül / Mehmet Ocakcı / Melih Ersoy / Mesut Ayan / Metin Şenbil / Murat Balamir / Müge Akkar Ercan / N. Tunga Köroğlu / Nihal Şenlier / Nihan Özdemir Sönmez / Nil Uzun / Nilgün Ergun / Nilgün Görer Tamer / Olgu Çalışkan / Orhan Kuntay / Osman Balaban / Özgül Acar Özer / Reyhan Yıldız / Ruşen Keleş / Seda Kundak / Senay Oğuztimur / Serap Kayasü / Sezai Göksu / Songül Öztürk / Tansı Şenyapılı / Tanyel Özelçi Eceral / Tayfun Salıhoğlu / Töre Seçilmişler / Tuba İnal Çekiç / Tuna Taşan-Kok / Tuncer Kocaman / Turgay Kerem Koramaz / Tülay Kılınçaslan / Yelda Aydın Türk / Yiğit Evren / Zekiye Yenen / Zeynep Günay / Zeynep Merey Enil

içindekiler

ÖNSÖZ	I-II		
KONULARA GÖRE MADDELER	III-V		
ANSİKLOPEDİ MADDELERİ:			
Adım Adım (Aşamalı) Planlama.....	1	Çevre Etiği.....	68
Afetlere İlişkin Planlama Etkinlikleri ve Sakinim Planlaması.....	2	Çevre Mevzuatında Tanımlar.....	71
Agro Turizm.....	6	Çevre ve İl Çevre Düzeni Planı.....	74
Akıllı Kent	7	Çevre-Merkezcilik.....	76
Alan Yönetimi.....	7	Çevresel Algılama.....	79
Anadolu Öncesi Türk Kenti ya da Orta Asya Türk Kenti.....	10	Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Stratejik Çevresel Değerlendirme.....	80
Anadolu-Osmanlı Kenti.....	11	Çevresel Planlamada Katılımcı Yaklaşımlar.....	82
Anadolu Selçuklu Kenti	13	Çizim ve İfade Teknikleri.....	84
Ara-Toplu Taşıım	14	Çok Aktörlü Yönetişim.....	85
Arazi Rantı.....	15	Dışlanma.....	87
Arazi Spekülasyonu.....	16	Dışsallık ve Çevresel Dışsallıklar.....	89
Atina Bildirgesi	17	Dirençli (Esneyebilir) Bölgeler.....	91
Avrupa Birliğinde Bölgesel Gelişme Politikası ve Araçları.....	19	Doğrusal Kent.....	92
Bahçe Kent	21	Dünya Miras Listesi.....	95
Bauhaus	27	Düzenleme Ortaklık Payı (DOP)	97
Bilim Felsefesi Bakış Açısından Planlama	28	Düzenleme / Parselasyon İşlemi	101
Bisiklet Ulaşımı.....	30	Eko Turizm.....	104
Bölge Planlama	31	Eko-Kent.....	106
Bölgesel Eşitsizlikler.....	34	Ekolojik Planlama.....	107
Bölgesel Gelişme Paradigmaları	35	Ekonomik Mekân ve İlişkisel Yaklaşım.....	112
Bölgesel Kalkınma Kuramları.....	39	Ekümenopolis.....	114
Bölgesel Kalkınmanın Sosyal Boyutu ve Sosyal Sermaye.....	42	Emlağa Dayalı Kentsel Gelişme.....	114
Bölgesel Politika.....	44	Emlağa Dayalı Kentsel Yenileme.....	115
Bölgesel Sürdürülebilir Kalkınma.....	46	Entegre Havza Yönetimi.....	116
Bölgesel Yenilik Sistemleri.....	48	Erişebilirlik.....	118
Bölgeselleşme.....	50	Gecekondu ve Evrimi.....	120
Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Tarihsel Gelişimi.....	51	Golf Alanı.....	127
Büyüme Kutupları.....	53	Görsel Analiz Teknikleri.....	128
CIAM - Uluslararası Modern Mimarlık Toplantıları.....	55	Güneş-Kent	129
Cinsiyet Eşitlikçi Planlama.....	66	Güzel Kent Hareketi.....	131
		GZFT Analizi.....	133
		Hava Limanları.....	134
		İslah İmar Planı.....	137
		Izgara Kent Tasarımı.....	137

İç Göçler.....	147	Kentsel Risk Analizi.....	247
İçme Suyu Koruma Havzası.....	150	Kentsel Saçaklanma.....	250
İkinci Konut.....	152	Kentsel Sosyal Donatıların Yer Seçimi.....	253
İklim Değişikliği, Küresel Isınma ve Kentler.....	152	Kentsel Tasarım.....	255
İleri Sanayi Bölgeleri.....	156	Kentsel Toplumsal Hareketler.....	258
İletişimsel Akılcılık.....	159	Kentsel Ulaşım.....	260
İlksel Kent.....	160	Kentsel Ulaşımında Park Et-Bin Uygulaması.....	262
İmar Hakkı Aktarımı.....	161	Kentsel Yaşam.....	262
İmar Mevzuatında Tanımlar.....	162	Kentsel Yaşam Kalitesi Araştırmaları.....	264
İmar Planı Değişikliği.....	166	Kentsel Yaşam Kalitesi ve Göstergeleri.....	266
İnsan-Merkezcilik.....	169	Kentsel Yoksulluk.....	269
İran Türk-İslam Kenti ya da Büyük Selçuklu Kenti.....	171	Kentsel-Kırsal Bütünleşme.....	271
Kamu Yararı ve Üstün Kamu Yararı.....	173	Kıyı İle İlgili Tanım ve Terimler.....	274
Kamusal Hizmet Tesislerinin Yer Seçimi.....	174	Kıyı Mevzuatında Tanımlar.....	276
Kamusal Mekân.....	175	Kıyı Mevzuatının Ülkemizdeki Gelişimi.....	278
Kapalı (Korunmalı) Site.....	178	Komşuluk Birimi.....	281
Kapsamlı Akılcı Planlama Kuramı.....	180	Konut Alanları Planlanmasında Tasarım Ölçütleri.....	283
Kavramsal Bir Sistem Olarak Planlama.....	182	Konut Alanlarında Yer Seçim Etmenleri.....	289
Kent.....	183	Konut Arzı.....	291
Kent ve Sağlık.....	185	Konut Finansmanı.....	292
Kent Bölge.....	187	Konut Gereksinimi ve Konut Talebi.....	293
Kent Dokusu.....	189	Konut Politikası.....	294
Kent Ekonomisi.....	189	Köy Yerleşme Planları.....	296
Kent İmgesi (İmajı).....	192	Kültür Mevzuatında Tanımlar.....	296
Kent Kapısı.....	193	Kültürel Miras ve Koruma Anlayışının Tarihsel Gelişimi.....	299
Kent Mekânında Toplumsal Ayrışma.....	195	Kültürel Mirası Koruma Mevzuatının Ülkemizdeki Gelişimi.....	303
Kent Merkezi ve Çevresinde İşlevsel Farklılaşma.....	197	Kültürel Mirasın Korunmasına ilişkin Uluslararası Belgeler ve Sözleşmeler.....	305
Kent Planlama ve CBS.....	199	Kültürel Mirasın Korunmasına ilişkin Uluslararası Kurumlar.....	310
Kentsel Planlamada İfade Teknikleri.....	201	Kümelenme Ekonomileri.....	312
Kent Sosyolojisi.....	204	Küresel Kent / Dünya Kenti.....	313
Kent Sosyolojisi Kuramları.....	206	Küreselleşme.....	317
Kent ve Çevre Sorunları.....	208	Küreselleşme ve Mekan.....	320
Kentbilim.....	209	Liman.....	322
Kentler ve Toplumsal Cinsiyet.....	210	Liman Alanları Planlaması.....	324
Kentleşme.....	211	Liman Art Bölgesi (Hinterland).....	326
Kentleşme Politikaları.....	213	Lojistik.....	328
Kentlileşme.....	213	Lojistik Etkinliklerin Yer Seçimi.....	330
Kentsel Afetler ve Risk Paylaşımı.....	214	Lojistik Merkez.....	331
Kentsel Bütünleşme.....	217	Megalopolis.....	334
Kentsel Derişiklik (Kentsel Kompaktlık).....	218	Mekân Dizimi.....	335
Kentsel Dirençlilik-Dayanıklılık.....	221	Merkezi İş Alanı (MİA).....	337
Kentsel Dönüşüm.....	223	Merkezi Yer Kuramı (Central Place Theory).....	340
Kentsel Kimlik.....	226	Metropolitan Alan, Metropolitan Kent.....	342
Kentsel Koruma Kavramı ve Evrimi.....	228	Meydan – Kent Meydanı.....	342
Kentsel Koruma Kavramı ve Politikaları.....	232	Modern Kent ve Toplumsal Yapı.....	345
Kentsel Koruma Kurumunun Ülkemizdeki Yapılanması.....	234	Mücevvir Alan.....	346
Kentsel Lojistik.....	237	Nazım İmar Planı.....	348
Kentsel Omurga/ Kent Omurgası.....	238	Nüfus Projeksiyonları.....	349
Kentsel Peyzaj, Rekreasyon ve Açık Alanlar.....	240	Organik Ulaşım.....	351
Kentsel Planlamada Peyzaj ve Peyzaj Mimarlığı.....	242		
Kentsel Politika ve Siyaset İlişkisi.....	243		
Kentsel Politikalar ve Analitik Çerçeve.....	245		

Ortak Merkezli Çemberler Kuramı.....	352
Otopark.....	353
Öğrenen Bölge.....	354
Özel Alan Yönetimi ve Yönetim Planı.....	355
Özel Çevre Koruma Alanı / Bölgesi.....	357
Parsel Ayırma (İfraz)-Birleştirme (Tevhit) İşlemleri.....	357
Planlama ve Su Tüketimi İlişkisi.....	358
Planlamada Kademeli Birliklilik İlkesi ve Plan Kademeleri.....	360
Planlamada Kurumsallaşma ve Kurumsalçı Planlama.....	363
Planlamada Üçüncü Yol: Etzioni ve Karma Yaklaşım.....	364
Postmodern Kent ve Toplumsal Yapı.....	367
Radburn Yerleşimi (New Jersey) Planı.....	368
Ramsar Sözleşmesi.....	369
Rekreasyon Alanları.....	370
Risk ve Sigorta.....	371
Sağlık Kurumları için Planlama.....	374
Sağlık ve Termal Turizmi.....	375
Sanayi Alanlarında Planlama Standartları.....	375
Sanayi Kenti.....	381
Sanayi Odakları (Sanayi Kümelenmesi ve Yığılma).....	386
Sanayide Tedarik Zincirleri-Firmalar Arası İlişkiler.....	389
Savunmacı Planlama Kuramı.....	392
Seçkinleştirme.....	393
Sıcak Nokta.....	395
Sıra-Büyüklik Kuralı ve Zipf Yasası.....	396
Sigorta Teknolojisi.....	399
Sosyal Tabakalaşma.....	402
Stratejik Mekansal Planlama.....	403
Sulak Alanların Planlanması/Korunması.....	404
Sürdürülebilir Kent Modeli.....	406
Sürdürülebilir Kentsel Gelişme.....	408
Sürdürülebilir Kentsel Koruma.....	408
Sürdürülebilir Kentsel Yenileme.....	409
Sürdürülebilir Topluluk.....	410
Sürdürülebilir Turizm ve Planlaması.....	413
Sürdürülebilir Ulaşım ve Politikası.....	413
Şikago Okulu.....	416
Tarihi Çevre ve Kültürel Miras.....	418
Tasarım Denetimi.....	419
Tasarım Kodu.....	422
Teknoloji Bölgeleri.....	425
Teknoparklar / leri Teknoloji Geliştirme Merkezleri.....	428
Teknoparkların Gelişim Süreci.....	429
Terminal.....	431
Ters Kentleşme.....	433
Ticaret Alanları ve Merkezleri için	

Standartlar.....	434
Ticari Etkinliklerin Yer Seçimi.....	437
Toplu Taşıma.....	439
Toplu Tüketim Malları.....	439
Trafik Sakinleştirme.....	441
Trafik Yönetimi.....	442
Turizm Alanı, Turizm Bölgesi, Turizm Merkezi.....	442
Turizm Mevzuatında Tanımlar.....	442
Turizm Planlaması.....	444
Türkiye'de Kentleşme.....	447
Türkiye'de Sit Alanlarına ilişkin Uygulamalar.....	449
Ulaşım Ana Planı.....	452
Ulaşım Politikalarında Çağdaş Yaklaşımlar.....	453
Ulaşımın Toplumsal Boyutu.....	455
Uluslararası Afetler Politikası ve Kent Planlaması.....	457
Uygulama İmar Planı.....	460
Uzaktan Algılama.....	461
Üç Boyutlu Çizim ve İfade Teknikleri.....	464
Üretim ve Bilgi Ağları.....	467
Yaban Hayatı Koruma / Geliştirme Alanı.....	469
Yaratıcı Kapasite.....	471
Yaratıcı Kent.....	472
Yaşam Kalitesi ve Kentsel Yeşil Alanlar.....	474
Yaşanabilirlik Ölçütleri.....	475
Yavaş (Sakin) Şehir.....	477
Yaya ve Bisiklet Öncelikli Ulaşım.....	480
Yaya Yolu.....	482
Yeni Kentler.....	482
Yeni Şehircilik Akımı.....	488
Yeni-Liberal Kentleşme Kavramı ve Politikaları.....	492
Yer Seçimi Kuramı.....	495
Yerel Enerji Planlaması.....	497
Yerleşim Katsayısı.....	498
Yeşil Alanlar ve Spor Alanları için Planlama Standartları.....	499
Yeşil Kuşak.....	503
Yeşil Yerleşim Değerlendirme Sistemleri.....	507
Yoğun Kentsel Yoksulluk.....	511
Yolculuk Talep Yönetimi.....	513
Yörekent ve Yörekentleşme (Suburb /Suburbanization).....	514
Zorunlu Deprem Sigortası ve DASK.....	518

Ülkesel ölçekte limanlar bölgesel ve yerel olarak iki kademedede ele alınabilir.

Bölgesel Limanlar: Sınırlı bir bölgeye ve sadece kendi hinterlandına hizmet veren limanlardır. Bu limanlarda hem ulusal (kabotaj) hem de uluslararası taşımacılık yapılabilir. Ancak altyapı ve kombine taşımacılık olanakları küresel limanlarda olduğu kadar gelişmiş değildir. Gelişen bölgesel limanların başarısının ardında, altyapılarının, hizmetlerinin kalitesi ve kara dağıtım merkezleriyle olan güçlü ulaşım bağlantılarının payı vardır (URL1). Penford (2005), bölgesel ölçekteki limanların en az 12,5 metre rıhtım derinlikte olması ana hat ve limanlarla bağlantılı olması gerektiğini belirtmiştir. İzmir, Mersin bu tür limanlara örnek verilebilir.

Yerel Limanlar: Kabotaj seferleri yapan küçük tonajlı gemilere hizmet veren limanlardır. Genellikle tek fonksiyonlu, tek ya da az sayıda rıhtımı olan, kombine taşımacılık olanakları olmayan limanlardır.

Kaynaklar: Altıncubuk, F., (2000), *Liman İdare ve İşletmesi*, İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayını, No: 12, Baskı:2, İstanbul ; Carbone, V ve Martino M. D. (2003), "Changing Role of Ports in Supply Chain anagement: An Emprical Analysis" *Maritime Policy and Management*, Vol.30, No:3 ss.305-320 ; Casson, M., (1996), "The Role of Vertical Integration in the Shipping Industry, *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol:17 - 3 May 1996, ss:7-29 ; Cullinane, K., Teng, Y., ve Wang, F. (2005), "Port Competition Between Shanghai and Ningbo" *Maritime Policy Management*, Vol. 32, No: 4, s:331-346 ; DPT, (2001), *Denizyolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara ; Fageda, X., (2000), "Load Centres In The Mediterranean Port Range: Port Hubs and Ports Gateway", Public Policies and Economic Regulation Research Unit, Barcelona ; Fleming, D., ve Baird, A., (1999), "Some Reflections on Port Competition In The United States and Western Europe", *Maritime Policy Management*, Vol. 26, No: 4, s 383-394 ; Francestti, D. C., Foschi, A. D. (2002), "The Impact Of Hub And Spokes Networks In The Mediterranean Peculiarity", *IAME Panama 2002 Conference Proceedings*, 13-15 Kasım 2002, Panama ; Fung, K. F., (2001), "Competition Between the Ports of Hong Kong and Singapore: A Structural Vector Error Correction Model To Forecast the Demand For Container Handling Services", *Maritime Policy and Management*, Vol 28, No:1 ss 3-22 ; King, J., (1997), "Globalization of Logistics Management: Present Status and Prospects", *Maritime Policy and Management*, Vol. 24, No:4, ss:381-387 ; Penford, A (2005), "The Outlook for Secondary Facilities in the Europe-Mediterranean Range", *TOC Europe 2005 Conference*, Antwerp ; Yercan, F., (1996), *Liman İşletmeciliği ve Yönetimi*, Mersin Deniz Ticaret Odası Yayını, 1. Baskı, Mersin ; URL1: <http://www.people.hofstra.edu/geotrans>, erişim: 30 Mayıs 2011. ; URL2: <http://www.people.hofstra.edu/geotrans>, erişim: 25 Mayıs 2005.

LİMAN ALANLARI PLANLAMASI

A. Erdem Erbaş

Yerleşim alanlarının yer seçiminde, organizasyonunda ve düzenlenmesinde su olgusu her zaman belirleyici olmuştur. Antik çağın kent devletleri, ortaçağın ticaret kentleri, 19. yy. sanayi kentleri ve sanayi devrimi sonrası bilişim toplumu kentleri ile bu kentlerin limanları büyük bir etkileşim içinde olmuşlardır. Teknolojik gelişmeler, iletişim olanaklarının artması, sermaye akışları, mal ve hizmetlerin kolay dolaşımı çerçevesinde farklı beşeri gereksinimler ile üretimin belli merkezlere toplanarak kolektif bir harekete dönüşmesi daha büyük limanlara ihtiyaç doğurmuştur. Bu durumda bir dönemin korunaklı, hinterlandı bulunmayan ve büyüme şansı olmayan limanları anlam ve yer değiştirmeye başlamıştır (Tümertekin 1987). Limanlar bir yandan eski bölgelerini kente terk ederken, diğer yandan da kentten özellikle son dönemde konteyner trafiği için yer talep etmektedir (Schubert 2008).

Liman faaliyetinin, içinde bulunduğu kenti biçimlendirmesinde organizasyonel, kurumsal, sosyal ve coğrafi bağların varlığı önemlidir (Hall 2010). Genel olarak limanın kenti biçimlendirmesinde; etki alanı genişliği, etki alanının güçlü ve bütünlüklü (entegre) bir ulaşım ağına sahip olması, etki alanındaki ürün çeşidine bağlı olarak ekonomik gelişmeyi sağlayacak doğal kaynakların varlığı, stratejik coğrafi konumu, uğrak yeri olup olmaması, limanın gemileri barındırma kapasitesi, uluslararası sözleşmelere göre korunan doğal ve kültürel alanların varlığı, altyapıya bağlı fiziksel şartları, denizcilik teknolojisindeki gelişmelere uyulanabilmesi, nitelikli işgücünün varlığı, yaratılan katma değer ve yerel ekonomik gelişme gibi temel başlıklar sayılabilir (United Nations 2002, World Bank 2001, Daamen 2007).

Kent-liman arayüzündeki değişimde ve dönüşümde etkin olan faktörler olarak; başta teknoloji ile değişen kent politikaları, bunların uygulanmasında araç olan yasalar, çevre ve ekonomi konuları sıralanabilir (Hoyle 1992, 2000). Günümüzün modern liman alanları, en çok konteyner trafiğinin yaşandığı limanlar ile organize turlara ait kruvaziyer limanlar karakterinde olup güvenli bir şekilde demirlemenin sağlandığı, dokları, iskeleleri, liman hizmet yapılarını içeren birimler olarak tanımlanmaktadır.

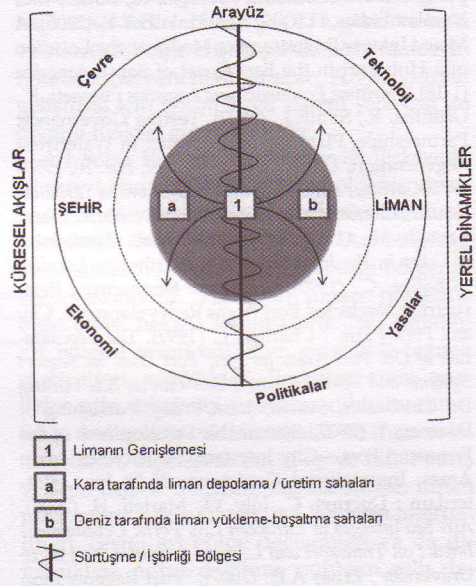
Liman ile kent arasındaki ilişkiler kentin, sosyo-ekonomik yapısının esasını oluşturur.

Liman kentlerinin yenilenmesi bu bağlamda liman kenti karakterini etkileyen faktörlerin başında yer alır (Chaline,1995). Liman ve kent ilişkileri için, liman faaliyetleri ile yaratılan katma değer ve istihdam olanakları da göz önünde tutulmalıdır. Liman idaresi, terminal işletmecileri, lojistik şirketlerinin yerel, ulusal ve ulus ötesi ekonomik ve politik güçleri de süreç içinde ele alınmalıdır (World Bank 2001). Kıyı kullanımını kökünden değiştiren olgu liman ve kent arasındaki ara yüzeyin anlamıdır. Limanlar artan konteyner trafiği ile birlikte malların ve insanların geçebileceği bir geçit kapısına dönüşmüştür. Gümrüklü alanların oluşması kentle kurduğu arayüz tanımını değiştiren özellikler sunmaktadır. Artık modern konteyner limanını mekânsal ve işlevsel açıdan kentle birleştiren unsurlar karayolu, demiryolu, su yolu ve havayolu altyapısı olmaktadır. Bu nedenle limanın sadece ekonominin döndüğü bir alan olarak değil kentin bir parçası olarak nitelendirilmesi gerekmektedir (Rosselli 2005).

Ülkelerin denizcilik politikaları ve kıyı kullanım düzenlenmelerine bağlı olarak, kent-liman ara yüzeyinin fiziksel evriminde özellikle Avrupa kentlerinde oldukça homojen bir evrimsel senaryonun varlığından bahsedilmektedir (Hoyle 2000, Vigarie 1995 ve Vallega 1991).

Liman faaliyetleri, yer seçtiği ve genişlediği kentsel bölgelerdeki; politik ortam, yasal ve yönetsel çerçeve, teknik ve sosyal altyapı olanakları, mekânsal uygunluk ve yeterlik, bütünleşik ulaşım bağlantıları, hizmet etki alanı, çevresel koşullar, su derinliği, teknolojik yenilikler, ekonomik gelişmeler, istihdam yapısı, kentin merkezi ve bölgesine uzaklığı ve ilişkileri, içinde yer aldığı kentin sunduğu kentsel hizmetler gibi faktörlerin değerlendirilerek konumlandırıldığı alanlar olmalıdır (Erbaş, 2007).

Son yıllarda kentin merkezinde kalan eski limanların bir "kültür mirası" olarak yeniden yapılandırılması sayesinde bu alanların sosyal, kültürel ve ticari alanlara dönüştürülmesi süreçleri başlamıştır (Akın 2002). Bu eski liman alanlarının dönüşümünü sanayi dönüşümünün bir parçası olarak ele almak gerekir (Schubert 2008). Dünyada yaşanan liman alanlarındaki dönüşüm uygulamalarının nedenleri arasında; bu alanların daha kapsamlı liman fonksiyonlarını karşılayabilecek noktalara taşınmasından dolayı eski liman bölgelerinin boşaltılması, limanın ekonomik gelişimini tamamlaması olması, liman bölge-



sinde ulaşım sorunu olması; liman bölgesinin denizcilik ve gemicilik faaliyetlerindeki teknolojik gelişimlere ayak uyduramaması, liman bölgesinde limana bağlı olan istihdamın azalması sayılabilir. Tüm bu nedenlerden dolayı liman bölgesi dönüşüm çalışmalarının kentsel gelişim için zorunlu hale geldiği görülmektedir. Yeniden yapılanma çalışmaları liman fonksiyonlarını ve liman bölgelerini yeniden geliştirmek için sürdürülebilir kentsel gelişmeyi sağlama yönünde yeni fırsatlar sağlamaktadır.

Her liman kenti, coğrafi bölge, sosyo-ekonomik özellikler gibi kendi karakterine uygun yenileme çalışmalarına başvurmalıdır (Shubert, 2011). Bu bölgeler tarihsel ve çevresel açıdan taşıdıkları önem yönüyle çok değerlidirler. Bu nedenle, endüstri mirası ve denizcilik mirası için önem arz eden alanlardaki kentsel projeler; toplumsal bellek, kentsel kimlik ve aidiyet açısından özen gösterilmesi gereken projelerdir. Limanlar kenten bağımsız alanlar değildir, kentle bütünleşmesi gereken yerlerdir. Kentsel sistem ve liman fonksiyonları arasındaki güçlü bağlantıların sağlanması kentsel yaşam kalitesini arttırmada önemli rol oynamaktadır. Kentin diğer fonksiyonları ile liman arasındaki ilişki bütüncül bir şekilde planlanmalıdır.

Kaynaklar: Akın, N. (2002), *19.Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, Literatür Yayıncılık, İstanbul ; Asteris, M., Collins, A. (2006), The UK Project Appraisal Framework for Ports, a Critique, *Journal of Transport Economics and Policy*, Volume 40, Part 1,

pp. 161-171, Portsmouth ; Aversa, R., Botter, R.C., Haralambides, H.E and Yoshizaki H.T.Y, (2005), A Mixed Integer Programming Model on the Location of a Hub Port in the East Coast of South America (1-18), *Maritime Economics and Logistics* ; Bassett, K., Griffiths, R., Smith I., (2002), Testing Governance: Partnerships, Planning and Conflict in Waterfront Regeneration, *Urban Studies*, Vol. 39, No. 10, 1757-1775, Carfax. ; Benevolo, L., (2006), *Avrupa Tarihinde Kentler*, Literatür Yayınları, İstanbul ; Borja, J. and Castells M., (1997), *Local and Global, Management of Cities in the Information Age*, Earthscan, London ; Chaline, C., (1995), Change & Restructring Restructring Neglected Port Areas Redevelopment, *City and Port*, Paris. ; Charlier, J., (1992), *The Regeneration of Old Port Areas for New Port Uses, in Seaport Systems and Spatial Change*, Eds Hoyle, B. & Hilling D., Chichester, Sussex, John Wiley Publishing ; Daamen, T. (2007), Sustainable Development of the European Port – City Interface, Sustainable Urban Areas, International Conference 25-28 June, Rotterdam ; Ducruet, C., Joly, O., Martell, H. (2005), *Air-Sea linkages in European City Ports: Development Impact on Transport and Logistic Activities*, Le Havre University ; Erbaş A.E., (2007), “Port Regeneration and Sustainable Urban Development, The Case of Galata Port and Haydarpaşa Port Projects in Istanbul After 2000”, 43rd ISOCARP Congress, Antwerp ; Estrada-Liaquet, J.L., (2005), Port Activities and Port-City Relations, IONAS Second Project Meeting, Ports and Cities Collaboration Association, Brindisi ; Gordon D. L.A., (1997), Managing the Changing Political Environment in Urban Waterfront Redevelopment, *Urban Studies*, Vol. 34, No. 1, 1-83, Carfax ; Gordon, D.L.A. (1997), Financing Urban Waterfront Redevelopment, *Journal of the American Planning Association*, Vol. 63, No. 2, spring, Chicago, IL ; Gunton, T. (2003), Megaprojects and Regional Development Pathologies in Project Planning, *Regional Studies*, 37:5, 505-519 ; ; Hall, P., Jacobs, W., (2010), Shifting Proximities: The Maritime Ports Sector in an Era of Global Supply Chains, *Regional Studies*, 44:9, 1103-1115 ; Healey, P., Khakee, A., Motte, A., Needham, B., (2003), *Making Strategic Spatial Plans Innovation in Europe*, Routledge, London ; Hoppenbrouwer, E., Louw, E. (2005), Mixed-use development: Theory and Practice in Amsterdam’s Eastern Docklands, *European Planning Studies*, 13:7, 967-983 ; Hoyle, B., Pinder, D., (1993), *Cities and the Sea: Change and Development in Contemporary Europe*, Oxford: Pergamon, England ; Hoyle, B., (2000), Global and local change on the port-city waterfront, *Geographical Review* 90 (3): 395-417 ; Hoyle B. and Pinder D., (1992), *European Port Cities in Transition*, s.137-154, London ; Jacobs, K. (2004), Waterfront Redevelopment: A Critical Discourse Analysis of the Policy-making Process within the Chatham Maritime Project, *Urban Studies*, Vol. 41, No. 4, 817-832, Carfax ; Koppenjan, J. & Van Ham, H (2002), Assessing and Managing Risks in Port Development, *Building Public-Private Partnership*, 4:1, 593-616 ; Lemaire, O., (2006), Promoting Sustainable Development of Seaport-Cities, ESPO Conference, International Association Cities

and Ports, Stockholm ; Notteboom, T., Rodrigue, J-P (2005), Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development, *Maritime Policy and Management*, Vol. 32, No. 3, pp. 297-313 ; Pirenne, H. (1990), Ortaçağ Kentleri Kökenleri ve Ticaretin Canlanması, İletişim Yayınları, İstanbul ; Schubert, D., (2011), Waterfront Revitalizations; From a Local to a Regional Perspective in London, Barselona, Rotterdam and Hamburg, *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, Routledge ; Schubert, D., (2007), *Hafen- und Uferzonen im Wandel Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenzentren*, Leue Verlag, Berlin ; Schubert, D., (2008), Transformation Process on the Waterfronts in Seaport Cities-Causes and Trends between Divergence and Convergence, *Port Cities as Areas of Transition Ethnographic Perspectives*, Transaction Publishers, Bielefeld ; The World Bank (2000), *Infrastructure Group Urban Development, Cities in Transition World Bank Urban and Local Government Strategy*, World Bank, Washington, D.C. ; Therkildsen, H.P., Hansen, C. J., Lorezen, A. (2009), The Experience Economy and The Transformation of Urban Governance and Planning, *European Planning Studies*, 17:6, 925-941 ; Tümertekin E., (1987), *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul ; Tümertekin E., (1994), *Beşeri Coğrafya*, İ. Ü. İletişim Fakültesi Basımevi, İstanbul ; Tümertekin E., Özgüç N., (2005), *Ekonomik Coğrafya Kalkınma ve Küreselleşme*, Çantay Kitabevi, İstanbul ; United Nations (2002), *Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres*, Newyork ; Wiesner-Hanks M. E., (2009), *Erken Modern Dönemde Avrupa 1450-1789*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul ; Zuidema, C., Roo, G. (2009), Towards Liveable Cities: Progress in the European Union Urban Environmental Agenda, *European Planning Studies*, 17: 9, 1405-1419.

LİMAN ART BÖLGESİ (HİNTERLANT)

Senay Oğuztımur

Hinterlant (art bölge), genellikle limanlar için kullanılan bir kavramdır. Limanın hizmet verdiği coğrafi alanları kapsayan ve limanın arka alanı olarak tanımlanabilir. Limanlar ile art bölgeleri arasındaki erişim karayolu, demiryolu, iç suyolları ve boru hatları aracılığıyla sağlanmaktadır.

Bir limanın art bölgesi, limanın ulaşım bağlantısının gücüne, çeşitliliğine ve düzenliliğine, limanın ticari kapasitesine göre belirlenir. Limanlarda yüklerin toplanması ve deniz aşırı pazarlara gönderilmesi esastır. Deniz aşırı pazarlardan getirilen mallar limanlardan art bölgeye dağıtılır. Limanın ürettiği hizmetin kalitesi ekonominin rekabet gücünü etkileyecek kadar önem taşır.

Ulaşım maliyetlerini azaltmak için, daha büyük miktarlarda yük, daha az sayıda limanda elleçlenmektedir. Özellikle konteyner