



**T.C.
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
BİLİMSEL ARAŞTIRMA PROJELERİ KOORDİNATÖRLÜĞÜ**

**BİLİMSEL ARAŞTIRMA PROJESİ
SONUÇ RAPORU TAM METNİ**

Proje Numarası ve Türü
2021-08 /A

Proje Adı
**Dönüştürücü Kent Projelerinde Etki Analizi ve Değerlemesi İçin Alternatif Bir Yöntem: Galata
Port İstanbul Projesi Örneği**

Proje Yürütücüsü
Unvan Ad Soyad
Bölüm
Prof.Dr.Besime Şen, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Proje Ekibi
Unvan Ad Soyad
Bölüm
Hilal Dalka-Doktora Öğrencisi (MSGÜ, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)
Şirin Nas-Doktora Öğrencisi (İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü)
Efsun Torul -Doktora Öğrencisi (İTÜ, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

MSGÜ Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi tarafından desteklenmiştir.
(Proje No: **2021-08 /A, 2022**)

Proje Sonuç Raporu Tam Metni

Proje amacı, kapsamı, yöntemi, faaliyetleri, bulguları, çıktıları, kaynakçası yer almalıdır. (Metin 12 punto, Times New Roman yazı tipi, 1.5 satır aralığı ile yazılmalıdır.

PROJE AMACI VE ÖNEMİ

Dönüştürücü Kent Projelerinde Etki Analizi ve Değerlemesi İçin Alternatif Bir Yöntem Arayışı: Tarlabası 360¹ ve Galata Port İstanbul Projesi Örnekleri

İstanbul metropolü 1990'lı yıllardan itibaren mega kent projeleri ve yenileme projelerinin ekonomik, mekansal ve sosyal yapısı üzerinde dönüştürücü bir etkiye sahiptir. Projeler etkisinde gerçekleşen dönüştürücü etkiler “soylulaşma, kentsel eşitsizlik, yerinden edilme, sektörel değişim” gibi kuramsal tartışmalar ile ele alınmaktadır (Smith & Williams, 2013; Şen, 2011; İslam & Sakızlıoğlu, 2015). Kentlerin gelişmesi üzerinde etkileri dönüştürücü olan projeler birbirinden farklılıklar taşıyor. Mega projeler daha çok ulaşım projeleri, havaalanları yapımı gibi alanlarda yoğunlaşırken kentsel yenileme projeleri, konut ve iş alanları olmak üzere çeşitlilik göstermekle birlikte, küresel ekonomik stratejilerin kentsel politikaların özelliklerini taşıması noktasında ortaklaşmaktadır. Bu yönüyle kentsel yenileme, soylulaşma, mega projeler küresel bir strateji olarak çok farklı dünya metropollerinde yaygınlık kazanmaktadır (Smith, 2002). Bu durum makro çerçevesi ile sanayisizleşme sürecini yaşayan metropollerin hizmetler sektörüne ağırlık vererek yeni bir ekonomik stratejiye yer açtığını ortaya koymaktadır (Sassen, 1991). Özellikle finans ve gayri menkul alanında faaliyet gösteren iş çevreleri artık kentsel mekana yatırım yapan önemli aktörlerdir. Bu grupların yatırım yaptıkları büyük kentsel projeler, yukarıda da belirtildiği gibi konut, turizm, ticaret ve ulaşım alanında yoğunlaştığı görülmektedir.

Bu araştırma İstanbul'da gerçekleştirilen iki büyük kentsel yenileme projesinin “konut ve ticaret-turizm” olarak farklılık taşıyan proje türlerinin dönüştürücü etkilerine ekonomik, toplumsal ve mekansal etkilerinin de farklılık taşıdıkları iddiası üzerinden karşılaştırmalı bir saha incelemesini amaçlamaktadır. Taksim 360 Yenileme Projesi ile Karaköy eski liman bölgesinin yenilenmesini amaçlayan Galata Port İstanbul Projesi olmak üzere, biri konut ve ofis, diğeri turizm ve ticaret projesi olarak kurgulanmalarında, buldukları lokasyonun belirleyici rolü olmuştur. Projelerin ilan edilmesi ve uygulanma süreçleri ayrıca yarattıkları kentsel etkiler çeşitli çalışmalarda ele alınmış ve tartışılmıştır (Özden & Agar,2008; Özdamar, 2016).

Bu çalışmalar sahadan elde edilen veriler ışığında projelerin “değişen kentsel fonksiyonlar, soylulaşma, turizm sektörü, eski liman bölgeleri, tarihi bölgelerin değişimi” gibi çevrelerinde yarattıkları etkilere yoğunlaşmaktadır (Erbil & Erbil, 2001;Ultramarı and Fernanda, 2015; Acar, Pembe & Samet, 2015). Bu iki projenin mülkiyet değerleri başta olmak üzere kentlerin yeni sektörel gelişimleri ve toplumsal yaşamı açısından taşıdıkları önemin aynı zamanda İstanbul metropolünün geleceği açısından da yön gösterici bir etkileri olmaktadır.

Bu çalışma, karşılaştırmalı analiz ile iki proje sahasında gerçekleşen dönüştürücü etkileri, proje türlerinin farklılığına bağlı verileri elde etme, bunların kategorik ayrımını yöntemsel ve kuramsal açıdan “etki analizi ve değerlendirme” açısından alternatif bir yöntem arayışına odaklanacaktır.

Literatürde bu ayrıma dair çalışmaların olmadığı görülmektedir. Proje türlerinin farklılıkları ortaya konmadan, kentsel, ekonomik ve toplumsal etkiler tartışılmaktadır. Konuya dair bu genellemelerin, etki değerlemelerin

¹ Proje şu anda Taksim 360 olarak adlandırılmaktadır. Semtin ismini taşıması itibariyle sadece başlıkta Tarlabası ismi tercih edilmiştir.

dayandığı verileri aynılaştıran yöntemsel bir soruna yol açmaktadır. Bu yöntemsel sorun sadece teknik bir mesele olmayıp, kuramsal yaklaşımların bağlamın temel dertleri ile de ilgilidir. Dolayısıyla meselenin epistemolojik bir bağlamı olduğu bilinci ile araştırma soruları oluşturulmuş, bu soru çerçevesinin çalışmayı kuramsal olarak da geliştireceği varsayımından hareket edilmektedir (Sayer, 2016).

Araştırma soruları:

-Kategorik olarak farklı olan projelerin, dönüştürücü etkilerindeki farklılıkları yöntemsel olarak nasıl ortaya koyabiliriz?

-İki farklı projenin dönüştürücü etkileri hangi imkanlar içinde gerçekleşebilmektedir?

-Gerçekliğin yani iki araştırma sahasındaki yaşamın maddi formunun devamlılığı yada kesintilerini olanaklı kılan ilişki ve nesnel veriler nelerdir?

Yukarıdaki araştırma soruları çerçevesinde farklı mekansal ölçekleri gözetererek gerçekleştirilecek analiz ve değerlendirme çalışmasının kavramsal içeriği; kendi içine kapalı “getto” formunda gerçekleşen ayrıca projelerin yarattıkları mülkiyet değerlerindeki değişim, alınan plan kararlarının dönüştürücü etkileri ve proje yatırımcılarının kendi kentsel bölgelerinde bulunan ilgili aktörleri sürece dahil edip etmediğini ortaya koymanın yöntemsel imkanları ile gerçekleşebilecektir.

Karaköy, Beyoğlu, Fatih- Eminönü gibi İstanbul’un geleneksel ve tarihi merkezlerinin, çevrelerinde yer alan tarihi konut dokusu ve yapıları ile birlikte 1990 ve 2000 sonrası hızlanarak dönüşmesinin; sırasıyla 1950 ve 1980’li yıllarda gerçekleşen dönüşümlerden farkını nasıl ortaya koyabiliriz? Çalışma öncelikle böyle bir soru ile tarihsel bir çerçeveye kavuşturularak, dönemlere özgü politika ve uygulama araçlarına ulaşmanın yöntemsel imkanları ortaya konacaktır.

Konut bölgelerinde gerçekleştirilen kentsel yenileme projelerinin temel rasyoneli, yıpranmış konut dokusunun yenilenmesi, yoksulluğun önlenmesi, suç vb. sosyal sorunların çözüme kavuşturulması (Şen, 2006) biçiminde idealize edilmiş hedefler biçiminde ortaya konmaktadır. Taksim 360 Projesinin, gerçekleştiği alanın sosyolojik ve tarihi yapısını yansıtan veriler, yenileme projesinin gerekçesi olarak da kullanılmıştır. 2006 yılı araştırması sonuçlarına göre; %30’u 1990’lı yıllarda, %54,2’si ise 2000’den sonra mahalleye yerleşmiştir. Bu durum semtin sosyal profilinin belirgin biçimde zorunlu göçle gelen bir nüfus artışını göstermekte ve araştırma sonuçlarına göre Tarlabası’ndaki ikamet biçiminin %64 gibi büyük oranda kiracılığa dayandığı görülmektedir. Ev sahiplerinin %44,9’u evlerini 1990’larda, %34,6’sı da 2000’lerde satın almışlardır. Sementin yapı tipolojisi ise %50 oranında apartman dairesi iken %45 oranında ise tarihi binalardan oluşmaktadır (Türkün, 2015). Oysa 2002 yılı araştırmasının sonuçlarına göre ise 1990 sonrası göçünün toplam haneler içindeki payı %27’dir (Dinçer ve Enlil, 2002). Bu verilere bakıldığında sosyolojik yapının kısa sürelerde ne kadar hızlı değişebildiği de görülmektedir. Bu durum aynı zamanda semtin çok dinamik bir sosyal yapısının olduğunu da ortaya koymaktadır.

Cumhuriyet tarihi boyunca Tarlabası, farklı nedenlere bağlı göç dalgalarının uğrak yeri olmuştur. Günümüzde bu göç süreci yavaşlamış olsa da kozmopolit bir nüfus yapısını koruyarak devam etmektedir. 1980 sonrası “Dalan operasyonları” olarak bilinen girişimde 350 tarihi nitelikli bina yıkılarak Tarlabası Bulvarı açılmıştı. Tarlabası 360 Projesi de 281’i tescilli olan 269 yapı yıkımı ile gerçekleştirilmiştir. Bulvarın açılması ile semt, mekansal olarak Beyoğlu’ndan kopmuş ancak semt yaşayanları günümüze kadar iş ve gündelik yaşam ihtiyaçları çerçevesinde Beyoğlu ilçesinin olanaklarını kullanmaya devam etmişlerdir. Tarlabası 360 Yenileme Projesi’nin

fiziksel sınırlarının ada yerleşimi biçiminde olması, kuşkusuz yarattığı etki, 1980 sonrası gerçekleştirilen yıkım ve ulaşım aksı inşasından daha farklı olacaktır. 2005 sonrası itibariyle kentsel yenileme yasalarının formüle edilmeye başladığı yıllarda Tarlabası 360 ve Galata Port İstanbul projeleri, tarihsel alanda gerçekleştirilen büyük yatırım projeleri olmaları nedeniyle, Türkiye kent politikalarının değişen yönelimi açısından yapılan tartışmaların ana konusu olmuş ve hala bu önemlerini korumaktadırlar.

2005 sonrası gündeme gelen projelerin farklılığını, bu iki proje üzerinden görmeye çalışmak, aynı zamanda makro kent politikalarına dair değişen aktör ve kentsel yatırımların etkilerine dair yapılan kavramsal tartışmalara da katkı sağlayacaktır.

Kentsel yenileme projelerinde yerel yönetimlerin, proje süreçlerini şekillendirmesi, aktörler arasındaki dengelerin kurulması, mülkiyete dair maddi koşulların hazırlanması açısından belirleyici rollerinin olduğu görülmektedir. Bu çalışmanın konusu olan iki proje açısından Beyoğlu Belediye Başkanı'nın 2015 yılındaki açıklaması, projelerin özellikle yatırımcı çekme ve mülk değerlendirilmesi açısından önemli bulunduğunu gösteriyor: "Yerli ve yabancı yatırımcılar Beyoğlu'nun önemli lokasyonlarıyla yakından ilgileniyor. Tarlabası ve Karaköy bölgesi, geçtiğimiz yıllara göre 50 kat değerlendirildi. Eğer bir muhitte değerlendirme varsa oraya yeni yatırım geliyor." (<http://www.yeniakit.com.tr/haber/tarlabasi-360-projesinden-son-durum-74239.html>: 2015).

Karaköy, Osmanlı modernleşmesinden itibaren tarihsel olarak ticaret ve liman fonksiyonları ile finans merkezi olan Bankalar Caddesi ile her zaman İstanbul metropolünün önemli bir merkezi olmuştur. Günümüze kadar devam eden liman ve ticaret fonksiyonları dönemler itibariyle dönüşüm geçirmesine rağmen ekonomik fonksiyonlardaki devamlılıkları görmek mümkündür.

Karaköy alanındaki dönüşümlerin günümüze taşınan şekliyle 1980 sonrası sanayisizleşme politikalarının etkisinde geliştiğini görmekteyiz. 2000'li yılların ilk döneminde tartışılmaya başlayan ve bu araştırmanın konusu olan Galata Port İstanbul Projesi'nin ilk ihalesi 2005 yılında; ikincisi 2013 yılında ve şu anda inşaatı bitmek üzere olan son ihale Özelleştirme İdaresi tarafından 2013'te gerçekleştirilen ihaleyi kazanan yatırımcı grubu proje inşaatına 2015 yılında başladı. Liman projesinin bugünkü proje perspektifini kazanması, 1982 yılında bölgenin turizm merkezi ilan edilmesi ile başladı. 1987 ve 1988 yılları itibariyle önce yük gemisi girişlerine ve sonra tırların girişlerine kapatılan limanın antrepoları ve gümrük limanı işlevlerini yitirmeye başlamış oldu. 1993 yılında Koruma Kurulu bu bölgeyi Kentsel Sit Alanı yaptı. 2004 yılında İstanbul Modern açıldı. Bunun devamında MSGSÜ'ne ait modern bir müzenin yapımı bu bölgenin değişiminde çok önemli değişimlerin parçası oldu.

Sanayisizleşme etkisine giren ve turizm bölgesi olarak tanımlanan bölgenin özellikle tarihi yapısı ve liman fonksiyonları ile günümüzde "Galata Port İstanbul" projesinin yapımına giden sürece dair birçok araştırma ve proje yapılmıştır. (Demircioğlu, 2013; Çimenoğlu, 2011). Bu araştırma ise yeni projenin bu bölgedeki ekonomik etkilerini ortaya çıkarmaya çalışacaktır. Büyük sermayeli ve uluslararası yatırım hedefini de taşıyan bu projenin ulusal ve yerel yatırımcılara dair nasıl bir yaklaşım içinde olduğunu henüz göremiyoruz. Karaköy'e yapılan yatırımın bu yönlerini araştırmak ve bunun nasıl bir öneminin olduğunu tartışmak, akademik ve kentlerin geleceğine dair fikir üretme anlamında oldukça önemli bir değeri vardır.

PROJENİN KAPSAMI VE YÖNTEMİ

Taksim 360 ve Galata Port İstanbul Projesi

İki kentsel projeyi karşılaştırmalı bir yaklaşımla tartışmayı hedefleyen bu araştırma, her bir proje alanının kendi özgünlükleri ve çevresel farklılıklarının önemini koruyarak konuya yaklaşmaktadır. Çalışmanın kurgusu, aynı ilçe sınırlarında fakat biri konut diğeri turizm-ticaret olan iki projenin buldukları bölgelerinin oldukça farklı özelliklerini gözeterek metodolojik bir yaklaşımın geliştirilmesini gözetecektir. Niceliksel ve niteliksel araştırma yöntemleri ile gerçekleşen değişimi haritalandırmayı amaçlayan bu çalışma, her bir projenin uygulandığı bölgenin;

-mekansal ve tarihi özellikleri,

-ekonomik ve sosyolojik verileri,

-sahadaki önemli aktörler

-uluslararası-ulusal ve yerel yatırımcılar,

-Beyoğlu ilçesi içindeki konumları ve önemleri,

-İstanbul metropolü açısından taşıdıkları tarihsel ve güncel önemleri,

-İstanbul mekan ekonomisi açısından bu iki alanın potansiyeli ve önemi gibi bir kapsamı gözden kaçırmayacak olan bu araştırma, araştırma yöntemlerini de bu çerçeveye veri sağlayacak araçları seçerek oluşturacaktır.

Bu çerçeve itibariyle Tarlabası 360 ve Galata Port İstanbul proje bölgelerinin farklılıkları itibariyle her biri için araştırma yöntemlerinde farklılaşmaların yapılması uygun görülmektedir.

Tarlabası

Tarlabası-Taksim 360 Projesi 10 yerleşim adası üzerinde inşa edilmiştir. Bir kapalı site özelliğinde olması itibariyle çevreye etkisinin araştırılması için öncelikle niteliksel araştırma yöntemlerinden yararlanılacaktır. Bunun için proje yetkilileri ve proje sürecinde yer almış Beyoğlu Belediyesi gibi belirleyici aktörler ile 5 adet derinlemesine görüşme yapılması hedeflenmektedir.

Projenin çevresinde ve Beyoğlu ilçe ölçeğinde yarattığı ekonomik etkileri ölçmek üzere Gayri menkul alanında faaliyet gösteren aktörler ve yerel emlakçılar ile 5 adet yapılandırılmış görüşmeler yapılacaktır.

Bu araştırma sahasında yeni konut sahiplerinin sosyal profilini nesnel dayanaklar ile ortaya koymak üzere 50 adet anket yapılması uygun görülmektedir. Bu anket sayısı alan büyüklüğü açısından düşüktür. Fakat rezidans türü kapalı site kullanıcılarının bir bakıma “seçilmiş” mukimler oldukları göz önüne alınırsa, uygulanacak 50 adet hane halkı anketinin temsil edici niteliği artmış olacaktır. Anket yapılacak kullanıcılara ulaşmak için yatırımcı proje ofisinden destek alınması öngörülmektedir. Kullanıcıların genel profil bilgisinin alınması için yine proje ofisine başvurulacaktır.

Neyin bilgisi toplanacaktır?

-Proje kullanıcılarının ekonomik ve sosyal profilleri nedir?

-yerelde ve Beyoğlu’nda mülk fiyatlarını nasıl etkiledi

-Mahallenin organik yerleşim dokusunun kapalı siteye dönüşmesi, mahalle yaşamını nasıl etkiledi

-Projenin mahalleliye veya çevre yerleşimlere iş yarattı mı?

-bir kapalı ada biçiminde gerçekleştirilen projenin tarihi bir yerleşime etkileri nelerdir?

Karaköy:

Araştırmanın bu sahasında projenin çevresindeki işyerleri, ticari ve turizm fonksiyonlarına sahip mülklerin

değerlerindeki değişime ve yatırım süreçlerine bakılacaktır. Bunun için araştırma kapsamına uygun olarak **seçilecek 20 işyeri ile yarı yapılandırılmış görüşme ve alanda yer alan kurumlar ile 5 adet derinlemesine görüşme** yapılacaktır. Haritalama: ArcGIS programı ile haritalanacak ve ?? görselleştirilecektir

Anket yöntemi, sınırları belirlenmiş cevaplar istemesi itibariyle önemli niteliksel bilgilerin elde edilmesini de eleyebilmektedir. Bu nedenle sürecin dinamik işleyişi ve anlatımını kesintisiz almak üzere yarı yapılandırılmış görüşme uygun görülmüştür. Proje yetkilisi, çevrede bulunan diğer yatırımcı grupları, eğitim ve kültür grupları gibi aktörler ile derinlemesine görüşme yapılacaktır. Bu aktörlerin İstanbul Modern Müzesi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Türkiye Denizcilik İşletmesi, büyük oteller, sanat galerilerin araştırmaya dahil edilmesi için çaba harcanacaktır.

ARAŞTIRMA OLANAKLARI

Bu araştırmanın konusu ve kapsamı göz önüne alındığında, disiplinler arası bir akademik eğitim ve deneyime sahip olmanın önemli olanaklarının olacağını düşünüyorum. İktisat kökenli olmam ve Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde çalışıyor olmak; yanı sıra büyük araştırma projelerinde çalışmış olmanın sağladığı birikimleri bu çalışmaya aktarmak, somut bir olanak olarak görülmektedir. Gerçekleştirdiğim ve içinde bulunduğum araştırma projelerinde sözlü tarih, derinlemesine ve yarı yapılandırılmış görüşme, anket gibi farklı yöntemleri kullanma; saha sürecini yönetme becerisi, farklı veri türlerinin kavramsal bir tartışma için kategorize edilerek soyutlanması gibi beceri ve deneyimleri bu araştırmaya aktarmaya çalışacağım.

Daha önce gerçekleştirdiğim “soylulaşma, kentsel dönüşüm, konut, kent merkezlerinin değişimi” gibi çalışmalar ve araştırma projeleri nedeniyle bu araştırmaya kuramsal ve yöntemsel birikimler aktarma olanağı olacaktır.

Araştırmanın görev yaptığım Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fındıklı yerleşkesi ile olan sınırı ve yakınlığı, 20 yıllık yakın bir gözlem ve analizi araştırmaya dahil etmeyi sağlayacak ve proje maliyetlerini de düşürecektir. Araştırma sahalarının üniversitemize yakın olması itibariyle çalışma konusunun, günümüz pandemi koşullarında proje alanlarında ne tür dinamiklerin etkisi altına girmiş olduğunu gözlemlemeyi sağlayacaktır. Yanı sıra özellikle Galata Port İstanbul Projesi alanının dahilinde önemli bir aktör olarak yer alan MSGS Fındıklı yerleşkesi ve MSGSÜ Modern Müzesinin konumunu ve etki alanını ortaya koymak, bu çalışmayı üniversitemizin kentsel konumu açısından da önemli kılmaktadır.

2005 yılında TÜBİTAK destekli projede yer alarak, Tarlabası semtinde gerçekleştirdiğimiz araştırma deneyimini bu yeni çalışmaya aktarmanın önemli katkılarının olacağı düşünülmektedir.

FİNAL RAPORU

KURAMSAL TARTIŞMA: Turizm Rejimi

Giriş:

Araştırma projesinin son aşamasında elde edilen bulgulara dayalı yeni bir kuramsal tartışmaya gidilmiştir. Turizm hedefli büyük mega kent projelerinin inşa edildikleri bölgeyi dönüştürücü etkilerini önceki raporlarda tartıştık. Bu rapor için, dönüştürücü etkiler yeni bir kavramsal çerçeve içinde keşfedilmeye çalışıldı. “Turizm rejimi” çerçevesi elde edilen bulguların değerlendirilmesi ve soyutlanması açısından araştırmanın sonuçlarını da geliştirdi.

Küresel Bir Kent Politikası Olarak Turizm Rejimi:

Diğer endüstrilerin aksine turizm endüstrisinde üretilen ve satılan şey deneyimin kendisidir. Turizm endüstrisinin çalışabilmesi için “belirli özelliklere sahip” mekanlar ve insanlar gereklidir. Turizm endüstrisinin çalışabilmesi için gerekli düzenlemeleri yapmak turizm rejiminin uygulandığı anlamına gelir. Turizm rejiminin uygulandığı

kentlerin özgün nitelikleri olmalıdır. Öyle ki bir süredir küresel kentler yarışına öne çıkmak/artık geride kalmamak isteyen ülkeler kendi özgünlüklerini öne çıkarmaktadırlar. Sürdürülebilir ekonomik büyüme için bazı coğrafyaların turizmden daha iyi bir alternatifi olmadığına dair yaygın bir kanı oluşmuştur (AlSayyad, 2001; Duffy, 2013).

Turizm rejimi; belirli mekanları, o mekanda bulunan insanları ve onların tarihlerini paketler ve turistlere satar. O mekanda bulunan yoksul insanlara işgücü fırsatı üretmesiyle övünür. Rejimin neden özellikle yoksul insanların bulunduğu yerde çalıştığına dair eleştiri üretilmez. Ulusal ekonomik çıkar söylemiyle turizm rejiminin dışsal etkileri aklanır. Oysa turizm rejimi, kolonyalizmin güncel pratiklerinden yalnızca biridir. Dolayısıyla çoğu zaman ulusal çıkarlarla doğrudan çatışmalıdır.

Turizm rejimi tarihi kentleri sever (Fainstein, 2011). Tarih ve tarihi temsil eden binalar, turizm rejiminin bileşenlerinden biri olarak paketlenip satılabilir bir şeye dönüştürülebilir. Turizm rejimi vahşi olmayan vahşi alanları, tehlikeli olmayan doğal alanları sever (Devine, 2014). Küresel turiste vahşi yaşam deneyimi satabilmenin yolu, onu ehlileştirme. Ehli vahşi yaşam olamayacağından ya da tarih güncel olarak performe edilemeyeceğinden; turizm rejiminin baskın niteliği için seçtiği mekânların öncelikle bu nitelikleri yok edilir. Daha sonra bu özellikler var-mış gibi mekan yeniden *düzenlenir*. Bir yerin özgün niteliklerinin satılması için özgün olması gerekli değildir, özgün görünmesi yeterlidir (Zukin, 2010:12-13). Bu nedenle Galataport projesi² için, tarihi Çinili Han'ın çinileri sökülmesi ve çöpe atılabiliştir.³ Çinili Han tarihi için seçilmiştir, tarihi özellikleri için Peninsula Otel tarafından kiralananmıştır ancak Hana ismini veren tarihi çinileri yeni olanlarla değiştirilmiş, tarihi olanlar çöpe atılmıştır. Zukin'in özgünlük tartışmalarını düşünerek söyleyebiliriz ki, bir yerin tarihi özelliklerinin turistlere pazarlanabilmesi için tarihi olması gerekli değildir, tarihi görünmesi yeterlidir. Tarla başı'ndaki yıkımlar, tarih satılmadığında, tarihi olmanın değeri var mıdır? Sorusunu da akla getirmektedir.

Sömürge deneyimi bulunan ülkelerde turizm rejimi, ekonomik büyümenin anahtarı olarak görülmektedir. Örneğin Guatemala'da; sömürge geçmişi, yıllarca süren iç savaş ve soykırımın ardından turizm, ekonomik büyümenin yegâne umudu olmuştur. Böylece tarihi boyunca kolonyalizmin her türlü şiddetine tanık olan Maya yerleşimleri turistik alanlara dönüştürülmüştür. Devine (2017: 4) turizm rejiminin kolonyalist pratiklerin devamı olduğunu hatırlatır. Eski kolonyallar, post-kolonyal mekanlarda turizm aracılığıyla yeniden var olmaktadır. Eski kolonyalların (turist) tüketecekleri deneyim için (turistik faaliyetler), bölgede bulunan tüm kaynaklar seferber edilmektedir. Mekanın kendisi, bölgede yaşayanlar ve onların gündelik yaşamları, turistler için yeniden düzenlenmekte ve turistlerin keyif alacakları bir hale getirilmektedir. Böylece bazı ülkeler; belirledikleri kentlerde global turistin ilgisini kazanabilmek için doğal kaynaklarını ve özgün mimarisini yağmalarken kendilerini bulurlar (AlSayyad, 2001:3).

Turizm rejimi bir modeldir. Modelin kendisinin de tartışmalı yönleri vardır. Ancak Galataport ve dolayısıyla Karaköy'e yapılan mekânsal müdahaleler turizm rejimi açısından da yetersiz ve sorunludur. Turizm rejiminin uygulandığı bölgede kültürel ve rekreasyonel alanlar ağırlıklı olmalıdır. Rejime göre; rekreatif ve kültürel etkinlikler turizm işlevinin ana unsurlarını oluşturur, konaklama değil. Oysa Galataport Projesinde turizm ve otel fonksiyonu etkindir (Çimenoglu, 2011: 99). Karaköy hızla kafeleşmekte ve otelleşmektedir. Kültürel ve rekreasyonel uygulamalar otelleşme ve kafeleşmenin hızına yetişememekte ve yetersiz kalmaktadır.

Memnuniyet-Etki-Kolonyalizm-Ulusal Söylem Üzerine

Galataport Projesinin işletmelere etkisi sorulduğunda yalnızca görüşmecilerin %30,8'i işletmelerine olumlu etki olduğunu ifade etmişlerdir. Araştırmacı sayısı bu oranın niceliksel ağırlığı arttıran düzeyde değildir. Ama işletmeler ile derinlemesine yapılan görüşmeler ile bu niceliksel sınırlamayı aşmaya çalıştık. Bazı işletmeler ile tekrar eden ve belirli konular derinleştirilerek yapılandırılmış görüşmeler yapıldı. Yanı sıra araştırma projesi kapsamında yapılan görüşmelerde görüşmecilerin büyük bir kısmının bölgeye yeni gelenler olduklarını da hatırlatmak önemlidir. Birçok işletme proje sürecinde batmış ya da yer değiştirmek durumunda kalmıştır. Ancak

² Projenin tam adı "Galataport (Salı Pazarı Kruvaziyer Limanı) Projesi"dir (<https://sehirplanlama.ibt.ibb.istanbul/galataport-projesi/> Erişim Tarihi 08.12.2022)

³ Araştırmamız kapsamında görüşme yaptığımız Galataport projesinde restoratör olarak görev alan görüşmecinin aktardığı şu şekildedir: "...Çinili Hanın çinileri söküldü ve çöpe atıldı.. Han Mimarlar Odasının karşısında bulunduğu için ve onlar da böyle şeylere dikkat kesildiği için sökümler gece yapıldı. Gece 1-2 gibi çinileri söktüler. Bu çiniler niteliksiz çinilerdir. Onları nitelikli yapan o binada durmasıdır. Söküldüğünde koli koli bir sürü sarı çini vardı. Önce Peninsula Otel bunları deposuna koyacak dendi ama daha sonra hepsi çöpe atıldı..."

bölgede bulunan işletmelere olumlu etkisinin düşüklüğüne rağmen, Galataport İstanbul Projesinden memnun olanların oranı %71,8 olarak saptanmıştır. Düşük katkı ve hatta doğrudan zarara karşılık yüksek memnuniyet oranı arasındaki çelişki; ulusal ekonomik söylemlerle dönüştürülmektedir.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) Başkanı Aydın Erdemir'in Türkiye'de turizm faaliyetleri gösteren limanlar ile ekonomi ilişkisini değerlendiren Aralık 2021 tarihli röportajında değinmiş olduğu "liman-ekonomi" analizinde "devlet stratejisi" vurgusu yukarıdaki tartışmanın Türkiye özelinde de yapılabileceğini ortaya koymaktadır: "Limanlara bir devlet stratejisi olarak bakmak gerektiğini söyleyen Erdemir, "Türkiye büyüyecekse buna paralel olarak limanlarımızı zamanında büyütülmesi ve sorunların çözülmesi lazım. Birçok kurumdan izin almak, sonra da uygulamaya geçirmek ve inşaatını yapmak için ortalama 4 yıllık bir süresi var" diye konuştu."⁴

Eski limanların dönüşümüne dair büyük projelerin, kent mekanını radikal biçimde parçaladığına dair analizler 2. Gelişme raporunda da ele alınmıştır. O raporda ayrıca bu tür projeleri olanaklı kılan yasal çerçeve geniş biçimde tartışılmış ve Galataport İstanbul Projesinin tarihsel sürecinin araştırma sonuçları detaylı biçimde ele alınmıştır. Mega projelerin plan kararları dışında özel yasalar ile yapılmasının olanaklı olduğuna dair tartışmayı hatırlatarak, orta ölçekli kent projelerinde yönetmelik çerçevesinde özellikle eski liman bölgelerinin dönüşümü açısından ne tür tartışmaları gündeme taşıdığına dair Erbaş (2018)'in çalışması detaylı bir analiz ve tartışma içermektedir. Orta ölçekli kentsel projelerin yönetmeliklerdeki yerine dair çerçeveyi, yapılan koruma planlarının pratiği ile karşılaştırmalı olarak tartışan Erbaş; eski limanlar, sanayi alanları ve depolama alanlarının "mevcut altyapının güçlendirilmesini, çevre ve kentsel kalitenin artırılmasını, kente yeni merkezlerin kazandırılmasını, çevre ile uyumlu ve tamamlayıcı olması" gibi kriterlerin Perşembe Çarşısı Kentsel Sit Alanı Nazım Planında yer almadığını ortaya koymaktadır. Bu çalışmanın bulguları, plan çalışması ile yasal dayanaklar arasındaki çelişkileri netlikle ortaya koymaktadır. Bu çelişkinin büyük projeler açısından farklı kriterler ile desteklenerek tartışılması gerekmektedir. Çünkü büyük kentsel projelerin merkezi hükümet tarafından yasaların değiştirilmesi veya yeni yasaların çıkarılması, uluslararası ihale süreçlerinin yönetilmesi gibi "merkez-yerel" çelişkisi ve rekabeti düzeyinde ortaya yeni tartışma içerikleri çıkmaktadır.

Galataport Projesinde tartışmalı olan kamuya açıklık, kamuya açık olarak tarif edilen ancak fiilen yalnızca tüketicilerin kullanım ve seyrine imkan veren Hong Kong'da bulunan Ocean Terminali anımsatır (Al, 2016: 8; akt.Suner, 2018: 162-163). 1966 yılında kruaz gemilerinin yanaştığı yere inşa edilen Ocean Terminal Mall, başta yalnızca sömürge güçlerinin ve uluslararası turistlerin kullanımına ait olarak tasarlanmış ancak yine de bölge halkı tarafından tüketim coşkusuyla karşılanmıştır. Galataport Proje İstanbul alanının tartışmalı kamusalılığı ile düşünüldüğünde, bölge halkının çıkarlarına doğrudan ters düşmesi halinde dahi halkın ulusal kalkınmacı söylemler ile kolaylıkla bütünleşmesi, yaşanan çelişki ve çatışmaları yatıştırılmaktadır. Ulusal çıkarlar adına yurttaşlık haklarının askıya alınması ve bunun olumlu değerlendirilmesi çelişkili görünmektedir.

Bu durum gerek tarihsel mekânların tahrip edilmesini önemsizleştirmek gerekse ekonomik kaynakların kamusal hedefler için kullanılıp kullanılmadığını önemsizleştirmek üzerinden oldukça işlevsel biçimde kullanılmaktadır.

Tarihsel mirasın mega projelerin inşasında yerel yönetimler ile kamu kurumlarının rolünün gerilemesine dair önemli sonuçların ortaya çıktığı görülmektedir.

İstanbul Büyükşehir (İBB) web sayfasında Planlama Müdürlüğü'nün kamuoyu ile paylaştığı bilgi şu şekildedir: *Salı Pazarı Limanı'na yönelik planlanan Galataport Projesi, 2005 yılında gündeme gelmiş ve kıyı kullanımının adil ve özgür kullanımının proje ile yok olacağı ve ticarileşeceği, kruvaziyer limanın getireceği kentsel fonksiyonların, şehircilik anlayışına ve planlama ilkelerine aykırı olması gibi gerekçelerle itiraz ve davalara konu olmuştur. Ayrıca inşaat sürecinde endüstriyel miras niteliğindeki antrepoların, 1940'larda inşa edilmiş erken Cumhuriyet döneminin özgün yapılarından ve Türkiye'nin ilk modern deniz yolcusu uğurlama ve karşılama salonu olan Karaköy Yolcu Salonu'nun, 1. derece tarihi eser olan Paket Postanesi'nin yıkım kararı olmadan güçlendirilerek korunmasına dair raporlar bulunmasına rağmen dış duvarları hariç yıkılmış olması tepkilere yol açmıştır. Beyoğlu Kültür Yolu Projesinin ana noktalarından biri olarak planlanan ve 2021 yılında açılan Galataport, içerisinde otel, alışveriş merkezi, mağaza ve restoran gibi fonksiyonlar barındırmaktadır. Galataport'un orta ve uzun vadede bölgenin kentsel ve sosyal dokusunu da değiştireceği yönünde endişeler bulunmakta, yakınında bulunan konut alanlarında yaşayan mahalle sakinleri kiralık ve satılık ev fiyatlarının*

⁴ <https://www.yenisafak.com/ekonomi/kruvaziyerde-2022-rezervasyonlari-basladi-limanlara-900-gemiyle-15-milyon-turist-gelecek-372635>; Erişim Tarihi: 1 Aralık 2022

artmasıyla buradan gitmek zorunda kalacaklarını düşünmektedir. Projedeki yapıların kat yükseklikleri sebebiyle arkasındaki topografyanın kıydan algılanmaması ve bölgeye getireceği ek trafik yükü de diğer eleştiri konularıdır.⁵

Aynı tarihlerde projenin resmi sayfasında kamuoyu ile paylaşılan ilgili konu açıklaması ise şu şekildedir: *Proje sahası içerisinde yer alan tescilli binaların restorasyonu ile İstanbul'un çok değerli tarihi binaları şehre geri kazandırıldı ve zeminlerinde yapılan iyileştirme çalışmaları ile binaların dayanıklılığı artırıldı. Rihtimin en eski binası olan Paket Postanesi, özel arduvaz çatıları ve cepheleri ile projenin simgelerinden biri olurken liman sahasında yer alan diğer üç tescilli bina; Merkez Han, Karaköy Yolcu Salonu ve Çinili Han binaları da restore edilerek The Peninsula İstanbul oteline ev sahipliği yapıyor.*⁶

Bu iki farklı bilgi paylaşımında dikkat çeken nokta, kamu kurumunun pratikteki faaliyetleri ile projenin ihtiyaçlarına cevap vermesi ve kamu kaynaklarını proje ihtiyaçları için kullanmaya başlamış olmasıdır. Bu durum, büyük kent projeleri dolayısıyla kamunun yeni bir parçalanma/bölünme yaşamış olduğunu ortaya koymaktadır. Kamu ve yerel yönetim birimlerindeki bu ayrışma, kent politikalarının bürokrasi düzeyinde dönüşmekte olduğunu ortaya koymaktadır. Bu durumu aşağıda ele aldığımız “proje için özel metro hattı” sözleşmesindeki kamu kurumlarının rolü üzerinden de görmek mümkün.

Kamusallık tartışmalarının Karaköy’ün konumu ve tarihi açısından ise kıyıların kullanımı-kamusallığı ile kültür sanat temelinde yeniden üretilen tarihsel mekan ve İstanbul’un küresel düzeydeki önemi “egzotikleştirilerek” gündeme taşınmaktadır. Bu egzotikleşmede, eski sömürge kentlerinin dönüşümüne benzer bir içerikler kullanılmaktadır. Bu içeriklerin soyut bir “kamusal kullanımlar” içerisinde ise soyutlanmakta olduğu görülüyor. Galataport İstanbul Pazarlama ve İletişim Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Bali’nin “Galataport İstanbul, kamusal sanatın önemli bir adresi haline geldi” biçimindeki yaklaşımı, büyük şirketlerin kendi mecralarını kamusal sanatın merkezi olarak ortaya koymaktadır.⁷ T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından hayata geçirilen “Beyoğlu Kültür Yolu Festivali”nin başlangıç noktasının Galataport İstanbul olarak belirlenmesi, Bakanlığın bu projeye olan desteğini ortaya koymaktadır.

Bir başka kamu kaynağı transfer konusu da altyapı yatırımlarıdır. Galataport İstanbul Projesi için özel yatırımların geliştirilmektedir: “İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) iştirak şirketlerinden Metro İstanbul, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği (TÜRSAB) ile T1 Kabataş-Bağcılar tramvay hattı üzerinde bulunan Kabataş ile Tophane istasyonları arasında Galataport-Beyazıt turistik tramvayı, kruvaziyer yolcularını Tarihi Yarımada’ya taşımak”⁸ üzere yeni bir alt yapı yatırımı yapma kararı alması, kamu hizmetlerinin bütünlüğü ilkesini aşındıran bir durum yaratmaktadır. Kamu kaynaklarının özel şirketlerden oluşan projenin ihtiyaçları için kullanılması sonucu doğurmaktadır. Galataport Proje alanının kamusal kullanımlardan öte özel girişimcilik temelinde kurgulandığı düşünüldüğünde, bölge halkının çıkarlarını arttırmamasına rağmen ulusal kalkınmacı söylemler ile benimseneceği beklentisi hakim olmaktadır.

Galataport İstanbul’un aldığı bir ödül töreninde proje temsilcisi bunu 25 Ekim 2022 tarihli gazete haberinde “Bu başarı sadece İstanbul’un değil, Türkiye’nin de başarısı”⁹ biçiminde ortaya koymaktadır. Ulusal kalkınma düzeyine yapılan referans projenin konumunu yükseltmek üzere de sıkça kullanılmaktadır.

Ulusal çıkarlar adına yurttaşlık haklarının askıya alınması ve bunun olumlu değerlendirilmesi çelişkili görünmektedir. Ancak ulusal çıkar söylemleri, kendiyile çeliştiği durumlarda dahi kendine meşruiyet üreten muhafazakar bir illüzyon makinesi olarak çalışır.

Enformellik-Altyapı-Kamusal Eşitlik İlkesine Ne Oldu?

⁵ <https://sehirplanlama.ibb.istanbul/galataport-projesi/> Erişim Tarihi: 3 Aralık 2022

⁶ <https://www.galataport.com/tr/hakkimizda/proje-hakkinda> Erişim Tarihi 3 Aralık 2022

⁷ <https://www.turizmgunlugu.com/2022/09/30/galataport-istanbul-ozel-etkinliklere-ev-sahipligi-yapacak/> Erişim Tarihi: 20 Kasım 2022

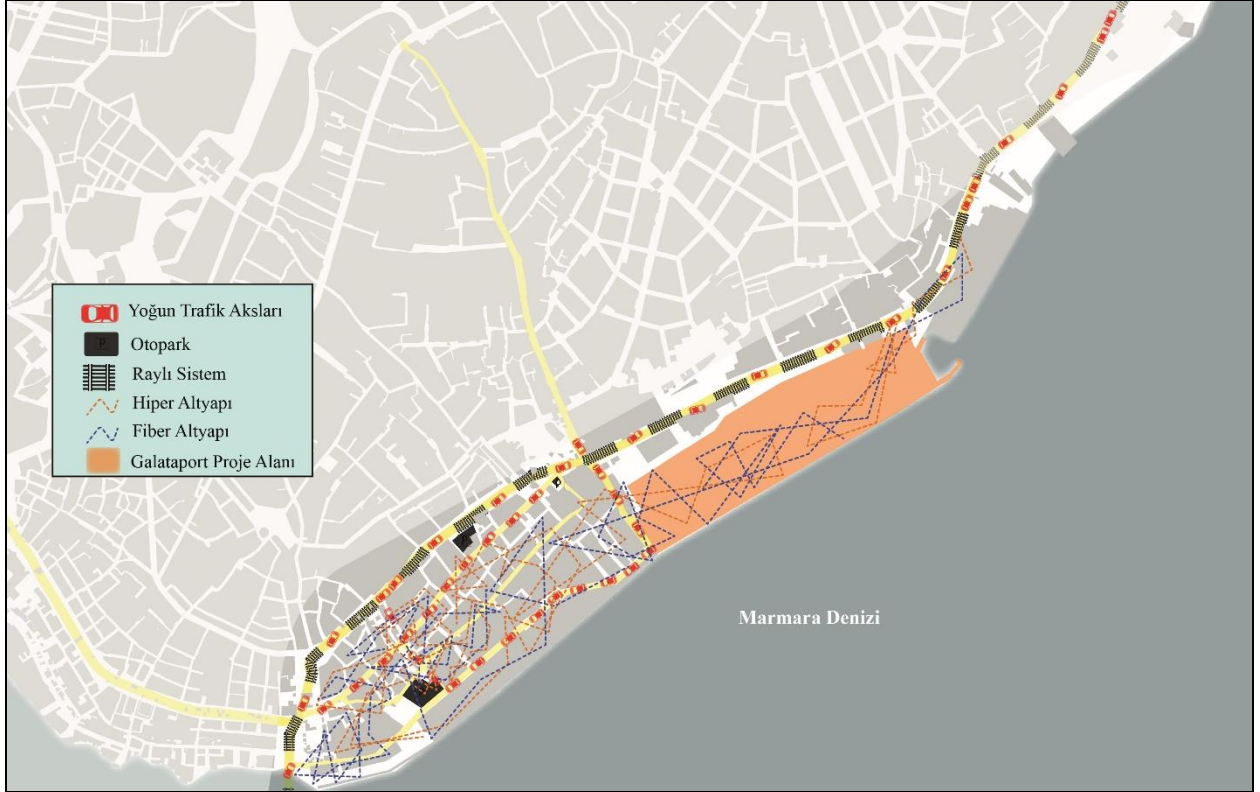
⁸ <https://www.karar.com/sehir-haberleri/istanbula-galataport-beyazit-tramvay-hatti-geliyor-1701121> Erişim Tarihi: 1 Aralık 2022

⁹ <https://www.yenisafak.com/gundem/galataport-istanbul-120-gemi-agirladi-3866242> Erişim Tarihi: 5 Kasım 2022

Modern şehir planlaması ve kentsel tasarım ilkeleri; modernitenin ilerlemeci aklının ürünleridir. Konunun uzmanları, belirli ilkelere bağlı kalmak koşuluyla mekanı ve oradaki yaşamı, geleceği de içerecek şekilde organize etmeye dayalı bir planlama anlayışı geliştirirler. Modern planlamanın altın yılları sayılan 1960'larda, mekanın yeniden üretildiği, gündelik yaşamın yalnızca geleceği değil geçmiş ilişkilerini de yeniden organize ettiği birçok mekânsal müdahale gerçekleştirilmiştir. Ancak 1960'ların parlak planlama yılları beklenen meyvelerini verememiş, kent merkezleri çöküntü alanlarına dönüşmüş, işsizlik artmış, kentler suç mekanı olarak anılmaya başlamıştır. Bu dönüşüm; işsizlik, kitlesel göçler, ekonomik kriz, hızla tüketilen çevresel kaynaklar ve bunların yan etkileri kimin yakındığına göre farklı gruplara fatura ediliyordu. Kimisi kentteki göçmenlerden rahatsız oluyordu ve onlardan uzaklaşmak istiyordu, kimisi neoliberal politikaları işaret ediyor ve devleti müdahaleye çağırıyordu. Refah devleti eriyor, devletler küresel düzende daha iyi bir yer için, kolaylaştırıcı bir dizi düzenlemeyle iş alanını hem piyasaya terk ediyor hem de hiç olmadığı kadar kontrol ediyordu. Özellikle 1990 ve 2000'li yıllar, küresel akışkanlığın sınırlardaki etkisinin merak edildiği, eski kolonyal güçlerin yeni formlar aradığı, sınırların anlamlarının ve geçirgenliğinin sorgulandığı zamanlardır. Turizm yeni bir sektör olarak hızla etki alanını genişletiyor, ulusal söylemlerin hiddetlendiği zamanlarda dahi ulusal sınırların seçici geçirgenliğine uyumlu bir şekilde çalışıyordu. Bu durum planlamanın da anlamının değişmeye başladığını gösteriyordu.

Modern planlamanın ilkelerine göre enformel olan, yasal olmayandır. Gelişmemiş olan, illegal olan, plansızca derme çatma yapılandır, altyapısızdır, gecekondudur. Gecekondunun evi, işi, kullandığı ulaşım araçları, kurduğu sosyal ve siyasal bağlantıların hepsi enformeldir. Dolayısıyla enformellik bir dizi kuralsızlıkla birlikte yoksul olana özgüdür. Oysa artık enformelliğin yoksullukla ilişkisi kalmadığını biliyoruz. Enformellik bir taban hareketi, dolayısıyla yoksul hareketi değildir (Roy, 2009: 84-85). Enformellik iktidarın yapısal özelliklerinden biridir. Yani enformellik aşağıdan ve radikal bir hareket olarak değil, yukarıdan ve popülisttir. Özellikle belli coğrafyalarda; Hindistan'da, Türkiye'de, Brezilya'da, Endonezya'da prestijli mega projelerin yapımını sağlayan şey planlamanın yeni ilkesi sayılabilecek olan enformelliktir (Holston, 2021; Ghertner, 2008; Roy, 2009).

Araştırmamız kapsamında Galataport Projesinin bulunduğu ve doğrudan etkilediği Karaköy'de teknik altyapı dağılımlarını inceledik. Karaköy ve çevresinde altyapı eksikliği önemli bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Atık su taşması, elektrik ve internet kesintisi bölgede sık sık yaşanmaktadır. Yoğun trafik, bozuk sokak zemini, inşaat atıkları, yeterince temizlenmeyen sokaklar bölgede halen süren sorunlardandır (Harita 1).

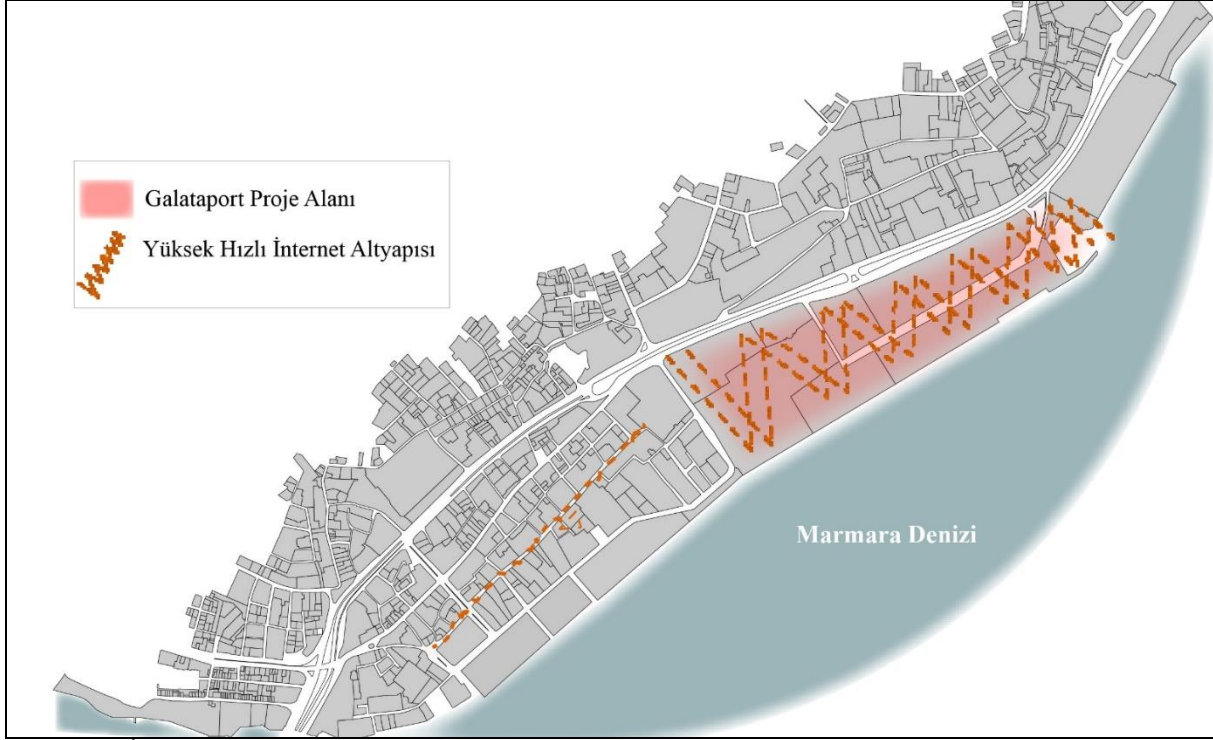


Harita 1: Galataport ve çevresini içeren ulaşım ve internet altyapısını gösteren harita

Harita 1. Galataport proje alanı ve çevresindeki ulaşım, trafik yoğunluğu ve internet altyapısını göstermektedir.

Haritadan da görüleceği üzere gerek proje alanını çevreleyen karayolu ile tramvay hattı ve bu yolun devamındaki alanda yoğun bir trafik akışı vardır. Bölgedeki söz konusu trafik yoğunluğu ve bununla birlikte çeşitli noktalardaki otoparkın varlığı bölgede ciddi bir kilitlenme durumu yaratmaktadır. Bu açıdan bakıldığında Galataport projesi bölgedeki trafik sıkışıklığı üzerinde bir baskı oluşturmaktadır. Bölgedeki bir diğer önemli nokta ise internet altyapısının mevcudiyetidir. İlk olarak bölgede iki farklı internet altyapısı karmaşık bir şekilde dağılmıştır. Harita da gösterildiği üzere çeşitli bölgelerde hipernet çeşitli bölgelerde ise fibernet altyapısı bulunmaktadır. Bu açıdan bakıldığında bölgesel olarak dağılımı ayırt etmek mümkün değildir. Aynı sokakta hem hiper hem de fiber altyapısına rastlanabilmektedir. Hiper ve fiber internet hızına açmakta fayda bulunmaktadır. İki internetin hızları kıyaslandığında fiber internet hız ve kopma sorunlarının olmaması bağlamında hiper internetten daha iyi bir altyapı türüdür. Ancak bölge genelinde her iki altyapı türü de iyi hizmet vermemektedir. Bölgedeki dönüşüm/soylulaştırma süreci ve buna bağlı mekânsal ve işlevsel gelişim göz önünde bulundurulduğunda internet altyapısının gelişme seviyesi düşük kalmaktadır.

Karaköy’de yüksek hızlı internet bağlantısına ulaşabilen yalnızca birkaç işletme bulunmaktadır. Bunlar Galataport ile Mumhane Caddesi üzerinde ve etrafında bulunan zincir otellerdir (Harita 2). Roy’un artık planlamanın kendisinin enformel bir tavır olduğunu anlattığı çalışmasında (2009) aynı altyapı eşitsizliği görülmektedir. Hindistan’ın sembolik değer atfettiği büyük bir proje olan Bangalore havalimanı inşaatı sırasında bölgede sürekli elektrik kesintileri yaşanmakta ve etrafta yaşayanlar suya erişememektedir (Goldman, 2008: 3; akt. Roy, 2009: 77). Özelleştirilmiş teknik altyapı kentsel adalet hissinin altını oyar. Küresel kapitalin ilgisine mazhar olmanın bedelini, fahiş fiyatlandırılan ya da erişilemeyen altyapıyla ödeyen insanlar ortaya çıkar (Roy, 2009: 79).



Harita 2: İnternet Altyapısının Yüksek Olduğu Alanları Gösteren Harita

Büyük kentsel projelerin yapımında, kentsel adalet ilkesinin gözlenebilmesi için planlama ilkeleri oluşturulmuştur. Ancak enformellik planlamanın yeni normu olduğundan, süreçler şeffaf olsun ya da olmasın adil sonuçlar üretmezler. Jakarta’da büyük ölçekli kentsel projelerin kente etkileri üzerine çalışan Liong, Leitner, Sheppard, Herlambang ve Astuti (2020) enformel süreçlerin merkezileşmesinin nasıl büyük eşitsizliklere neden olabileceğini ortaya koyuyor. Jakarta’da kentsel yoğunluğu düzenlemek ve kontrol edebilmek amacıyla ortaya çıkmış kurallar, kenti yalnızca global ve büyük ölçekli sermayelerin yatırım yapabildiği bir yere dönüştürmüştür (Age, 2020: 1080). Büyük projeleri yapabilmek için; siyasal, teknik ve tabii ki parasal sermayelere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu tür projelerin gerektirdiği sermayelere sahip olanlar, turizm rejimi gibi görece yeni kolonyal araçlarla, kentleri kolonileştirmede etkili olmuşlardır.

Sonuç olarak; Galataport’un ve dolayısıyla büyük kentsel projelerin yapılmasını sağlayan enformellik bir taban hareketi, dolayısıyla yoksul hareketi değildir (Roy, 2009: 84-85). Enformellik iktidarın yapısal özelliklerinden

biridir. Yani burada bahsedilen anlamıyla enformellik aşağıdan ve radikal bir hareket olarak değil, yukarıdan ve popülisttir. Asaf Bayat'ın (2008) enformellik analizi ise bir taban hareketidir. Bayat çalışmasında yoksulların kentlerde oldukça çeşitlenmiş enformelliklerine odaklanır. Bu araştırma sonuçları A.Roy'un enformellik tartışmasına benzeyen; yanı sıra "merkezi devlet-yerel yönetim" ilişkisi içine de sızan enformellik türlerinin varlığını ortaya koyacaktır.

Proje kendi sahasının çevresinde, yeni bir mevcut sosyo-ekonomik enformelliklere yeni enformellikler eklenmiştir. Burada büyük kentsel projelerin yapımını sağlayan enformelliklerle, Bayat'ın bahsettiği (2008) enformellikler arasındaki farkı unutmamak gereklidir. Bu enformelliklerde de kamusal düzenlemelerin yetersiz kaldığı yerde kişisel veya işletme bazında yapılan girişimlerin en çok altyapı alanında yoğunlaşmaktadır. Bunun eski enformellikten farkı, yeni olan enformel girişimler küçük ve orta ölçekteki işletmelerin kendi getirisini arttırmak ve "Galataport Projesinin yarattığı yeni ekonomik ve mekânsal rasyonaliteye uyum olarak şekillenmektedir. Merkezileşmiş enformellik hem yurttaşlık hem de kentsel adalete olan etkisi ayrıca ele alınmayı gerektirmekte.

2.KISIM

SAHA ARAŞTIRMASI SONUÇ BULGULARI

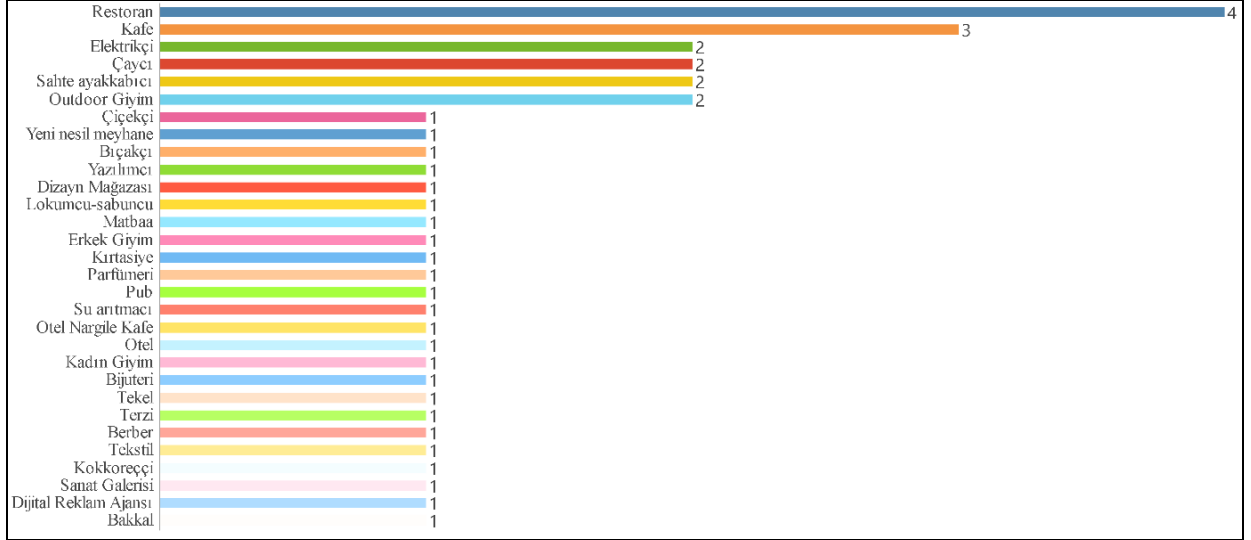
Bu bölümde iki farklı proje amacı bir arada analiz edilecektir. İlki, saha araştırmasının niceliksel sonuçları grafikler ile değerlendirilecektir.

İkincisi, elde edilen bulgular ile araştırma sorularının ilişkisi elde edilen sonuçlar, metodolojik bir sorgulama ile analiz edilecektir. Bu analizde, daha önce yapılan literatür araştırmasındaki benzer saha araştırmalarının yöntemleri ve ürettikleri sonuçları da göz önüne aldık.

Ortaya çıkan değerlendirmeler, proje önerisinde yer alan “yöntemsel bir yaklaşım geliştirme” üzerine katkılar sunabilir. Bu araştırmanın temel sorusu “*Kategorik olarak farklı olan projelerin, dönüştürücü etkilerinin farklılıkları yöntemsel olarak nasıl ortaya koyabiliriz?*” olmuştur.

Aşağıdaki soruların yanıtları ile bu etkiler ölçülmeye çalışılmıştır. Araştırma önce bölgenin ticari özelliklerinin ağırlıkta olması sebebiyle işletme türlerinin belirlenmesi ve bu türlerin dağılımı üzerinden dönüştürücü etkilerin saptanması yöntemi izlenmiştir.

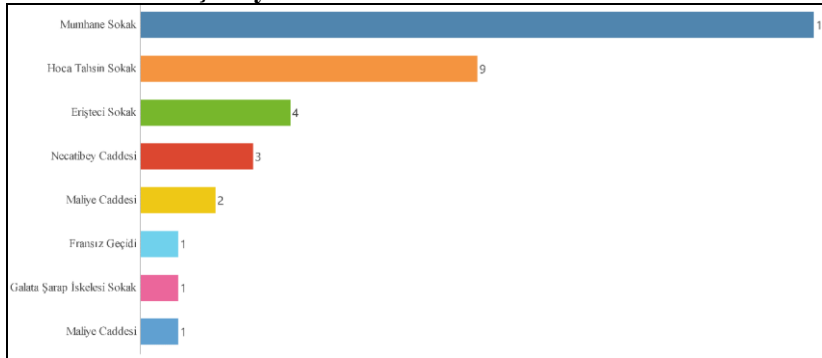
Grafik 1: Görüşme yürütülen işletme türleri

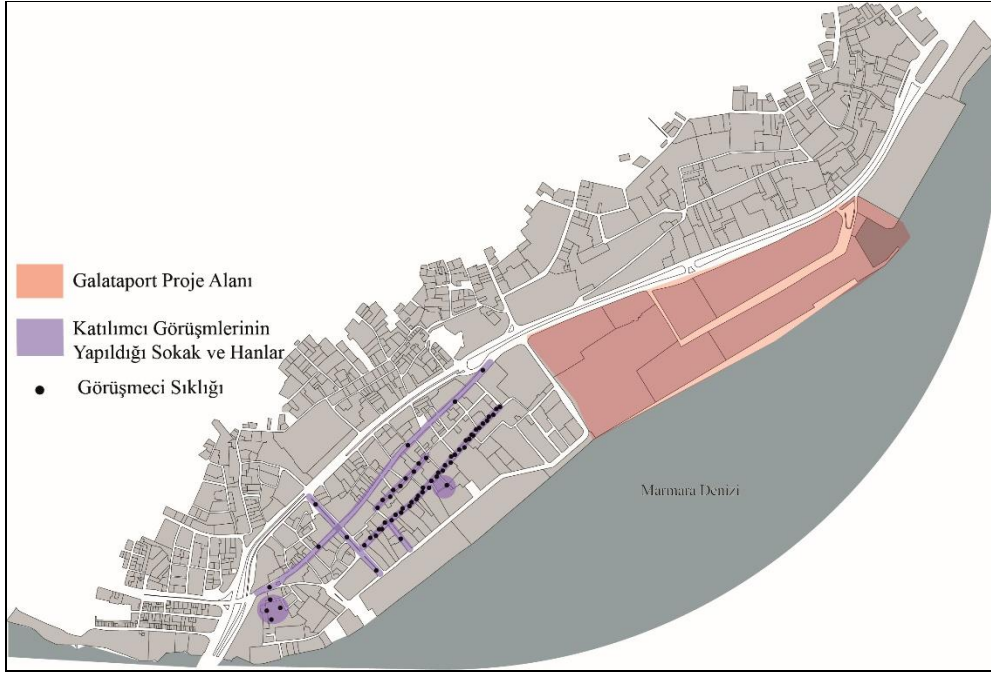


Çalışma sahasında yapılan görüşmelerde çeşitlilik sağlanması için farklı işletmeler ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Karaköy’de yer alan eski esnafın yanı sıra Galataport Projesi ile dönüşen işletmelere de yer verilmiştir. Bölgede aynı kategoride bulunan işletmelerin ortalamaları alınarak görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Kafe kategorisinde yer alan işletme türünün bölgeye hakim olduğu söylenebilir. Aynı zamanda genel bir değerlendirme yapıldığında eski/yeni işletme çatışmasında yeni işletmelerin sayısı daha çok olduğu görülmektedir.

Çalışma sahasında yapılan görüşmelerde çeşitlilik sağlanması için farklı işletmeler ile görüşmeler gerçekleştirilmeye özen gösterilmiştir. Aynı zamanda katılımcıların işletme türü açısından oransal dağılımı sahadaki işlev dağılımı açısından ipucu vermektedir. Bu kapsamda restoran ve kafe tarzı işletme türü katılımcılar arasında öne çıkarken, bunun bölgede de hakim bir sektör olduğu söylenebilir. Öte yandan elektrikçi, çaycı matbaacı gibi Karaköy’de projeden önce var olan sektörler ve proje ile gelen dizayn mağazası, bıçakçı, sanat galerisi, otel, lokumcu-sabuncu gibi turistik alışveriş mağazaları katılımcılar arasında yer almaktadır. Bu aynı zamanda alandaki sektörel ve işlevsel değişikliğin net olarak okunabileceği bir çerçeve sunmaktadır.

Grafik 2: Görüşme yürütülen sokaklar

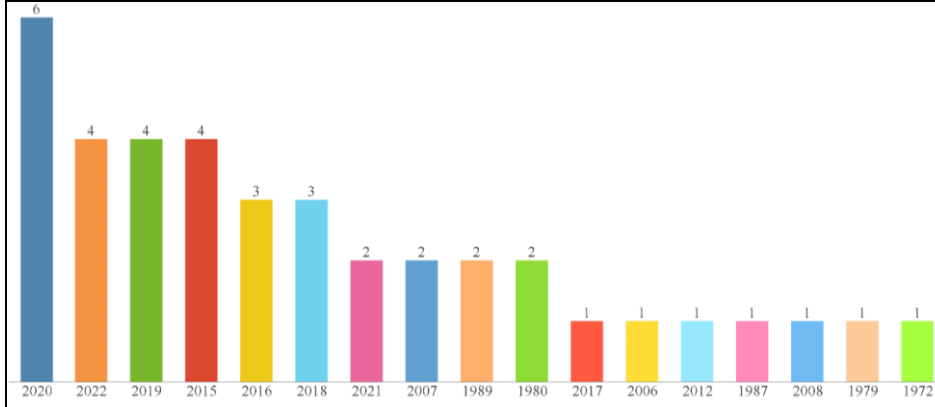




Harita 3: Katılımcı Görüşmelerinin Dağılımını Gösteren Harita

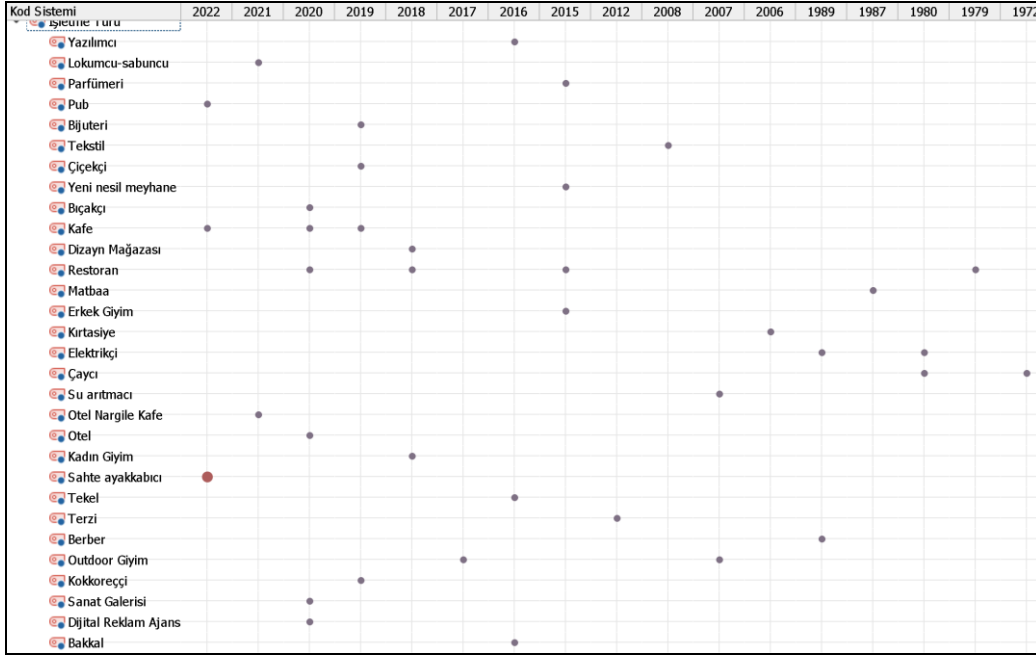
Katılımcı görüşmelerinin en çok yapıldığı cadde Mumhane Caddesi olarak karşımıza çıkarken, bunu Hoca Tahsin Sokak, Erişteci Sokak (Han Bölgesi) ve diğerleri takip etmektedir. Katılımcıların araştırma sahasının farklı bölgelerinden seçilmesi Galataport Projesi'nin etki alanını okumak ve analiz etmek açısından önem kazanmaktadır. Öte yandan Mumhane Caddesi ile Hoca Tahsin Caddesi gibi Proje Alanına yakın olan sokaklarda daha fazla katılımcı ile görüşülme yürütülmesinin sebebi saha araştırması esnasında proje etkisinin en çok okunabileceği katılımcıların bu bölgede olduğunun gözlemlenmesinden kaynaklanmaktadır.

Grafik 3: Görüşme yürütülen işletmelerin açılış tarihi



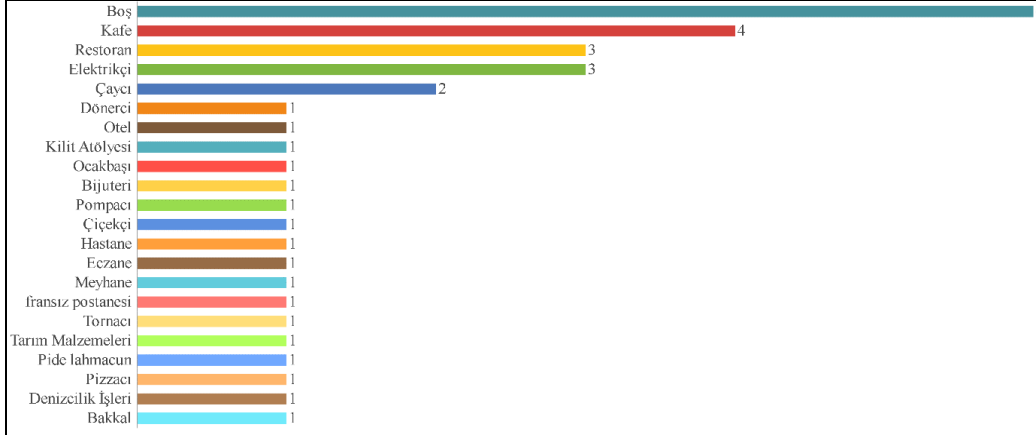
İşletme açılış tarihi ile odaklanması gereken nokta olarak; işletmenin proje ile birlikte gelip gelmemesinin anlaşılmasıdır. Karaköy'ün çehresini oluşturan eski işletmeler dışında dönüşüm ile gelen işletmelerin tarihleri proje tarihlerine dayandığı anlaşılmaktadır.

Tablo 1: İşletme Türü ve Açıldığı Tarihin Karşılaştırılması



Galataport Projesi'nin kamuya ilanı 2002 yılına dayanırken, hukuki, ekonomik, kurumsal vs. birçok sebep ile inşaat sürecine 2015 yılında başlanmıştır. Bu kapsam da yukarıdaki grafiğe bakıldığında katılımcıların işletmelerini açma tarihi ile projenin başlangıcı arasındaki ilişki okunmaktadır. 2015 yılından önce ve sonra açılan işletme türleri açısından farklılık Galataport'un Karaköy Bölgesi'nde turizm faaliyetlerine dönük bir işlev değişikliğini tetiklediği görülmektedir. Elektrikçi, çaycı, berber, su arıtmacı gibi geleneksel sektörlerin 2015'ten önce de bölgede faaliyet gösterdiği görülürken, proje ile birlikte pub, kafe, restoran, otel, sanat galerisi, dijital reklam ajansı, lokumcu-sabuncu, kokoreççi gibi turizm ve hizmet sektörüne yönelik sektörlerin artışı görülmektedir.

Grafik 4: Görüşme Yürütülen İşletmelerin Önceki İşlevi



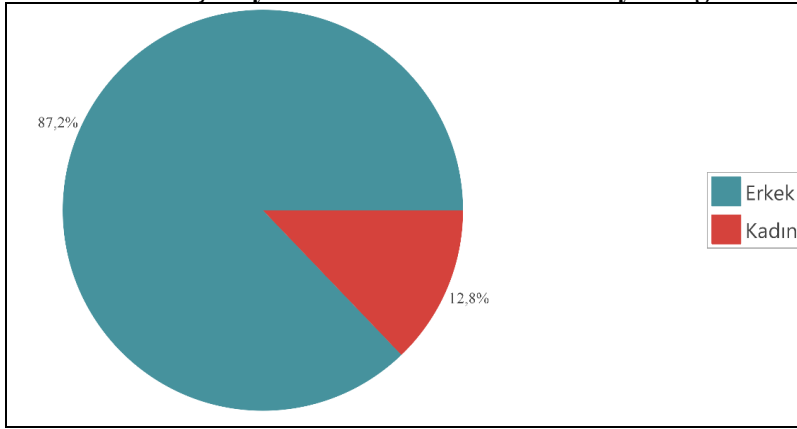
Karaköy'ün soylulaşma biçimi hakkında fikir gerçekleşmesi için işletmelerin önceki işlevleri sorgulanmıştır. Karaköy'de kendini konumlandırmak isteyen işletmelerin boş durumda bulunan mekânları tercih edildiği görülmektedir.

Tablo 2: Görüşme Yürütülen İşletmelerin Önceki ve Şimdiki İşlevlerinin Karşılaştırılması

Önceki İşlevi	Şimdiki İşlevi
Otel	Yazılımcı
Ocakbaşı	Pub
Bijuteri	Bijuteri
Çiçekçi	Çiçekçi
Meyhane	Yeni Nesil Meyhane
Dönerci	Bıçakçı
Restoran X 3	Restoran X 3
Kilit Atölyesi	Matbaa
Elektrikçi	Parfümeri
Elektrikçi X 2	Elektrikçi X 2
Çaycı X 2	Çaycı X 2
Pompacı	Su arıtmacı
Kafe	Restoran
Kafe	Kafe
Kafe	Kafe otel nargile
Hastane	Otel
Eczane	Kadın Giyim
Boş	Erkek Giyim
Boş	Kırtasiye
Boş X 2	Sahte Ayakkabıcı X 2
Boş	Terzi
Boş	Outdoor Giyim
Fransız Postanesi	Tekel
Tornacı	Berber
Tarım Malzemeleri	Outdoor Giyim
Pide-Lahmacun	Kokoreççi
Pizzacı	Sanat Galerisi
Denizcilik İşleri	Dijital Reklam Ajansı
Bakkal	Bakkal

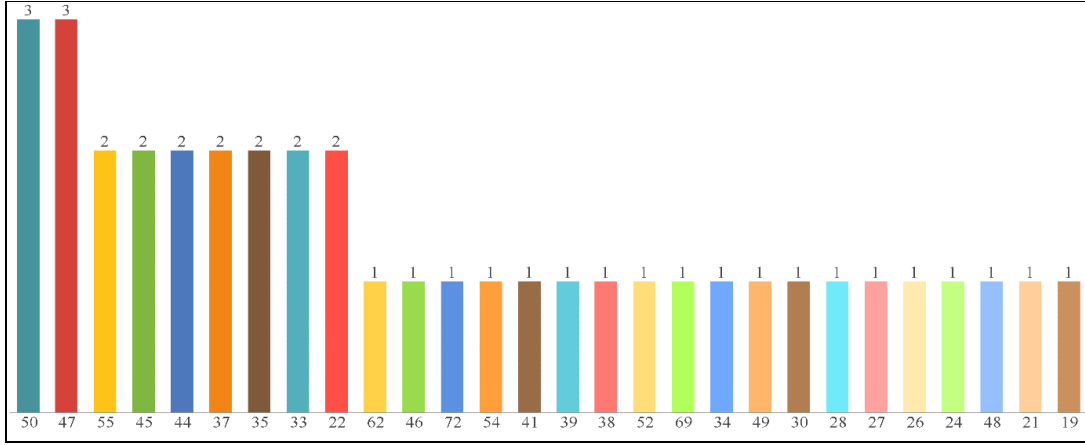
Görüşmelerde dikkat çeken restoran ve kafelerin tekrar ederek yine restoran ve kafeye dönüşmesidir. Elektrikçi, muslukçu gibi eski işletmelerin kafe, restoran ve otellere dönüşmektedir.

Grafik 5: Görüşme yürütülen katılımcıların cinsiyet dağılımı



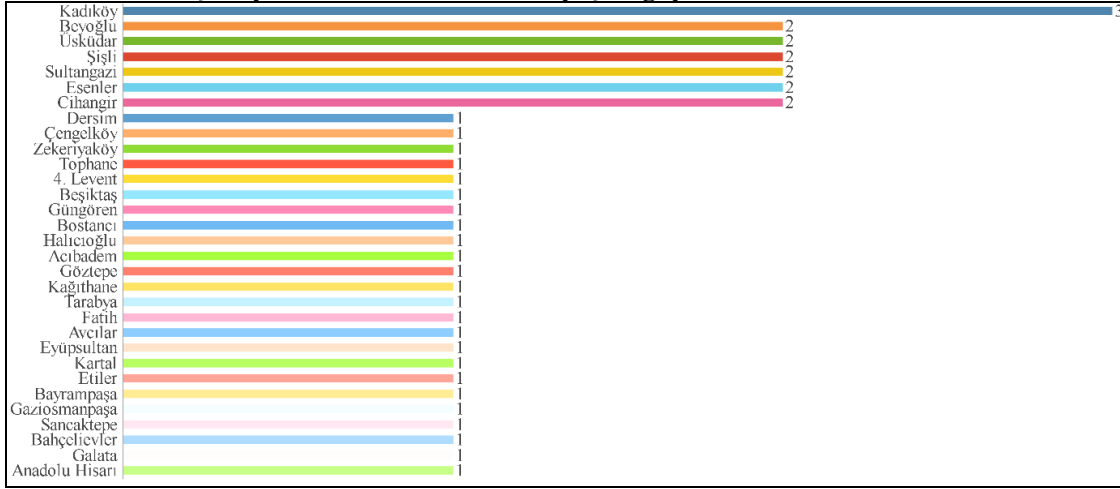
Katılımcılarla yapılan görüşmelerde daha çok erkek görüşmeciler yer aldı. İşletme sahipleri büyük oranda erkeklerden oluşmaktadır. Yeni işletmelerin artması, erkek işlerini çok fazla azaltmamış, ama çalışanlar içinde kadınların varlığını arttırmıştır.

Grafik 6: Görüşme yürütülen katılımcıların yaş dağılımı



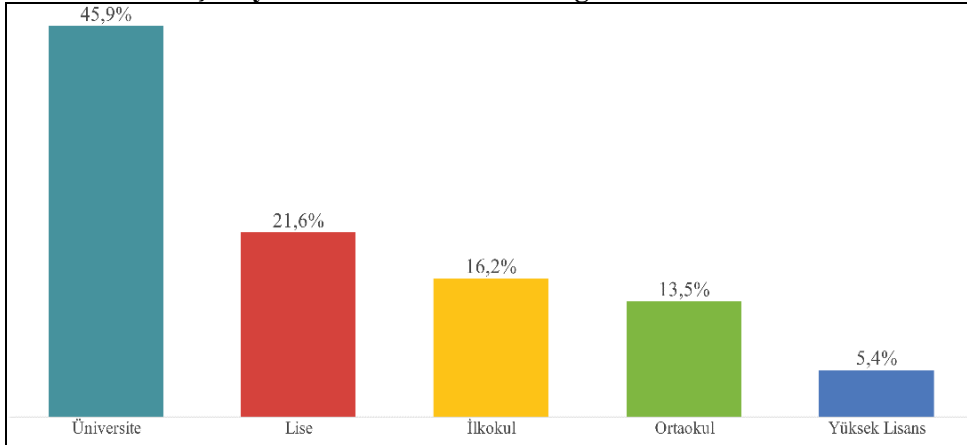
Karaköy’de katılımcıların yaş analizi yapıldığında en yaşlı katılımcı 72, en genç katılımcı 19 yaşındadır. Yaş ortalaması 41 olarak hesaplanmıştır.

Grafik 7: Görüşme yürütülen katılımcıların yaşadığı yer



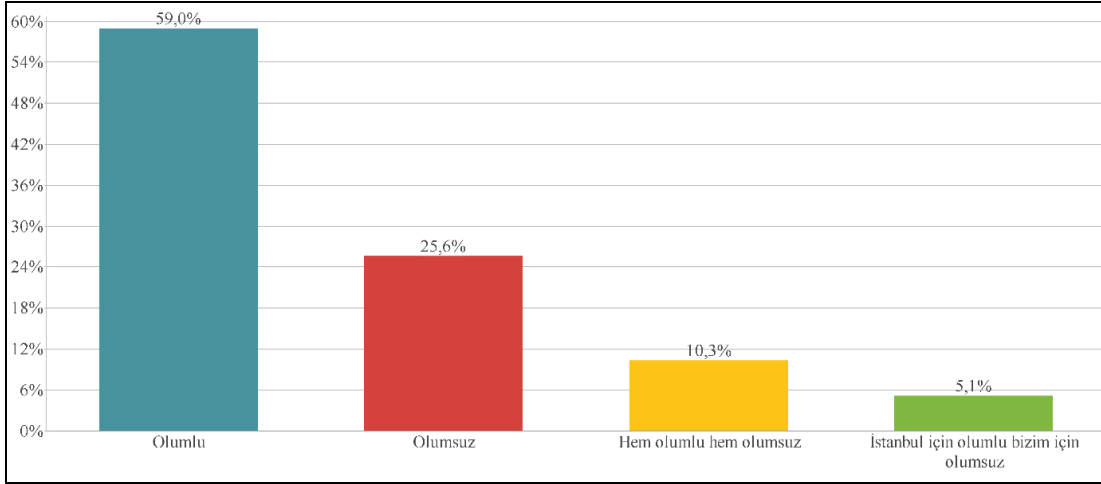
Katılımcıların büyük çoğunluğu Karaköy’den uzak yerleşim alanlarında oturmaktadır. Bu durumun bir belirleyicisi olarak Karaköy’ün konut alanı olmaması ile ilişkilendirilebilir.

Grafik 8: Görüşme yürütülen katılımcıların eğitim durumu



İşletmecilerin eğitim durumu bize projeye bakış açılarını da göstermektedir. Bir genelleme yapıldığında sahadan edilen bilgiler ile eğitim seviyesinin yükselmesi projeye bakış açılarının da farklılaştığı görülmektedir. Aynı zamanda üniversite mezunu ve lisansüstü eğitim alanların birçoğu yeni işletme çalışanlarıdır.

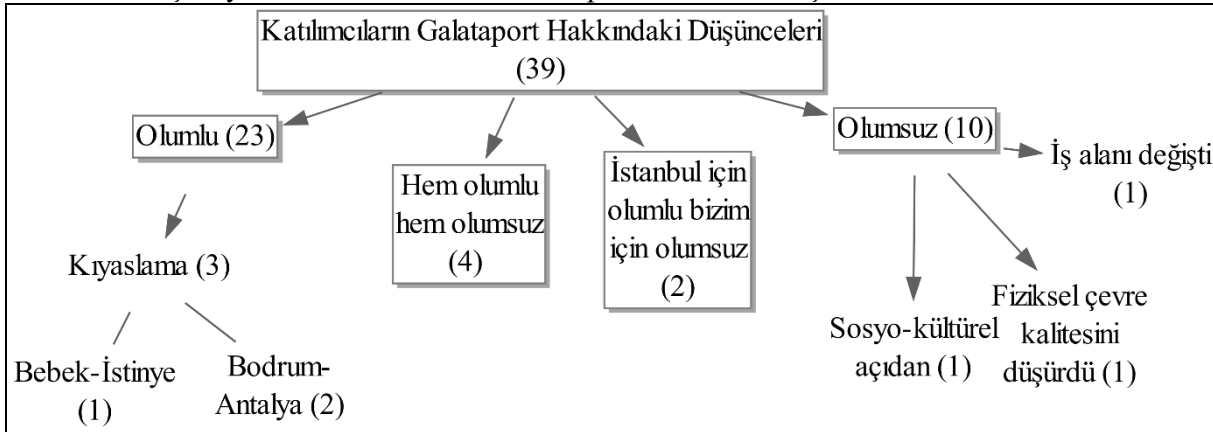
Grafik 9: Görüşme yürütülen katılımcıların Galataport hakkındaki düşünceleri



Katılımcıların Galataport hakkında düşünceleri sorulmasında asıl amaç, proje ile ilgili kendi görüşlerinin genel bir değerlendirmesini yapmaktır. Ancak geri dönüşlerin bir kısmı işletmelerine olan olumsuz etkilerden kaynaklı işletme odaklı olarak cevaplanmıştır. Katılımcıların %59'u proje hakkında olumlu; %25,6'ı proje hakkında olumsuz düşünmektedir.

Aynı zamanda projenin hem olumlu hem olumsuz taraflarını vurgulayan katılımcılar ile İstanbul açısından olumlu olup kendileri açısından olumsuz olduğu belirten katılımcılar mevcuttur. Aşağıda katılımcı görüşlerine detaylıca yer verilmektedir.

Tablo 3: Görüşme yürütülen katılımcıların Galataport hakkındaki düşünceleri



Katılımcıların proje hakkındaki düşünceleri çoğunlukla olumlu yönde olurken, bir kısım katılımcı bu olumlu olma halini Türkiye'deki bir taraftan turistik bölgeler diğer taraftan daha yüksek gelir gruplu insanların yaşadığı bölgelere benzetilmiştir. Bu konu hakkında detaylı bir okuma yapılması adına aşağıda katılımcıların kendi ifadelerine verilmiştir.

Olumlu Düşünen Katılımcıların Değerlendirmeleri:

- Başarılı buluyorum ama henüz çok yeni
- Bölgeyi canlandırıcak.
- Çok güzel burada olması gereken bir proje, yoğunluk mevcut
- Çok iyi şeyler katacak. Profil iyi değişti.
- Daha iyi olacak. Geleceğin Antalya'sı Bodrum'u. Akım çok fazla var, merak var. Bilmeyen bile geliyor
- Galataport güzel buraya uyumlu.
- Geleceğin projesi, bugüne ait değil
- Güzel bir proje, bittiğinde daha iyi olacak
- Güzel bir proje, çok güzel
- Güzel olmuş, gemi limanı olması güzel. Açık havalimanı gibi
- Güzel, TR ekonomisi için. Turizm için
- Hem ülke hem de yarımada için çok büyük katkı sunacak. Turist gelecek. Esnafa faydası çok olacak.
- İyi oldu. Turist etkisi var. Giriş çıkış oluyor. İyi güzel sevildi
- Mükemmel bir proje
- Olumlu, inovasyon olacak, güzel
- Olumlu. Galataport'tan önce Cihangir ile Tophane arasındaki deniz bağlantısı kesilmişti. Galataport ile bu

bağlantı açıldı. Denize erişim sağlandı. Herkesin girebilirliğini arttırdı. Karşı yaka, Kız Kulesi gibi yerleri görme şansına eriştik.

- Önemli bir proje, olması gerekiyor.
- Sadece TR değil Avrupa'nın da en iyi projesi
- Sahile bakıyor, gemiler yaklaşıyor, turist geliyor.
- Yeni bir nefes, biterse daha iyi olacak.
- Zaten projeyi duyup geldim, potansiyeli gördüm.

Birbirinden farklı olumlu görüşler bulunsa da katılımcıların çoğu için projenin gelecek için daha önemli çıktılar olacağı, ulusal düzeyde etki bıraktığı, turizm açısından önemli katkılar sunduğu ve sahada bir hareketlilik yarattığı vurgulanmaktadır. Öte yandan proje hakkındaki olumsuz görüşler de ifade edilmektedir.

Olumsuz Düşünen Katılımcıların Değerlendirmeleri:

- Sömürgeci hepsi, fesatlar, buraya halk giremeyecek zenginler için değiştiriyorlar
- Kuru kalabalık.
- Mimarisi kötü. Tarih estetik yok. Ruhsuz. Kruz gemilerini bekliyoruz. Yanlış bir proje. AVM yapılmış. -Olmaması gerekiyordu. Dizayn store olması gerekiyordu. Albenisi yok. Unique bir şey olmalıydı.
- Markalar kötü. Para harcanacak bir yer olmalıydı.
- Proje burayı bitirdi. Giderler çok gelir yok. Borç ile yönetiyorum.
- Memnun değilim, hiç gitmedim.
- Kapalı bir proje. Çevreye yararı yok
- Kötü bir proje, daha güzel bir proje olmalıydı.

Olumsuz düşünen katılımcıların çoğu projeyi içerik, nitelik ve biçimsel açıdan olumsuz bulmaktadır. Öte yandan projenin sınıfsal olarak bir fark yarattığına ve bazı kesimleri dışlayacağı şeklinde ifadeler de yere verilmektedir.

Hem Olumlu Hem Olumsuz Değerlendirmeler:

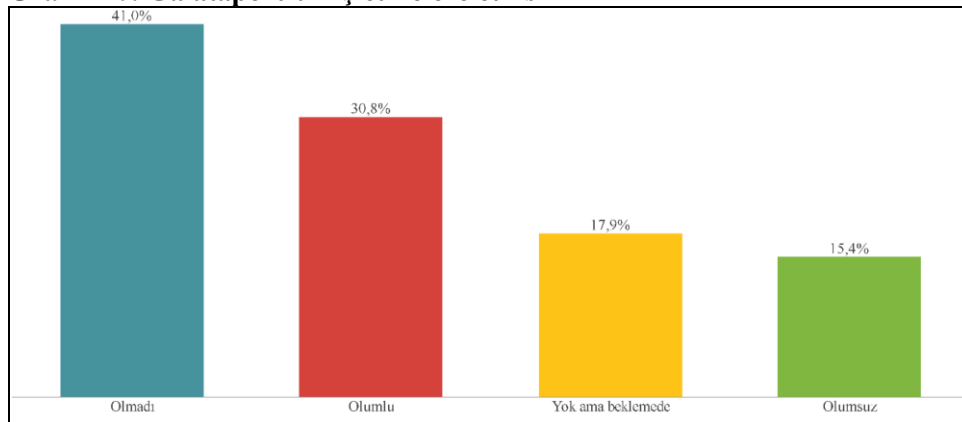
- Negatif etkisi, yerli insanların bu caddeden ayağını kesmesi, pozitif etkisi ise her türlü buradan geçmekte olmaları. Dolayısıyla buraya gelen kişi sayısını arttırmış oluyor.
- Turistik açıdan iyi, rant için kötü olarak düşünüyorum. Siyasiler için ise iyi düşünmüyorum. Değerler yükseliyor.
- Turizm açısından yerinde bir karar, olması gerekir. Görsel anlamda bir güzelleşme oldu. Ancak büyük ölçekli veya ulusötesi şirketlerden ziyade şahıs şirketlerine satılması daha uygun olurdu. Çünkü farklı konsept ve işletmelerin varlığı küçük işletmeleri yordu.
- Hareketlilik kazandırdı. Balon bir proje. Avm olarak görüyorum. Günöbirlikçilerin yeri oldu. Eminönü alt çarşıdan farkı yok. Beş bank koymuşlar halka hitap etmiyor.

İstanbul İçin Olumlu, Kişisel Olarak Olumsuz Bulan Kullanıcıların Değerlendirmeleri:

- İstanbul için iyi, küçük esnaf için kötü
- İstanbul için iyi ancak bizim için iyi değil.

Olumlu ve olumsuz yönleri ile ilgili ifadelerde ortaklaşılan nokta turizm açısından iyi anlamda bir fark yaratırken, yerli kullanıcı ve küçük işletme sahiplerini görmezden gelme veya dışlayıcı bir etkiye sahip olduğu belirtilmektedir.

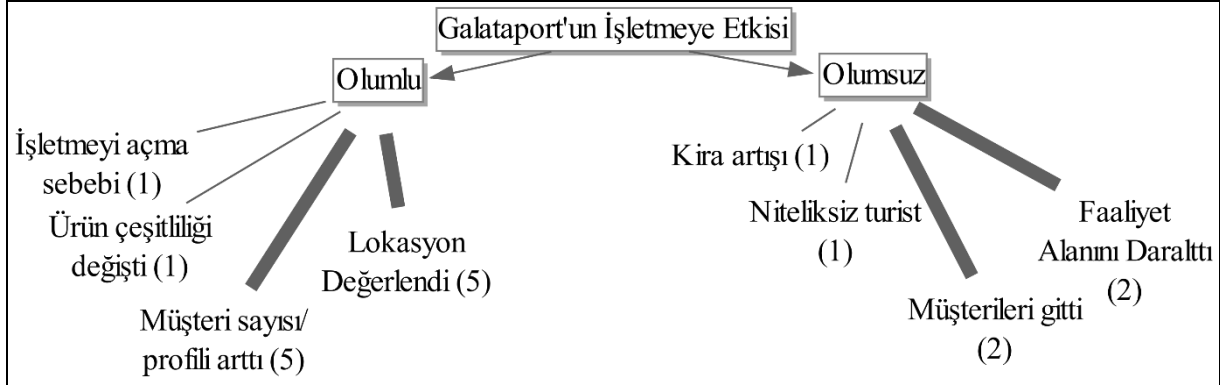
Grafik 10: Galataport'un işletmelere etkisi



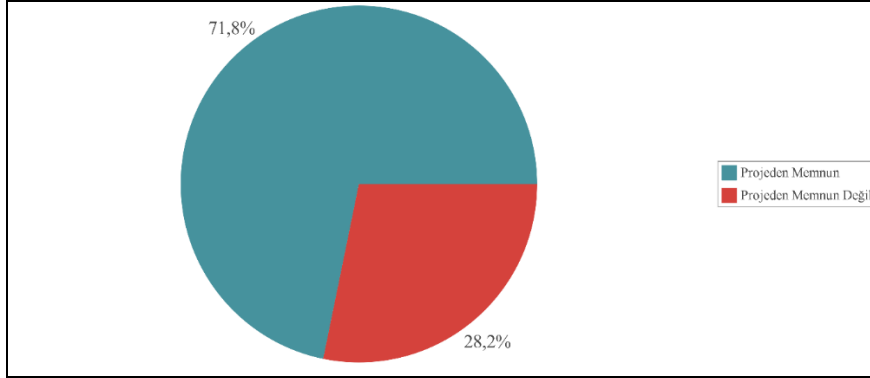
Galataport Projesi'nin katılımcıların işletmelerine olan etkisi sorulduğunda yalnızca %30,8'i olumlu bir etki gördüğünü ifade etmiştir. Görüşmecilerin %69,2'sine Galataport olumlu bir etki yapmamıştır dahası görüşmecilerin ifade ettiği üzere Galataport %15,4 oranında işletmelere olumsuz etkide bulunmuştur. Bu oranları doğru değerlendirebilmek adına, görüşmelerin araştırma süresi boyunca orda bulunan işletmelerle yapıldığını hatırlatmak gereklidir. Projeden etkilenip yer değiştirmeye mecbur kalan işletmeler de göz önüne alınmalıdır.

Görüşmecilerin %17,9'u henüz olumlu bir etki görmediğini ancak ilerleyen zamanla Galataport'un işletmelerine olumlu etkisi olacağını ifade etmiştir. Proje hakkında olumlu düşünenlerin ifadeleri detaylandırıldığında projenin işletmelerine katkı sunmaması beklendiği bir sonuç olarak görülmektedir. Katılımcıların işletmelerine katkısının neden olumlu ve neden olumsuz olduğu ile ilgili detaylı açıklamaları aşağıdaki şekilde verilmektedir.

Tablo 4: Galataport'un işletmelere etkisinin detaylı açıklaması



Grafik 11: Katılımcıların Galataport Projesi'nden memnun olma durumları



Proje kapsamında yapılan görüşmelerde işletmecilerin geneli projeden memnun oldukları anlaşılmaktadır. Bunun bir nedeni olarak projenin milli fayda sağlandığının düşünülmesidir. Bu soru kapsamında verilen cevaplar kişisel ve işletmelerine fayda/zarar analizi bakılmaksızın, İstanbul/Türkiye fayda/zarar analizi yapılarak cevap verilmiştir. Dolayısıyla gelen turist, projenin silüeti, popülerliği gibi unsurlar dikkate alınarak cevap verildiği anlaşılmaktadır.

Burada mülk sahibi olan işletmeler genel olarak projeden memnun olmaktadır. Mülk sahibi olan ve proje ile dönüşümü gerçekleştirilmeyen işletmeciler de bulunmaktadır. Ülkede yaşanan iktisadi sorunlar ile artan kira bedelleri, üretim ve ulaşım maliyetlerinden her işletme olduğu gibi Karaköy'de faaliyet gösteren işletmeler de etkilenmektedir. Ancak Galataport ile bu bölgede kira bedelleri şehir ortalamasının çok üzerinde bir seyir izlemektedir. İşletmeler açısından beklenen hareketlilik pandemi ve alım gücünün düşmesi gibi diğer birçok neden ile gelememesi işletmelere olumsuz yansımalarına neden olmuştur. Mülk sahipleri genel olarak projeden memnun.

İşletmesi olan ve hali hazırda işletme faaliyetlerine devam edebilen mülk sahiplerinin projeden memnun oldukları görülmüştür.

İşletmelerin Memnun Olma Sebepleri:

- Nargileciler kalktı.
- Çünkü insanları çekiyor, turistlerin gelişini sağlıyor.
- Gümrükten sonra çökmüştü. Şu an hareketlilik kazandı.
- Her ekonomik gruba hitap ediyor, parasız da geziyor
- Çünkü çevre düzenlenmesine katkı sağladı ve burada insan profili açısından çeşitlilik sağlıyor.
- Çünkü proje ulaşımın özel araca teşvik edilmeyeceği şekilde üretildi. Dolayısıyla trafik yoğunluğunu

azaltacaktır.

-İyi bir yatırım. Çok lüks hangi kademeye hitap ettiği belli.

-Karaköy'ü şehir yaptı.

Memnun Olmama Sebepleri:

-Çünkü sömürgeciler

-Kalabalığa ve yoğunluğa sebep oluyor.

-Tasarım kötü. Kruz gemileri gelirse olur. Burası Galataport için açılmıştır.

-İşleri kötü yaptı

-AVM gibi daha yeni

-Neden olsun, olumsuz etkiledi

-Mal sahipleri kira arttırıyor, ulaşım zorluğu var, trafik mevcut

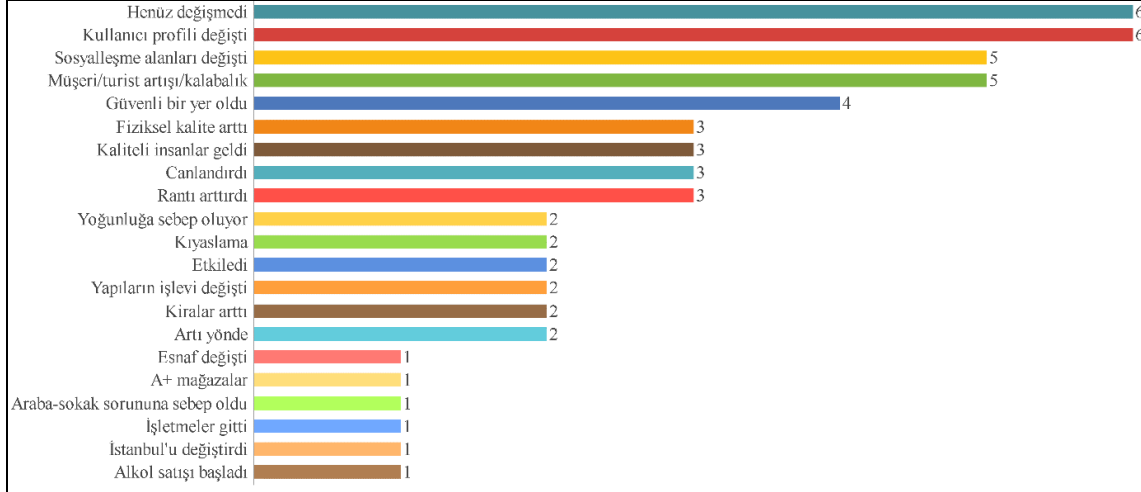
Galataport projesinden memnun olanların sayısı fazla iken, projenin işletmeye etkisinin olmaması arasındaki ilişki aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Tablo 5: Galataport'un işletmeye etkisi ve katılımcıların projeden memnun olmasının karşılaştırılması

Kod Sistemi	Projeden Memnun	Projeden Memnun Değil
> <input type="checkbox"/> Projeden Memnun mü?		
✓ <input checked="" type="checkbox"/> Galataport'un İşletmeye Etkisi		
<input checked="" type="checkbox"/> Olmadı		
<input checked="" type="checkbox"/> Yok ama beklemede		
> <input checked="" type="checkbox"/> Olumlu		
> <input checked="" type="checkbox"/> Olumsuz		

Tablodaki en belirgin ve beklenen kesişim projeden memnun olanlar ile Galataport'un işletmelerine etkisinin olumlu olduğu kişilerin yoğunlukta olmasıdır. Projeden memnun olmayanlar aynı zamanda işletmelerine etkisi olmayan kişilerdir.

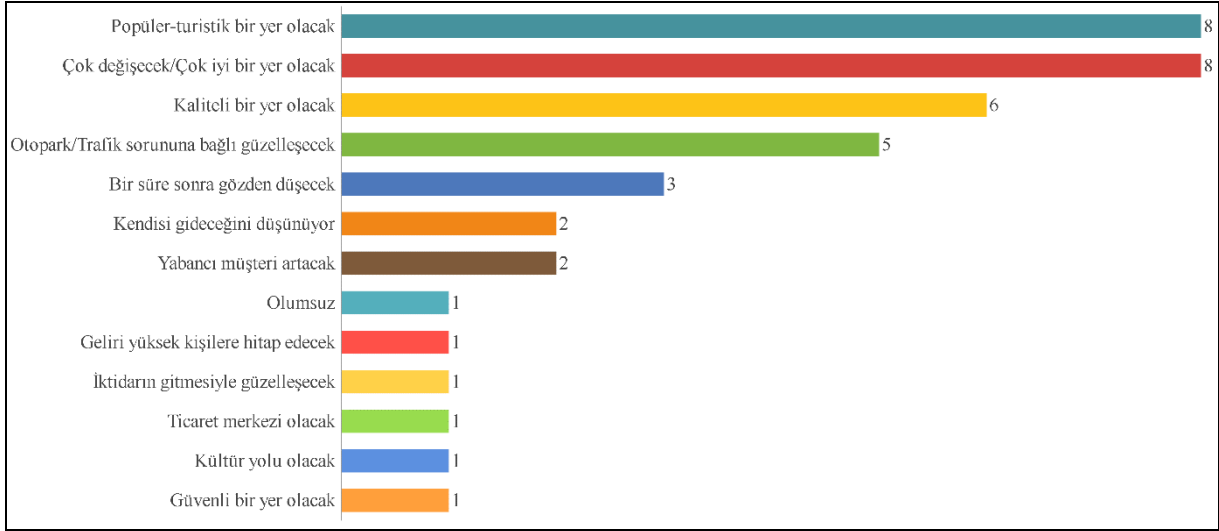
Grafik 12: Katılımcılar açısından Galataport Projesi'nin Karaköy'e etkisi



Projenin Paris ve İstinye Park örnekleri ile kıyaslanması, projenin küresel ve büyük ölçekli olmasını ön plana çıkarıyor.

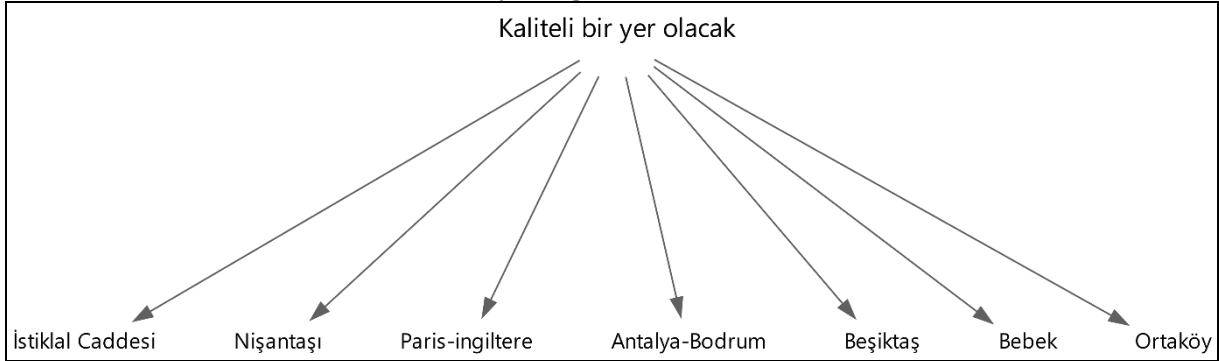
Galataport Projesi ile Karaköy'ün kullanım alanını değiştirdi. İşlevsel olarak yapıların kullanımı, işletmelerin fonksiyonu ve çeşitliliğinde artış yaşanmasına neden oldu. Bu duruma bağlı olarak mekanı kullananlar da değişmiştir. Esnafın değişmesi ya da bulunan esnafın kendini değiştirme çabaları Karaköy'ün değişmesine örnek olarak gösterilebilir. Galataport Projesi burada yer alan sanayi ürünleri ve üreticilerinin, şehrin diğer bölgelerine aktarılmasına hatta şehrin dışına itilmesine neden olmuştur. Yerel yönetimin desteği ile bölgeye zabıta (+polis) sevkiyatının gerçekleşmesi, bölgenin kontrol altına alındığının ve böylece bölgeyi daha güvenli bir alan haline getiren yani Karaköy'ü değiştiren bir diğer unsur olarak karşımıza çıkmıştır.

Grafik 13: Katılımcılar açısından Karaköy'ün gelecekte nasıl bir yer olacak sorusuna verdikleri cevaplar



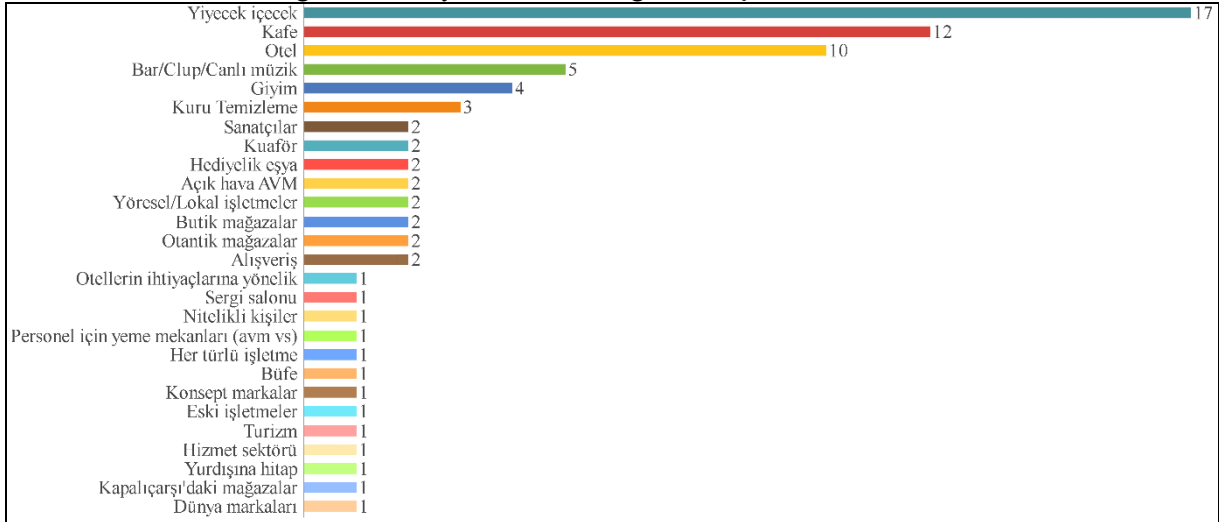
Bu soru ile Karaköy'ün beklentiler kapsamında nasıl bir alana dönüşeceği analiz yapılmak istenmiştir. Görüşmelerde *bölgenin sorunlarının giderildikten sonra daha iyi bir alana dönüşebileceği yönünde*, verilen cevaplar dikkat çekmektedir. Görüşmeler kapsamında beklentiler, tamamen turizm alanı olarak dönüşümün yaşanacak olmasıdır. Saha alanının (Karaköy'ün) Galataport ile büyük merak unsuru yarattığı böylece popülerlik ürettiği görülmektedir. Karaköy, Galataport'a gitmek için kullanılan bir yol olarak görülmektedir. Dolayısıyla bu alanın popülerliğinin yitirilmesiyle bir süre sonra gözden düşen ve gidilemeyecek bir alan görmek mümkün olabilir.

Tablo 6: Katılımcılar açısından kaliteli yer algısı



Katılımcıların Karaköy'ün gelecekte kaliteli bir yer olacak vurgusu bir kıyaslama yapılarak belirtilmiştir. Buna göre katılımcılar arasında Antalya-Bodrum gibi turistik kentler, Beşiktaş-Ortaköy-Nişantaşı gibi üst sınıfın yaşam alanları ve hatta Paris-İngiltere gibi dünya kentleri ile kalite artışı olacağı algısı vardır.

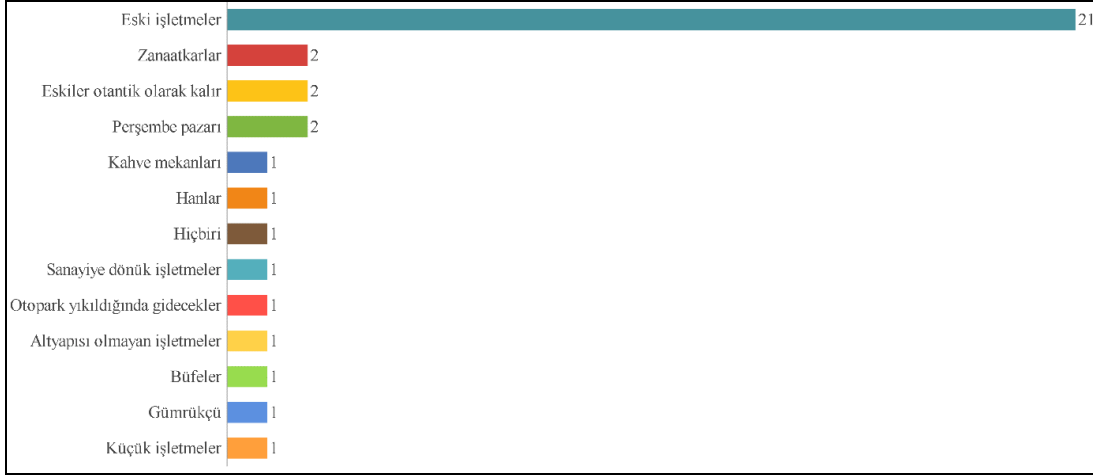
Grafik 14: Katılımcılara göre Karaköy'de bulunması gereken işletmeler



Bu alanda hangi işletmeler olmalı soruna turizm ile yakından ilişkili olabilecek tüm işletmelerin olması gerektiği

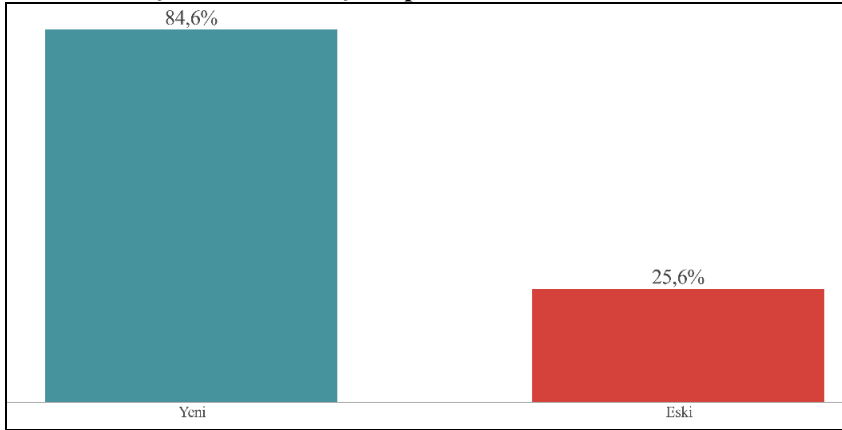
vurgulanmıştır. En göze çarpan cevaplar olarak yiyecek, içecek kategorisi yer almaktadır. Turizm söylemi ile var olacak işletmeler ile Karaköy; Paris, Londra ve Madrid'e dönüşebileceği öngörüsü yapılmıştır.

Grafik 15: Katılımcılara göre Karaköy'den ayrılması gereken işletmeler



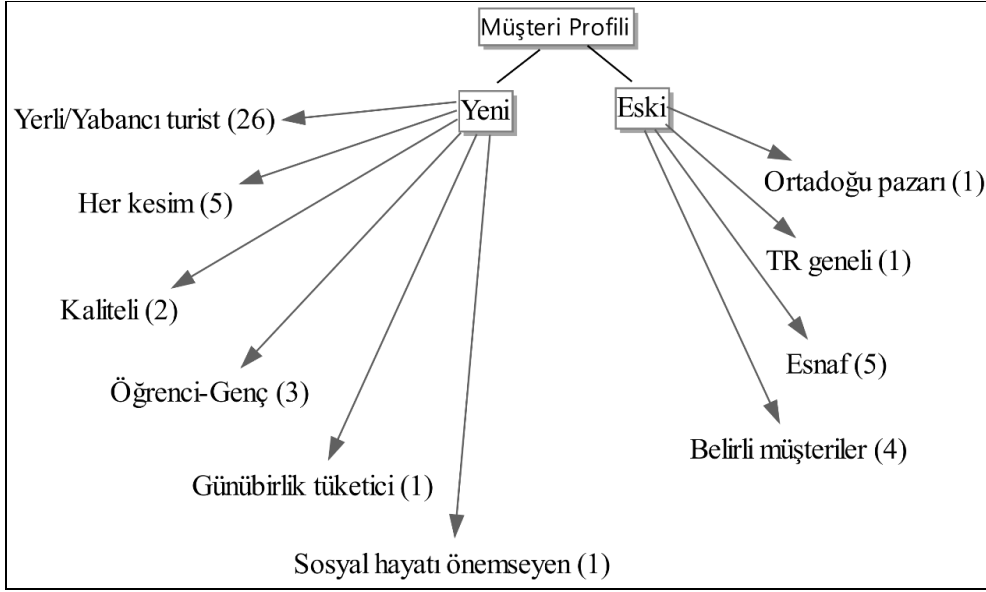
Buradan hangi işletmeler ayrılır sorusu ile işletmelerin kendilerini nasıl konumlandıkları analiz edilmeye çalışılmıştır. Yarı yapılandırılmış ve derinlemesine görüşmeler kapsamında Karaköy'ün eski çehresini oluşturan işletmelerinin gitmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Grafik 16: İşletmelerin müşteri profili



Müşteri profili sorumuz ile asıl maksadımız proje ile birlikte bölgeye gelen ziyaretçi profilinde değişikliğin olup olmadığının analizini gerçekleştirmektir. Eski ve yeni olmak üzere iki kategoride müşteri profili analize dahil oldu.

Tablo 7: İşletmelerin müşteri profilinin detaylı açıklaması



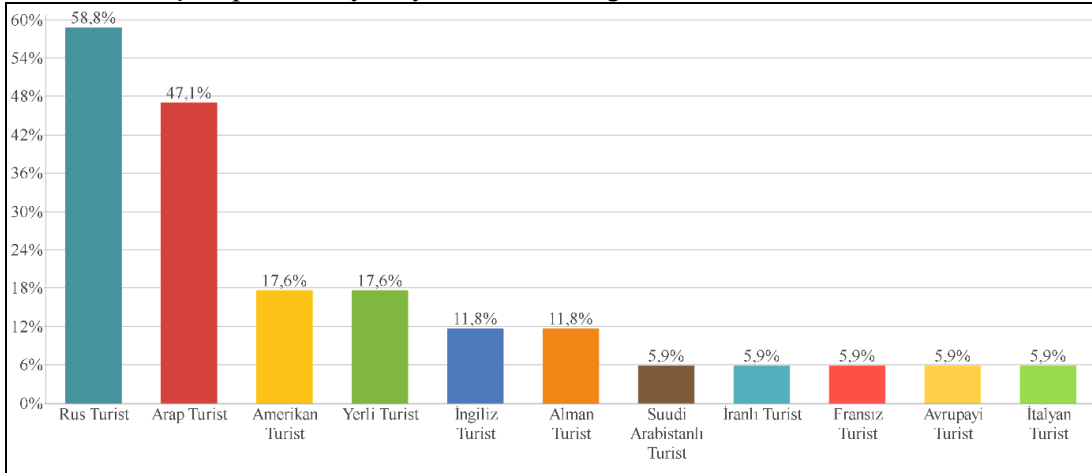
(Rakamlar verilen cevapları temsil etmektedir)

Yeni müşteri profili, proje ile birlikte açılan işletmelerin sahip olduğu müşteri profilini oluşturmaktadır. Bu işletmeler; kafe, restoran, parfümeri gibi işlevlere dönüşen mekanları oluşturmaktadır. Eski müşteri profili ise; elektrikçi, su tesisatı, rulmancı gibi sanayiye yönelik tedarik sağlayan işletmelerin değişmeyen müşterilerinden oluşmaktadır.

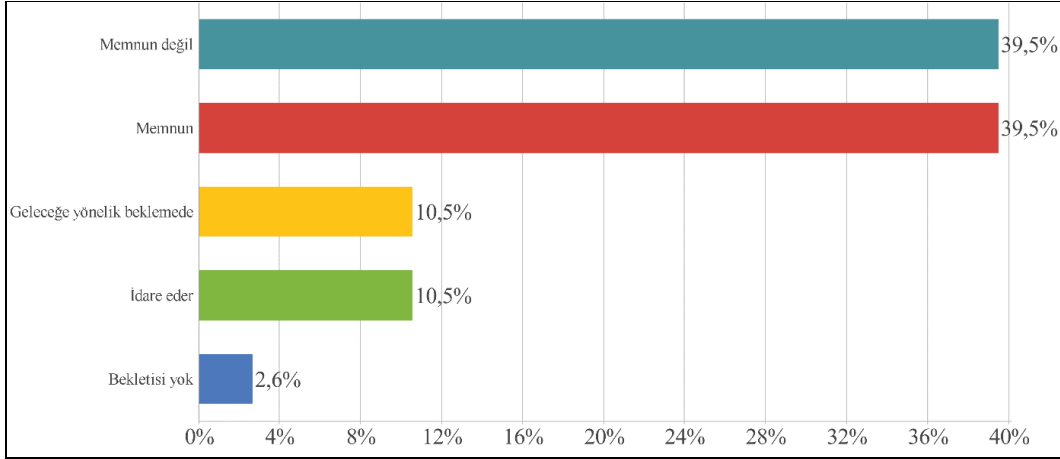
Yeni müşteri profilinde dikkat çeken cevaplardan bir tanesi yerli/yabancı turist profili oluşturmaktadır.

İşletmeciler ile yapılan görüşmelerde yerli turistlerin kuru bir kalabalık oluşturduğu ve projeye meraklarından kaynaklı ziyaret amaçlı gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla belirli yerli müşteri haricinde bölgeye gelen yerli turistlerin merak unsuru olarak bölgeyi ziyaret ettikleri anlaşılmaktadır.

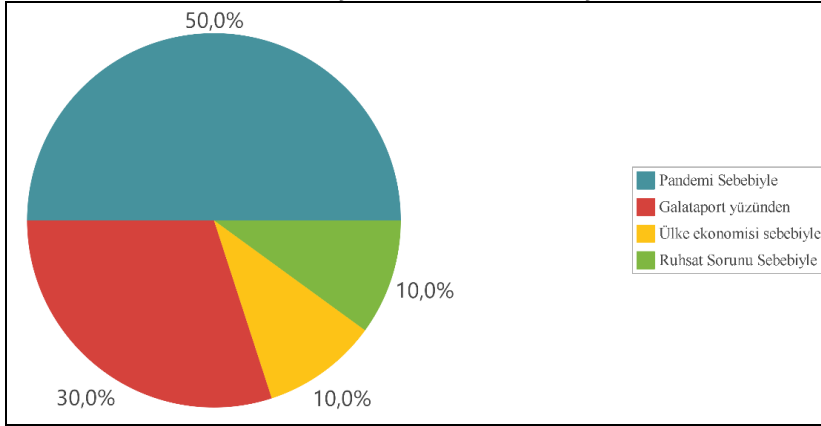
Grafik 17: Müşteri profilinin yerli/yabancı turist dağılımı



Grafik 18: Katılımcıların işletmelerinin kazançlarından memnuniyet durumu



Grafik 19: Katılımcıların işletmelerinin kazançlarından memnun olmama sebepleri



İşletmecilerin %71,8'i projeden memnun olduklarını dile getirmişlerdir. Fakat 'işletme kazancı' sorusunun sonuçları, özellikle yeni işletmelerin işletme kazancından memnun olmadığını ortaya koymaktadır. Projeye birlikte açılan ve geleceğe yönelik beklemede olan işletmeler de bulunmaktadır. Görüşmelerde bu kategoride analize alınan işletme türlerinin de işletme kazancından memnun olmadığı sonucu ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla proje ile birlikte çalışma sahamızı oluşturan Karaköy'ün ekonomik anlamda mobilitenin artacağı tezinin gerçekleşmediği söylenebilir.

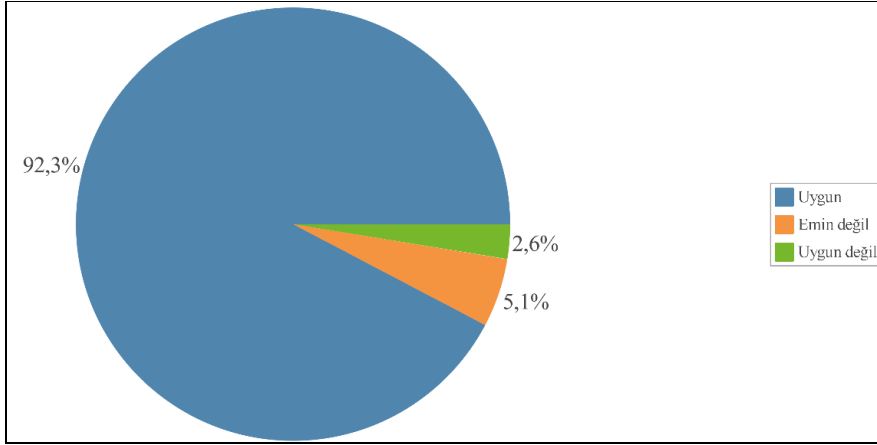
Öte yandan işletmenin kazancından memnun olmak ile Galataport Projesinden memnun olmak arasındaki bir ilişki olup olmaması açısından çapraz bir sorgulamaya aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Grafik 20: Katılımcıların işletmelerinin kazançlarından memnun olma durumları ile projeden memnun olma durumunun karşılaştırılması

Kod Sistemi	Projeden Memnun	Projeden Memnun Değil
İşletme Kazancından Memnun mu?		
Bekletisi yok		
Geleceğe yönelik beklemede		
İdare eder		
Memnun		
Memnun değil		
Ruhsat Sorunu Sebebiyle		
Ülke ekonomisi sebebiyle		
Pandemi Sebebiyle		
Galataport yüzünden		

Tabloya göre projeden memnun olanlar ile işletmelerinin kazancından memnun olanlar büyük oranda aynı kişilerdir. Ayrıca projeden memnun olmayanlar aynı zamanda işletmelerinin kazancından memnun olmayan kişiler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Grafik 21: Katılımcıların kendi işletmelerini bölgeye uygun görüp görmeme durumları



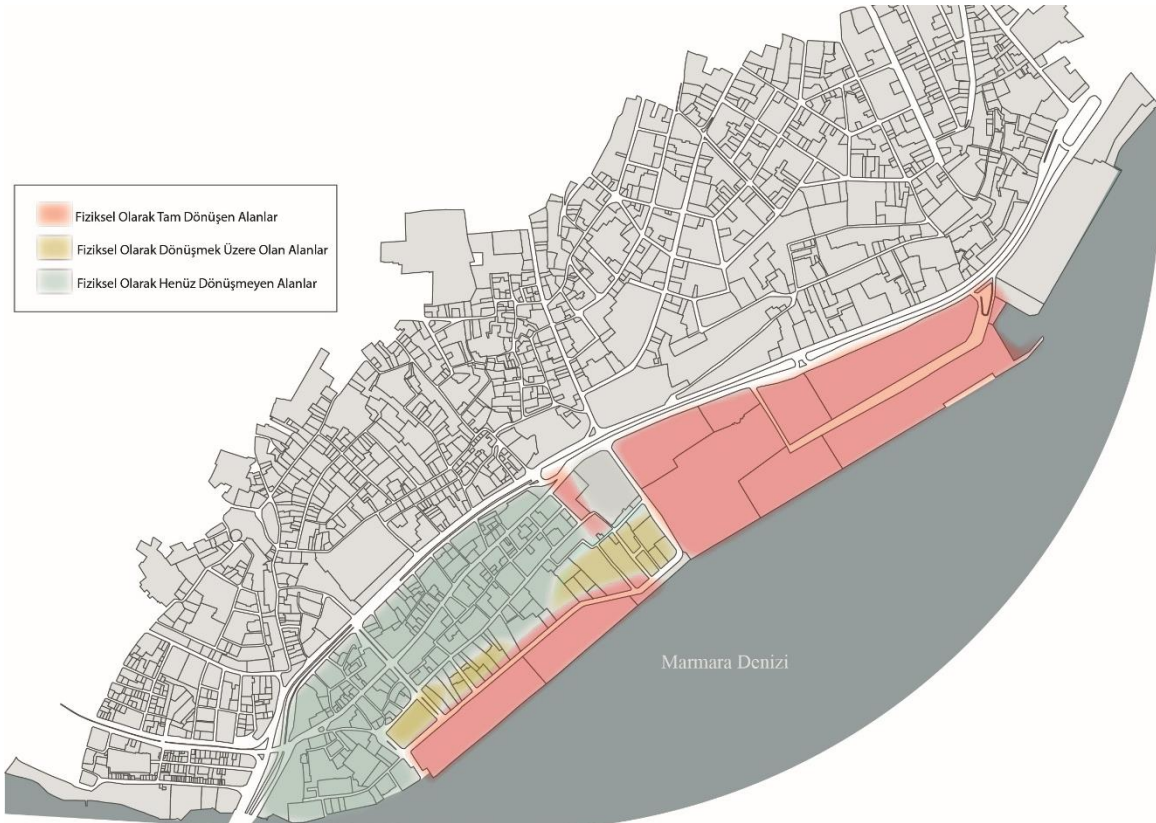
Yukarıdaki grafik, bu bölgede yer seçmiş ve faaliyet gösteren işletmelerin kazançlarından memnun olmadıklarını ama yaptıkları işin bu semte uygun olduğunu netlikle ortaya koymalarını yorumlamak için görüşme notları ile güncel ekonomik konjonktürden yararlanmak gerekiyor. Kent merkezindeki işletmelerin beklentilerinin her koşulda yüksek olması, liberal bir ekonomi politikanın kent ekonomisinde merkezleri stratejik olarak destekleyen ve teşvik eden politikaları ile analiz edildiğinde, mekanın belirleyiciliğini determinist bir yaklaşımla ortaya koyan bir yaklaşımdan çıkarak ilişkiyel bir analize yaklaşmış oluruz.

Karaköy kent ölçeğinde, ekonomi politik sonuçlar ortaya koymanın metodolojik açıdan sorunlu olduğunu iddia ediyoruz. Makro ekonomik sorunlar ile sosyal sorunların küçük ölçekli bir sahada analiz edilmesinin yaratacağı sorunlara dikkat çekmek istiyoruz. Bu ölçek bizi “mekansal determinizm”e (Busquet, 2011) götürebilir ki bu çalışmada bundan sakınmaya çalıştık.

Bu proje sürecinin belirlenmesinin merkezi hükümet ve koalisyonlarınca sürdürülmesi karar süreçlerinin “merkezileşmesi” ve yerelin deterministik bir yaklaşımla tasarlanmasını doğurduğu yönünde yeni tartışma başlıklarını ortaya koymaktadır.

KARAKÖY’DE MEKANIN YENİDEN ÜRETİMİ (URBAN SPATIAL DETERMINISM)

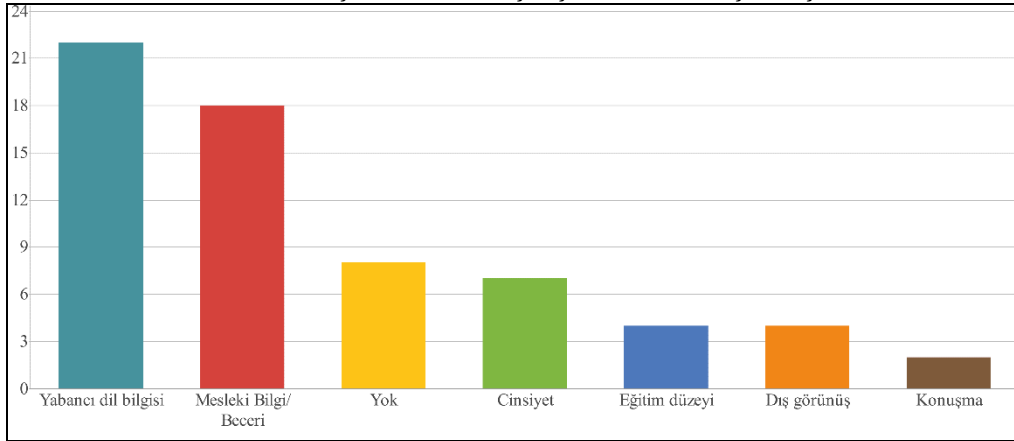
Galataport Projesi gündeme gelişinden günümüze kadar geçen süreçte özellikle yakın çevresi olmak üzere Karaköy’de köklü değişiklikleri de beraberinde getirmiştir. Soylulaştırmaya neden olan kentsel projelerinin hem kanıtı hem sonucu olarak açığa çıkan bu değişimler fiziksel, sosyal, kültürel ve ekonomik bir yeniden yapılanma olarak mekanda tezahür etmektedir.



Harita 4: Galataport ve çevresindeki fiziksel dönüşümü gösteren harita

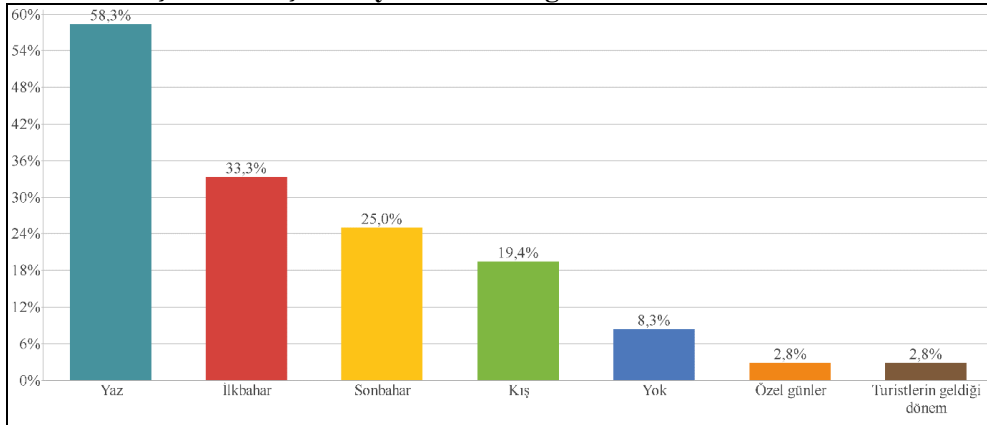
Harita 4 fiziksel kent mekânının yeniden yapılanma sürecine dair net bir okuma sunmaktadır. Söz konusu harita Galataport proje alanı ve çevresindeki fiziksel dönüşüme dair genel bir tablo çizmektedir. Haritadan da görüleceği üzere bölgede şu anda tam dönüşen, dönüşmekte olan ve henüz dönüşmeyen binalar bulunmaktadır. Proje alanı ve devam eden sahil aksı boyunca yapılar tam dönüştürülmüştür. Tam dönüştürülen yapıların yakınındaki yapılar dönüşüm sürecindedir. Karaköy'ün sahilden ve projeden nispeten daha uzak alanları ise henüz dönüşüm sürecine girmemiştir. Buradaki fiziksel dönüşüm için genel bir değerlendirmek yapmak gerekirse; proje alanından uzaklaştıkça yapılardaki dönüşüm oranı da azalmaktadır. Böylece soylulaştırmanın en net okunacağı bölgeler proje alanı ve yakın çevresidir. Öte yandan şunu da belirtmek gerekir; her ne kadar yeşil ile gösterilen alanlar fiziksel olarak henüz dönüşüme uğramasa da işlevsel olarak dönüşüme uğradığı saha araştırması esnasında açık bir şekilde görülmüştür. Fiziksel dönüşümün gerçekleşmemesi veya dönüşümü için mülkiyet yapısı, tarihi değeri vs. gibi farklı etkenlerin varlığı söz konusudur. Dolayısıyla sonraki süreçlerde fiziksel dönüşümün bölge geneline yayılması beklenmektedir.

Grafik 22: Katılımcıların işletmelerinde çalıştıracakları kişiler için kriterleri



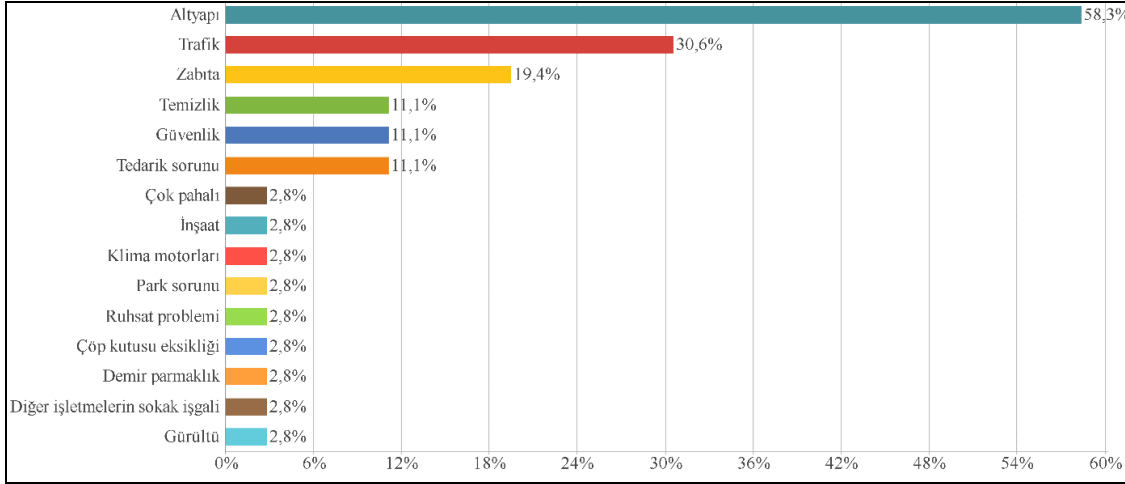
Katılımcıların işletmelerinden çalışacak kişiler için en belirgin beklentisi yabancı dil bilgisinin olmasıdır. Gerek proje alanındaki yeni işletme türleri gerekse proje alanını turizm potansiyeli göz önünde bulundurulduğunda yabancı dil kritik önem kazanmaktadır.

Grafik 23: İşletmeler için en iyi sezonun dağılımı



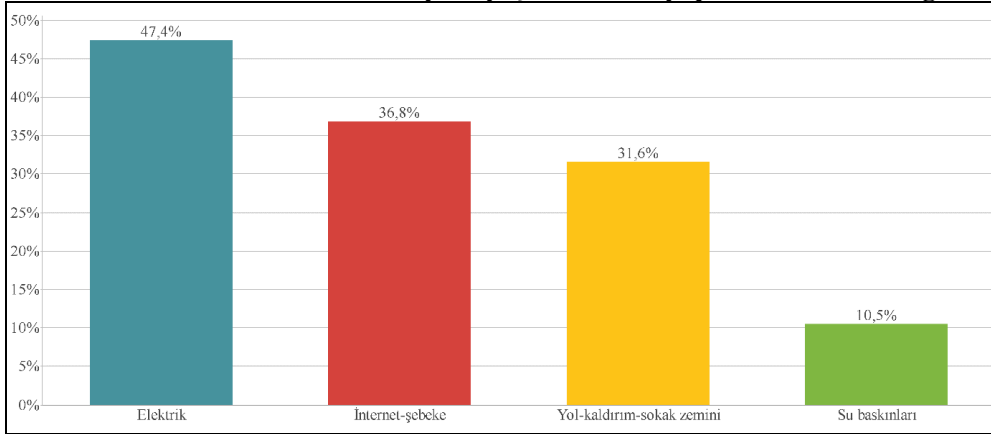
Yukarıdaki sonuçlar, bölgenin turizme ve turist ziyaretlerine endeksli bir ticari yapıya dönüştüğünü ortaya koymaktadır. Aşağıdaki grafik göstergeleri de bu durumu desteklemektedir. Türkiye genelinde hala ağırlıklı olan “deniz-kum” ağırlıklı turizmin, İstanbul özelinde sezon temelinde farklılaşmadığını göstermektedir.

Grafik 24: Katılımcıların Karaköy'de yaşadıkları sorunlar



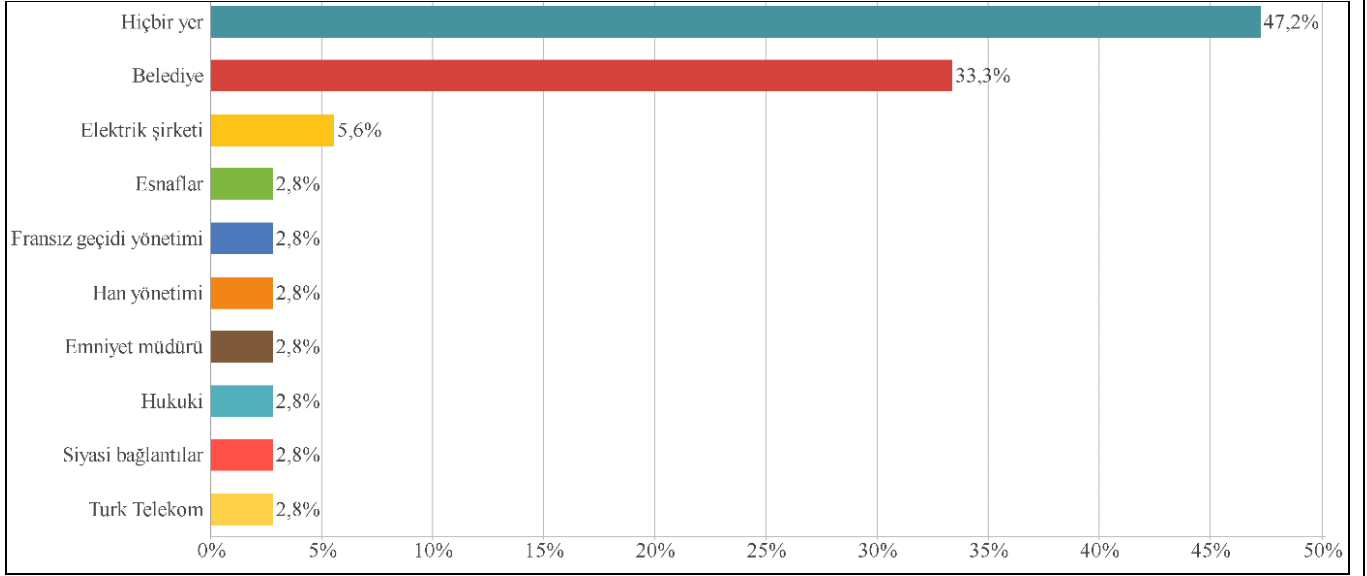
Yaşanılan sorunlar sorusu somut konuları netlikle ortaya koymaktadır. Bu sorun başlıklarının farkı bize ne anlatır? Aslında kent merkezinde örneğin Sirkeci vb yerlerde de oldukça benzer sorunlar dile getirilmektedir. Altyapı temelinde farklı bir ayrım ortaya çıkmaktadır. İnternet alt yapısı, ofis kullanımı ve talebinin türü açısından oldukça önemli bir sonuçlar üretmiştir. Büyük beklentiler ile bu bölgeye gelen ofislerin ve işyerlerinin altyapı yetersizliği sonucunda kendi olanakları ile mevcut yetersizliği gidermeye çalışması, “kamusal” olan alt yapının özel girişimler ile “özelleştirme” değil “özelleşme” doğurduğu görülmektedir.

Grafik 25: Katılımcıların Karaköy’de yaşadıkları altyapı sorunlarının dağılımı



Alt yapının projenin inşası ve işletilmesindeki rolünün önemli olabileceği varsayımı ile bunu sahada özellikle eski ve yeni işletmelere sorarak her bir alt yapı türüne dair “durum-sorun-yeni ihtiyaçlar”ın Galataport Projesi ile birlikte nasıl değiştiğine baktık. 2.Gelişme raporunda bu sonuçlara yer verilmişti. Fakat bu konu yapılan ek görüşmeler ile güncellendi. Belirtildiği gibi alt yapı konusu, projenin bölgedeki “dönüştürücü etkisi”ni ortaya koyan “niceliksel” bir göstergedir. Fakat sahada elde ettiğimiz yeni bulgular, internet gibi bir alt yapının bölgedeki talebi üzerinden Karaköy bütününde gerçekleşen “niteliksel” bir dönüşümün göstergesi olarak okunabileceğini ortaya koymaktadır. Niteliksel dönüşüm, sınıfsal yapının değişimine işaret etmektedir. Yeni kullanıcı olan profesyoneller ve yeni işletmeler, eski işletmelerden farklı olarak, daha gelişmiş ve iyileştirilmiş bir internet altyapısına ihtiyaç duymaktadır. Bu ihtiyacın giderilmesi konusunda, yeni işletme ve profesyonel meslek ofislerinin kendi koşulları ile mevcut altyapı sağlayıcının maliyetinden çok daha fazla bir internet maliyetine katlanmaları, “tamamlanmamış geleceğe yatırım” gibi görünmektedir. Geleceğe dair duyulan iyimser beklentilerin ne derece karşılandığını raporun sonuç bölümünde ayrıca ele acağız.

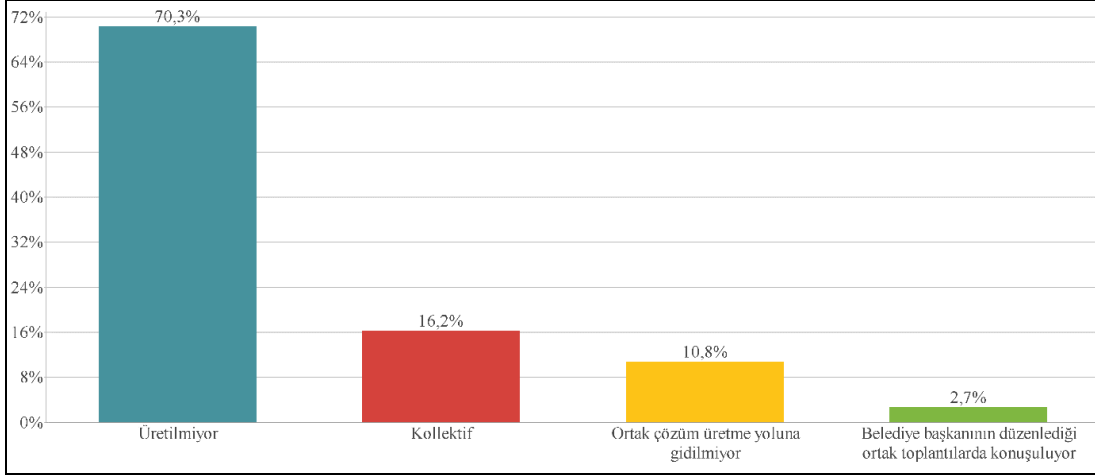
Grafik 26: Katılımcıların Karaköy’de yaşadıkları sorun için başvurdukları yerler



Araştırma kapsamında görüşmecilerimize sorun yaşadığında nereye başvurduklarını sorduğumuzda alınan çoğunluklu yanıt, *hiçbir yer* yer olmuştur. Bu soru anket içinde farklı derinlemesine görüşmede farklı cevaplanmaktadır. Süreci ve etkileri dinamik biçimde devam eden bir proje alanında, soruların yanıtlarını niceliksel/niteliksel araştırmaya yöntemleri içinde aramanın sonuçlarını çok belirgin biçimde görmekteyiz. Bu iki yöntemin bazen bir arada bazen ön araştırma sonuçlarına göre birinin gerekçeleri ortaya konarak tercih edilmesi gerekiyor.

Derinlemesine görüşme, gözlem ve yarı yapılandırılmış görüşmelerin kayıt altına alınması istenmeyen kısımlarında ortaya çıkan sonuçlar, sorunların çözümünde enformel kanallar harekete geçirilmekte yanı sıra formel-kurumsal kanallar da kullanılmaktadır.

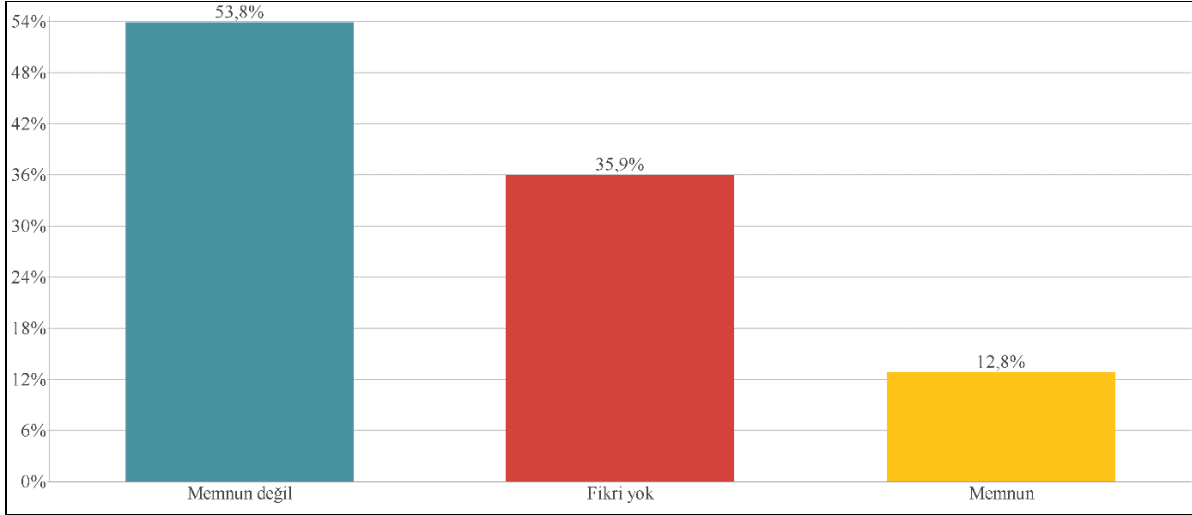
Grafik 27: Katılımcıların yaşadıkları sorunlar için çözüm yolları



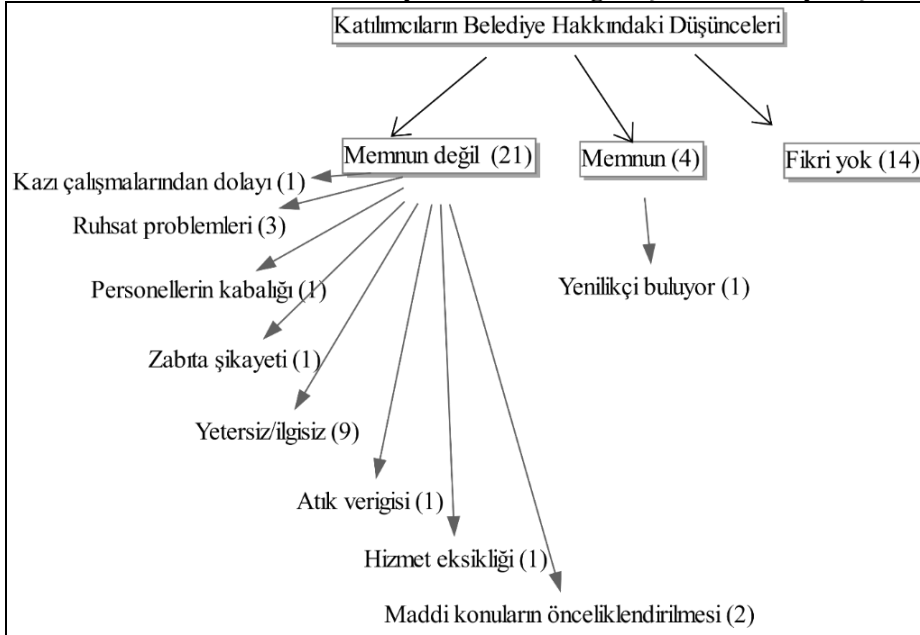
Ortak çözüm üretme arayışlarının olmasının imkanları var mı?

Mülkün el değiştirmesi ile gerçekleşen piyasa hareketliliğine dayalı rant yaratma hedefleri beraberinde bazı ortaklıkların kurulmasını gerektirmektedir. Bu ortaklıklar aynı zamanda gerilimli bir kaynak paylaşımını da ortaya koyabilmektedir.

Grafik 28: Katılımcıların belediye hakkındaki görüşleri



Grafik 29: Katılımcıların belediye hakkındaki görüşlerinin detaylı açılımı

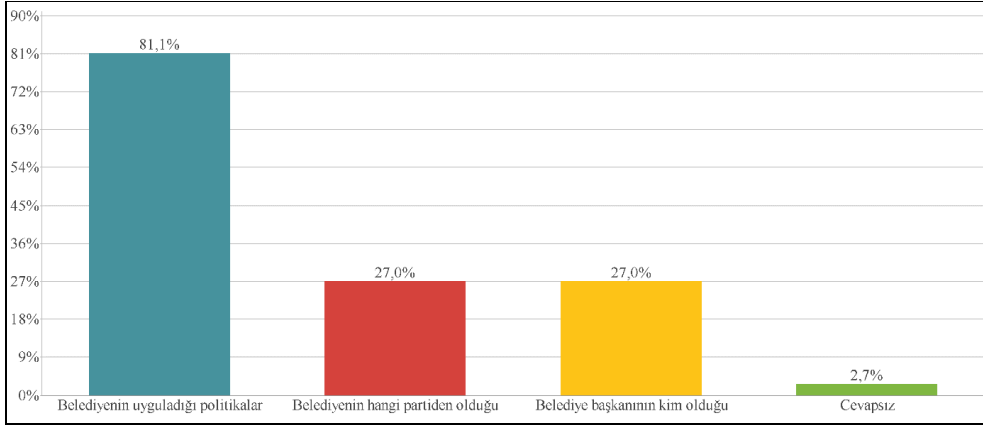


(Rakamlar cevaplama sayısını vermektedir)

Bu sorunun cevabı, öncelikle belediyelerden beklentilerin fazlasıyla artmış olduğunu göstermektedir. Belediye hakkında işletmelerin fikrini alma meselesi; işletmeler kendi yatırım alanlarına hizmet edecek beklentiler üzerinden belediye yönetimini ve politikalarını değerlendirmektedir. Menün olmak ya da olmamanın ortaya koyduğu şey ne? Bu bulgudan hareket etmek ne kadar doğru? Belediyeyi bir projenin süreci içinde görmeye çalışmak yönetsel açıdan sorunlu.

Bu soru üzerinden “zabıta” hizmetini belediyenin proje alanındaki hizmetlerinin çatışmalı hale gelmesi üzerinden, önemli bir aktör olarak öne çıkmasını analiz etmek gerektiği. Bu konu araştırma önerisi ve kurgusu içinde yer almadığı halde, araştırmanın bulgularının tartışılması aşamasında “zabıta” bir metaforik anlatımla önemli bir tartışma başlığında ele alınmıştır.

Grafik 30: Katılımcılar için iyi bir belediyenin nasıl olacağına dair cevaplar



Bu soru bize neyi veriyor? Yatırım sürecinin aktif olarak işlediği bir süreçte bu soru bize nesnel ilişkileri anlamamıza dair bir sonuç-bilgi vermiyor.

Bu sorunun hangi aşamada ve kime sorulduğu önem taşıyor. Bu araştırmada proje bitirildikten ama sahada hala inşaat ve dinamik bir mülk piyasa hareketinin olduğu aşamada bu soru işletmelere soruldu.

İşletmelerin belediyeden beklentisinin çok yüksek olması (talepkâr olmaları); zabıta trafiği ile oluşan belediye-işletme gerilimini yorumlamak bize anlamlı bir tartışma açıyor.

Merkezi devlet, projeler üzerinden belediyelerin görev ve harcamalarını arttırmaktadırlar. (Bu tür projeler, bir “yerel yönetim maliyeti” yaratmaktadır. Bu maliyetler:

1-Ekonomik bütçe üzerindeki baskısının artması

2-Personel Maliyeti

3-Siyaset yapma alanının daralması.

Yukarıdaki grafik, belediyenin sahada yaptığı işleri ile önemli görmektedir. Belediye başkanı (aktör etkisi), başkanın ve yönetimin partisi gibi faktörler, sermaye yatırımlarının yoğun olduğu proje bölgelerinde etkisini yitirmektedir.

Sonuç olarak; görüşmeler kapmasında dikkat çeken bir unsur olarak; Karaköy’ün eski işletmelerinin dünya pazarı için gitmemesi gerektiği anlaşılmaktadır. Eski işletmelere ait bir showroom ile ürünlerinin sergilenebileceği bir alanın olması ve böylece Karaköy’ün eski çehresinin bir nebze de korunarak ülke ekonomisi için önemli ihracatın yapmaya devam etmesi sağlanabilir. Bölgede yıllardır devam eden ticaretin korunmasına da olanak tanınabilir. Görüşmecilerin cevapları Karaköy’ün soylulaşmasına yönelik olduğu görülmektedir.

3. KISIM

GALATAPORT ZAMAN SERİSİ STATA SONUÇ RAPORU

Proje alanımız olan Karaköy bölgesinde, mikro veriler ile bir yıl içinde bu alanda değişikliklerin gözlenmesi için zaman serisi veri analizi yönetimi ile çalışılmıştır. Ana endeks olan Soylulaştırma Endeksi; projeye yakınlık endeksi, mülkiyet endeksi ve sınıfsal endeks olmak üzere üç alt endeksten oluşmaktadır. Alt endekslerin çalışmada kullanılması soylulaştırma kavramı açısından da önem teşkil edileceği düşünülmüştür. Dolayısıyla alt endekslerin her biri soylulaştırmanın ana hatlarını oluşturan ve mega projelerin buldukları alanları dönüştürme kapsamında etkileri ile ilgilidir. Projeye yakınlık bileşeni, mega projelerin buldukları alanlarda sokak ve caddelerin ne derecede dönüşmeleri ile ilgili olmuştur. Bu bileşen altında yer alan sokak ve caddelerin projeye yakınları ve dönüşümleri analiz edilmiştir. Mülkiyet alt bileşeninde odak noktası proje çevresinde yer alan mülklerin el değiştirmesi, fiyat artışları, kullanıcı değişikliği ve mülkiyetin yer değiştirmesi ile ilgili olmaktadır. Soylulaştırma kavramı, mega projeler çevresinde yer alan konutların değerleri artmaktadır. Söz konusu konutlar projelere bağlı olarak değişiklik göstererek; otel, restoran, kafe... gibi alanlara dönüşmektedir. Burada bir homojeniteden söz etmek mümkündür. Sınıfsal alt bileşeninde ise mega proje dönüşümlerinde kamusal yatırım, meslek grupları değişikliği ve yeni kullanıcı kitlesi getirmektedir. Bu değişkenler sınıfsal alt bileşenini oluşturmuştur.

Bölgenin (Galataport) farklı özelliklerini ortaya koyan verileri nesnelleştirerek yeni bir metodolojik yaklaşım geliştirilmesi için yarı yapılandırılmış görüşme verileri nicel verilere dönüştürülerek zaman seri analizi yöntemiyle test edilmiştir. Yarı yapılandırılmış görüşmelerin bitmesiyle birlikte veriler revize edildi. Zaman serisi analizi yeni veriler ile tekrar analiz edildi. Böylece yeni analiz sonucunun bir önceki analiz sonucundan farklılığı test edildi.

Araştırmanın başlangıcı ve sonunda katılımcılarla yapılan görüşmelerde zaman serisi veri analizi kullanılarak bu alt bileşenler çerçevesinde ana endekste meydana gelen değişiklikler analiz edilmek istenilmiştir. Zaman serisi veri analizi yönetimi, kent araştırmalarında yeni bir yöntem denemesi olarak çalışıldı. Bunun eksiklikleri ve katkıları denemek istendi. Araştırma projemizin süresinin bir yıl olması, değişikliklerin analiz açısından değerlendirilmesini sınırlamıştır. Değişkenlerin analiz sonucunda anlamlı çıkmaması, araştırma süresinin kısa olması ile ilgilidir. Dolayısıyla analizin istatistik değerlerine bakıldığında sabit değişken haricinde diğer değişkenler yorumlanamaz.

Zaman serileri bir dönemden diğerine (gün, hafta, ay, mevsim, yıl ...) değişkenlerinin değerinin ardışık bir şekilde gözlemlendiği sayısal büyüklüklere. Zaman serilerinin gelecekte gösterecekleri performans ve davranış biçimini önceden kestirmek karar verme açısından önemlidir. Zaman serileri analizi bir serinin özelliklerini özetler ve serinin göze çarpan yapısını ortaya koymaya çalışır.^[1] Zaman serileri analizleri hem zaman boyutunda hem de frekans boyutunda yapılabilir (Van, 2022).

Zaman serisi analizinde verilerin sırasının önemi büyüktür. Zaman serisi verilerinin diğer seri verilerinden farklı olmasının en belirgin özelliği, zaman süreci içerisinde serideki gözlem değerlerinin birbiri ile bağımlı olmasıdır. Zaman serisi modelleri serinin iç dinamik modellerinden hareketle serinin davranışlarını açıklamaya çalışır. Bu yönüyle diğer ekonometrik modellerden farklılık göstermektedir (Van, 2022).

Hipotez: İşletmelerin proje sahasına yakınlığı soylulaştırmaya pozitif etki eder.

Bağımlı Değişken:

Soy: Soylulaştırma

Kavramsal olarak analiz edilerek nicel olarak hesaplanması hedeflenmektedir. Endeks tematik olarak soylulaştırmanın konusu oluşturan kavramlar analiz edilerek 3 endeks oluşturulmuştur. Bu endekslerin ortalaması alınarak bir endeks oluşturması hedeflenmektedir.

1-Projeye Yakınlık Endeksi (0-1 arasında değer belirlenmiştir.)

1. Mumhane Caddesi'nde yer alıyor ise 1 puan,
2. Hoca Tahsin Caddesi'nde yer alıyor ise 0.75 puan,
3. Necatibey Caddesi'nde yer alıyor ise 0.5 puan
4. Bölgede bulunan hanlarda yer alıyor ise 0.25 puan olarak hesaplanmıştır.^[1]

2-Mülkiyet Endeksi (0-1 arasında değer belirlenmiştir.)

- Mülklerin el değiştirmesi 0.25 puan,
Mülkiyetin fiyatının artması 0.25 puan,
Mülkiyetin kullanıcısının değişmesi 0.25 puan,
Mülkiyetin yenilenmesi 0.25 puan olarak belirlenmiştir.

3-Sınıfsal Endeks (0-1 arasında değer belirlenmiştir.)

Galataport gibi büyük turizm yatırımları kentsel çerçevede sınıfsal değişikliği getirmektedir. Bu kapsamda;

- kullanıcı kitlesi getirmesi 0.25 puan,
- grupları oluşturması, profesyonel sınıfı çekmesi 0.25 puan,
- yatırımın olması 0,5 puan.

Yeni
Yeni meslek
Kurumsal

3 endeks hesaplandı ve ortalaması alınarak analize alındı. Endeks modelin bağımsız değişkenini oluşturmaktadır. 0 ile 1 arasında değer ile soylulaştırma endeksi nicel olarak hesap edilmiştir.

Bağımsız Değişkenler:

İşletmeye etkisi: İşletmeye etkisi (Evet: 1 Hayır:0)

Proje memnuniyet: Galataport Projesi'nden memnun musunuz? (Evet: 1 Hayır:0)

Bölge Uygun: Bu iş bu bölge için uygun mu? (Evet: 1 Hayır:0)

Kazanç: İşletmenin kazancından memnun musunuz? (Evet: 1 Hayır:0)

Bağımsız değişkenler oluşturulurken anket verileri dikkate alınmıştır.

Soyt= $\beta_0t+\beta_1$ işletmeyeEtkisi+ β_2 projememnuniyett+ β_3 Kazançt + β_4 BölgeUygunt+ut

Yöntem: Zaman Serisi

Zaman-Time (week): (2022w1-2022w40)

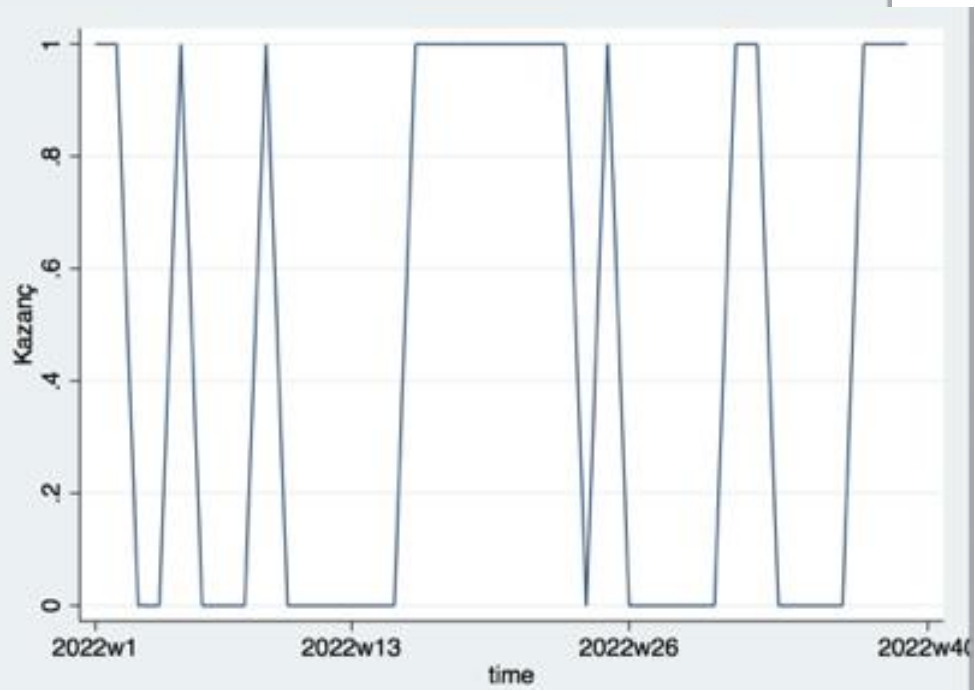
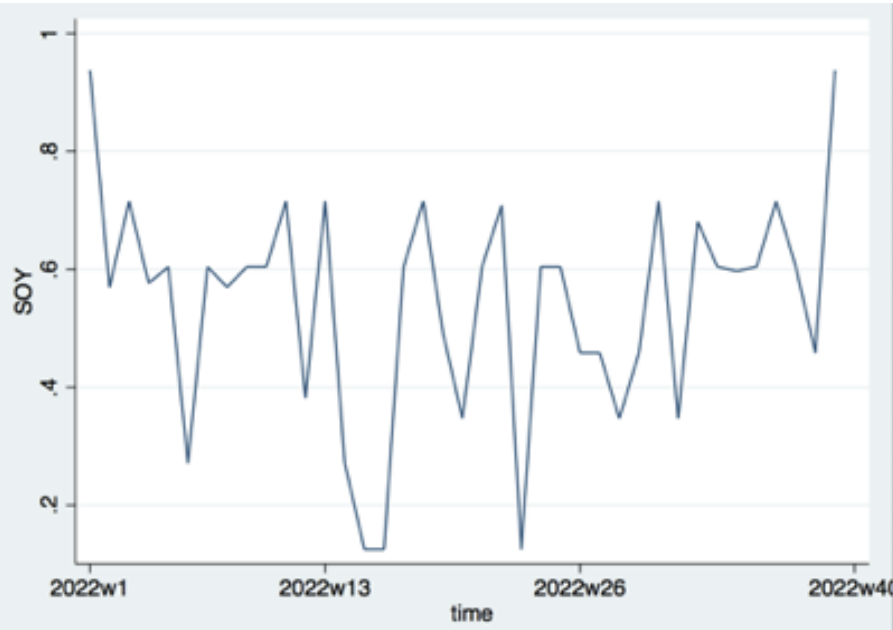
StataMP 17 yazılımı kullanılarak zaman seri analizi yapılarak sonuca ulaşılmıştır.

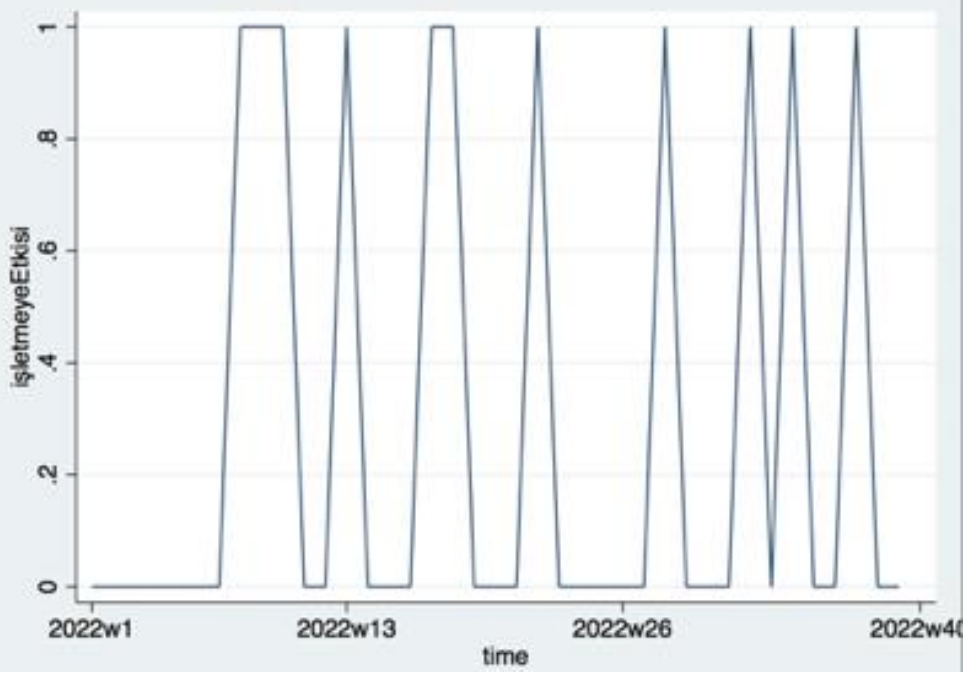
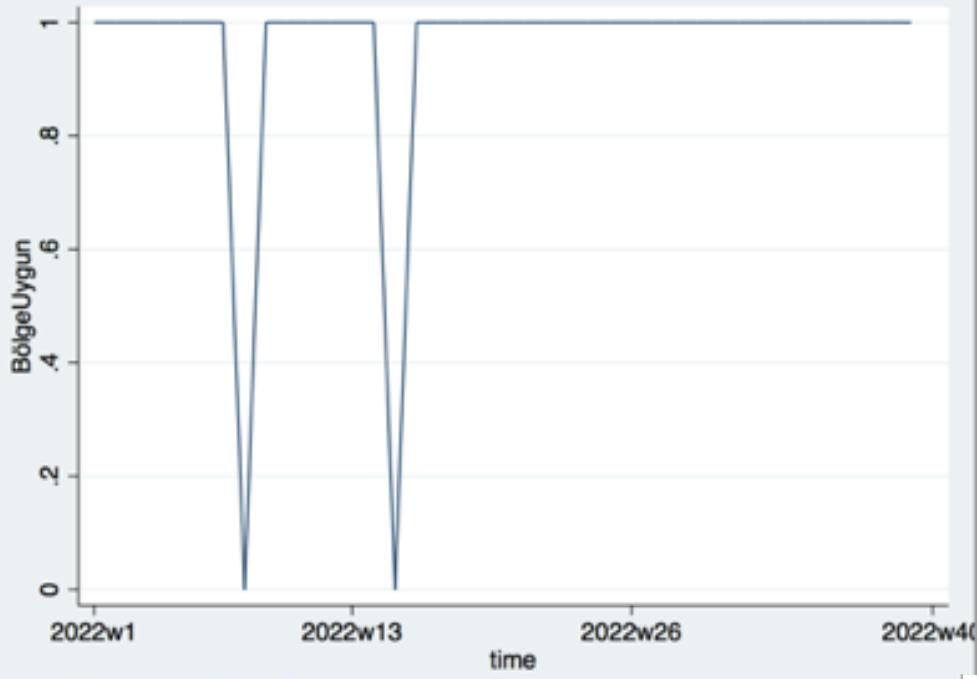
. reg soy isletmeyeEtkisi projememnuniyet Kazanc BolgeUygun

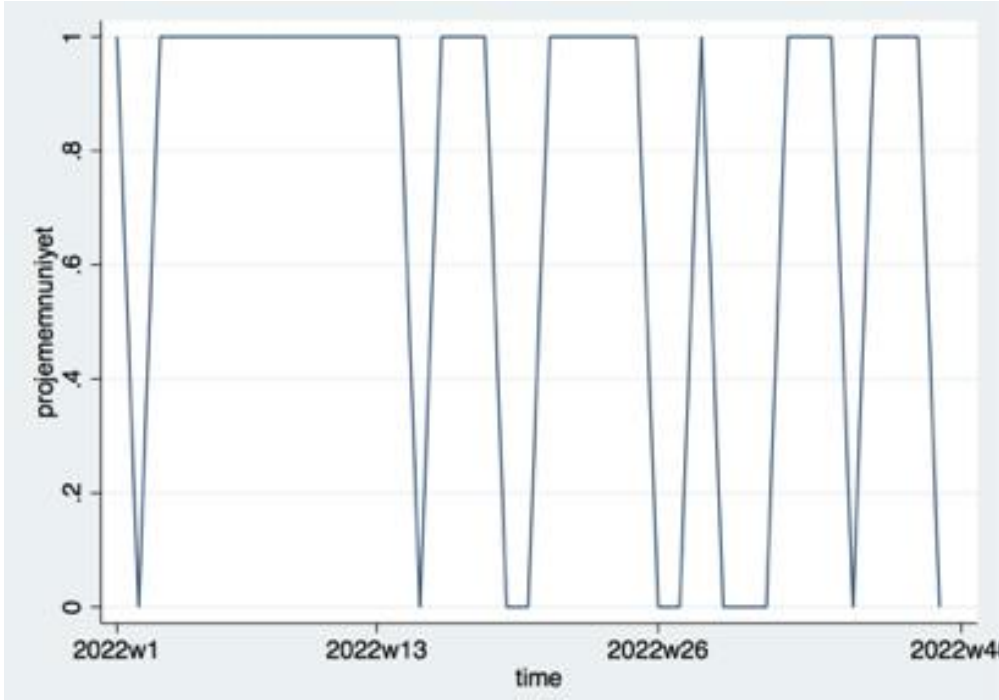
Source	SS	df	MS	Number of obs	=	39
Model	.177139698	4	.044284924	F(4, 34)	=	1.21
Residual	1.24947874	34	.036749375	Prob > F	=	0.3266
Total	1.42661844	38	.037542591	R-squared	=	0.1242
				Adj R-squared	=	0.0211
				Root MSE	=	.1917

soy	Coefficient	Std. err.	t	P> t	[95% conf. interval]
isletmeyeEtkisi	.1105871	.0762041	1.45	0.156	-.0442782 .2654524
projememnuniyet	.0020033	.0755294	0.03	0.979	-.1514908 .1554975
Kazanc	-.0023836	.0638218	-0.04	0.970	-.1320851 .1273178
BolgeUygun	.232561	.1464387	1.59	0.122	-.0650383 .5301603
_cons	.290927	.1416105	2.05	0.048	.0031399 .5787141

Modelin fonksiyonel şekline karar vermek için grafiklerine daha sonra özet istatistiklerine bakıldı.







Modelin min ve max değerleri arasında çok büyük fark olmadığı için model doğrusal olarak kalmalı. Değişkenler geometrik seri özelliği taşımadığı için logaritmalarnın alınmamasına karar verilmiştir.

```
. summarize soy isletmeyeEtkisi projememnuniyet Kazanc BolgeUygun
```

Variable	Obs	Mean	Std. dev.	Min	Max
soy	39	.5430912	.1937591	.125	.9375
isletmeyeE-i	39	.2820513	.4558808	0	1
projememnu-t	39	.7179487	.4558808	0	1
Kazanc	39	.4615385	.5050354	0	1
BolgeUygun	39	.9487179	.2234559	0	1

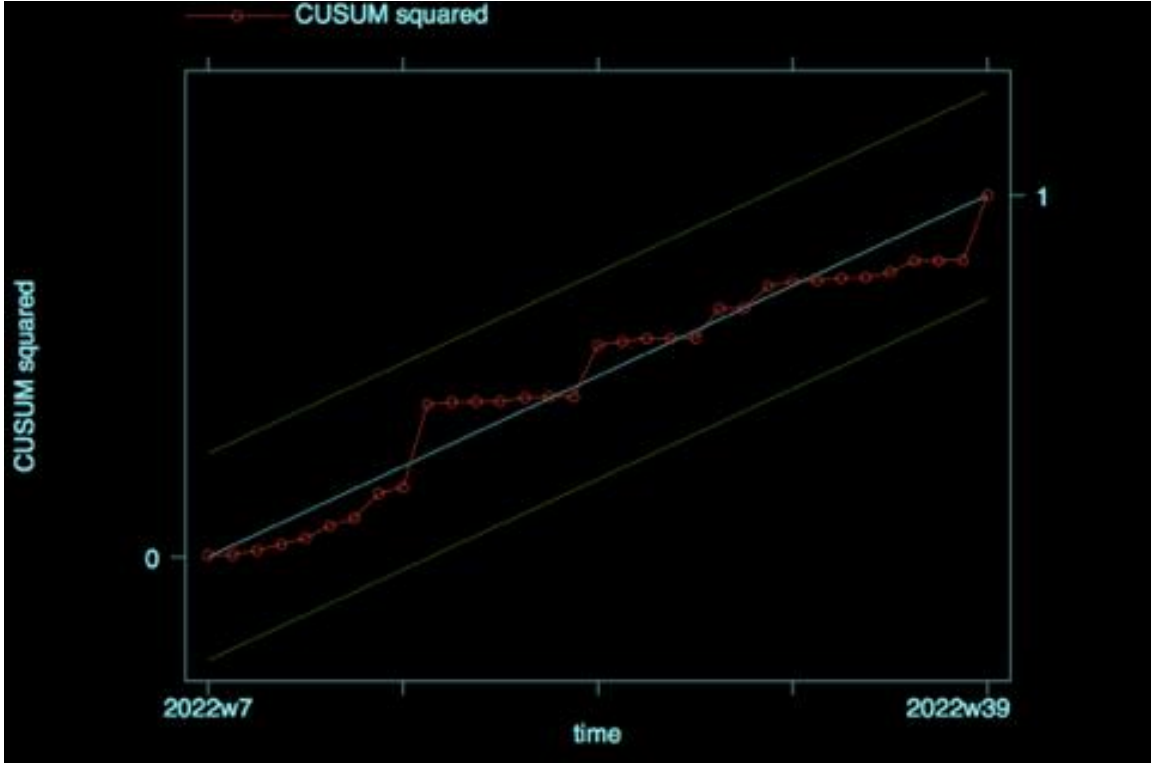
Değişkenler arasında çoklu doğrusal bağlantı sorunu çıkmamıştır.

Mean VIF Kriteri=1.16

```
. estat vif
```

Variable	VIF	1/VIF
isletmeyeE-i	1.25	0.801323
projememnu-t	1.23	0.815703
BolgeUygun	1.11	0.903173
Kazanc	1.07	0.930861
Mean VIF	1.16	

Yapısal kırılma için zaman ve gözlem mikro veriler çalışıldığı için bakılmayabilir. Ancak analiz açısından dışsal testler ile yapısal kırılmaya bakıldı. Uygulanan CUSUM squared testi sonucunda yapısal kırılmanın olmadığı sonucuna varıldı.



Jarque Bera testi ile hata terimlerinin normal dağıldığı sonucuna varıldı.

Jarque-Bera normality test: .2772 Chi(2) .8706

Jarque-Bera test for Ho: normality:

Heteraskedastite için Breusch-Pagan testi uygulandı. Test sonucuna göre heteraskedastite olmadığı sonucuna varılmıştır.

$\chi^2(1) = 0.38$

Prob > $\chi^2 = 0.5376$

Spesifikasyon hatalarını ölçmek için Ramsey Specification ResetF Testi, DeBenedictis- Giles Specification ResetL Testi ve DeBenedictis-Giles Specification ResetS Testi kullanıldı. Tüm testler için Ho reddedilir. Spesifikasyon hatasının olduğu anlaşılmıştır.

5. Ramsey Specification ResetF Testi

- Ramsey RESETF1 Test: $Y = X Yh2$ = 1.727 P-Value > F(1, 33) 0.1979 - Ramsey
 RESETF2 Test: $Y = X Yh2 Yh3$ = 1.173 P-Value > F(2, 32) 0.3223 - Ramsey RESETF3 Test:
 $Y = X Yh2 Yh3 Yh4$ = 0.783 P-Value > F(3, 32) 0.5125

* DeBenedictis-Giles Specification ResetL Test

- DeBenedictis-Giles ResetL1 Test = 1.169 P-Value > F(2, 32) 0.3236
 DeBenedictis-Giles ResetL2 Test = 1.219 P-Value > F(4, 31) 0.3228
 DeBenedictis-Giles ResetL3 Test = 1.219 P-Value > F(4, 31) 0.3228

* DeBenedictis-Giles Specification ResetS Test

- DeBenedictis-Giles ResetS1 Test = 1.174 P-Value > F(2, 32) 0.3232
 - DeBenedictis-Giles ResetS2 Test = 0.799 P-Value > F(3, 31) 0.5037
 - DeBenedictis-Giles ResetS3 Test = 1.219 P-Value > F(4, 31) 0.3228

Otokorelasyonun varlığı sınamak için Breusch-Godfrey testi uygulandı. Test sonucunda otokorelasyonun olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

$F(3, 30) = 0.94$

Prob > F = 0.4318

Modelde olası hataları ortadan kaldırmak için Newey-West tahmincisi kullanılmıştır. Test sonucunda nihai modele

ulaşılmıştır.

```
. newey soy isletmeyeEtkisi projememnuniyet Kazanc BolgeUygun, lag(4)
```

```
Regression with Newey-West standard errors      Number of obs      =      39
Maximum lag = 4                                F( 4, 34)          =      2.13
                                                Prob > F           =      0.0981
```

soy	Newey-West		t	P> t	[95% conf. interval]	
	Coefficient	std. err.				
isletmeyeEtkisi	.1105871	.0843533	1.31	0.199	-.0608394	.2820136
projememnuniyet	.0020033	.0694835	0.03	0.977	-.1392041	.1432107
Kazanc	-.0023836	.056921	-0.04	0.967	-.1180611	.1132938
BolgeUygun	.232561	.1430264	1.63	0.113	-.0581036	.5232256
_cons	.290927	.1340819	2.17	0.037	.0184398	.5634142

Mikro veriler ile çalışıldığı için R-squared değerinin düşük çıkması normal olarak karşılanmıştır. Model genel olarak anlamlı çıkarken, değişkenlerin t istatistik değeri sabit değişkeni dışında anlamsız çıkmıştır. Yeni bir yöntem geliştirildiği ve üzerine çalışıldığı için böyle bir sonucun çıkması normal karşılanmıştır. Dolayısıyla sabit değişken dışında diğer değişkenler bu aşamada yorumlanamaz.

Modelde ana endeks olan soylulaştırma endeksi ve aynı zamanda modelin bağımlı değişkeni oluşturmaktadır. Soylulaştırma endeksi (soy) literatürdeki kavramsal anlamından yola çıkarak üç alt endeksten oluşmaktadır. Bunlar; i) projeye yakınlık endeksi, ii) mülkiyet endeksi ve iii) sınıfsal endekstir. Bağımsız değişkenler olarak da yarı yapılandırılmış görüşmeler kapsamında toplanan verilerin sayısallaştırmalarıyla i) projenin işletmeye etkisi (işletmeye Etkisi), ii) görüşmecilerin projeden memnun olma durumu (projeme memnuniyet), iii) işletmelerin kazanç durumu (Kazanç) ve iv) işletmenin içinde bulunduğu bölgeye uygunluğu (Bölge Uygun) oluşturmuştur. Modelin bağımsız değişkenlerinin t istatistik değerleri 0,05 oranından büyük olduğu için yorumlanamaz. Dolayısıyla çalışmanın 'İşletmelerin proje sahasına yakınlığı soylulaştırmaya pozitif etki eder.' hipotezi red/kabul edilememiştir.

SONUÇ

Sonuç raporu niteliğindeki bu rapor kapsamında saha araştırmasının bulguları, yapılan yeni görüşme, gözlem ve araştırmalar ile güncellenmiştir. Bu güncel sonuçlar yukarıda grafik gösterim ve yorumları ile ortaya konmuştur. Zaman serisi analiz de yine yeni yapılan görüşme bulguları ile güncellenmiştir. Bu raporda önemli katkı, kuramsal tartışma ile soyutlanan sonuçlar olmuştur. Bu bölümde bulgular kavramsal bir çerçevede analiz edilebilmiştir. Ayrıca bu analizlerin “eski ticari bölgelerin dönüşümü”; “soylulaşan kentsel alanlar”; “liman bölgelerinin dönüşümü” gibi benzer konular üzerine yapılacak araştırmalara referans olacağı öngörülmektedir.

Araştırma projesi, kendi içine kapalı bir formda gerçekleşen ayrıca projelerin yarattıkları mülkiyet değerlerindeki değişim, alınan plan kararlarının dönüştürücü etkileri ve proje yatırımcılarının kendi kentsel bölgelerinde bulunan ilgili aktörleri sürece dahil edip etmediğini ortaya koymak üzere tasarlandı. Araştırma, elde edilen veri türlerini, yöntemin türü ile ilişkili bir biçimde analiz ederek; metodolojik açıdan özgün bir katkı yapma çabasını da gerçekleştirebilmiştir. Bu katkı, bu raporda 2.kısımda yer alan grafiğin temsil ettiği verinin değerlendirilmesinde ortaya konmaya çalışıldı.

Bu araştırmada kullanılan “zaman serisi veri analizi” bu tartışmalar için hipotetik bir varsayımları test etmek üzere kullanılarak; elde edilen sonuçlar değerlendirildi. İki aşamada saha araştırmasının farklı zaman aralıklarında, belirlenen “bağımlı-bağımsız” değişkenler ile oluşturulan fonksiyon, soylulaştırma konusunda çalışmamızın tartışmaları ve literatür referansları ile belirlenen “hipotez”e dayandırıldı. Ana endeks olan Soylulaştırma Endeksi (projeyle yakınlık endeksi, mülkiyet endeksi ve sınıfsal endeks) yanı sıra alt endeksler (alt endekslerin her biri soylulaştırmanın ana hatlarını oluşturan ve mega projelerin buldukları alanları dönüştürme kapsamında etkileri ile ilgilidir) ile indeks işletilmiş ve elde edilen sonuçlar yukarıda detayları ile verilmiştir. Buna göre projeye yakınlık bileşeni ile mega projelerin kendilerine en yakın olan sokak ve caddelerde dönüştürücü etkileri yüksek çıkmaktadır. Mülkiyetin el değiştirme seçeneğine dair sonuç ise “mega proje mülklerin el değiştirmesini arttırmaktadır” tezini doğrulamıştır. Bu analiz yönteminin kullanımı, analiz edilen sürecin anlamlı bir uzunlukta olmasını gerektirmektedir. Zira yarı yapılandırılmış görüşme verilerinin nicel verilere dönüştürülmesi, bir yıl gibi kısa süreli zaman aralığında yapıldığında, elde edilen niteliksel “verilerin nicelleştirilmesi” gibi bir uyarlamayı doğurmaktadır. Bu durum bize “verilen nesnelleştirilmesi” gibi bir kavramsal tartışmaya götürmüştür.

Bu araştırma, Galataport İstanbul Projesinin Karaköy ve çevresinde yarattığı “dönüştürücü etkileri” ortaya koymaya çalıştı. İşletmeler ile yapılan yarı yapılandırılmış kurum anketleri ile görüşmeyi kabul eden kurum görüşmeleri saha araştırmasının temel araçları oldu. Bu verileri arttırmak üzere sahada gözlem ve sokak ölçeğinde gerçekleşen dönüşümler de izlenmiş ve bilgi olarak kullanılmıştır. Araştırmanın diğer bölümü ise ilgili literatürün araştırılması; internet ortamında paylaşılan görüş ve değerlendirmelerin analiz edilmesi, kurum bilgileri ve rollerinin araştırılması üzerine oldu.

Karaköy, Osmanlı modernleşmesinden itibaren tarihsel olarak ticaret ve liman fonksiyonları ile finans merkezi olan Bankalar Caddesi ile her zaman İstanbul metropolünün önemli bir merkezi olmuştur. Günümüze kadar devam eden liman ve ticaret fonksiyonları dönemler itibariyle dönüşüm geçirmesine rağmen ekonomik fonksiyonlarda bir devamlılık olmuştur. Bu devamlılık kıyıda inşa edilen bir mega projenin dönüştürücü etkisi altına girmiş midir? Bu araştırma, ekonomik faaliyetleri, kentsel yaşamın ve mekanın devamlılığı organize eden yani kentin bütünlüğünü sağlayan bir etmen olarak ele almıştır.

Karaköy alanındaki dönüşümlerin günümüze taşınan şekliyle 1980 sonrası sanayisizleşme politikalarının etkisinde geliştiğini daha önceki raporda tartışmıştık. Yasal süreç, Galataport Proje sahasının özel bölge ilanı ile başlayan sürece dair açılan TMMOB gibi meslek odaları ile Liman İŞ Sendikasının davalarına yer verilmişti. Bu süreçlerin incelenmesi, bu araştırma projesi için önemli sonuçlar ortaya koymuştur. Özellikle özel bölge ilanları ile kentin bölgelere bölünerek yapılaşması olgusu kuramsal ve yöntemsel çerçeve açısından göz önüne alınmış ve bir tartışma çerçevesi olarak geliştirilmiştir.

Tarihi yapıların varlığı, kentsel mekana bir “bütünlük” temelinde dağıldığı ve organik bir sisteme dayalı olarak varlık gösterdiği görülmektedir. Özel Bölge ilanları ile bu bütünlüğün varlığı parçalı hale gelmektedir. Süreç “özel bölge ilanı” ile “bölünerek” başlıyor. Bu bölünme, proje bölgesinin ve etki alanının sınırlarını belirlemeyi ve “tarihsel olan, kıyı alanı” gibi fiziksel potansiyele dayalı tanımlamayı beraberinde getiriyor. İlgili taraflar ve aktörlerin söylemleri incelendiğinde bu “bölünmenin” yeniden nasıl bir yeniden inşa sınırı ya da etki alanı

çizdiğini ortaya koymaktadır.

Karaköy Salı Pazarı Limanı'nın özelleştirilmesi tartışmaları ve pratiği ile başlayan kentsel değişim süreci, Galataport İstanbul Projesinin 2022 yılında hizmete açılmasına kadar olan sürecini başlatan ana etmen olmuştur.

Erbaş ve Emre (2021)'nin tarihsel liman miraslarının plan ve projelerin yarattığı etkileri görmek üzere yapmış oldukları çalışma, Perşembe Pazarı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, Galataport İstanbul Projesi'nin Bizans, Ceneviz, Osmanlı ve Erken Cumhuriyet liman bölgelerindeki etkilerini ortaya koymaktadır. Bu çalışma aynı zamanda eski liman alanlarının sadece "endüstriyel bir miras" olarak değerlendirilemeyeceğini; limanların çevresi ile kentsel miras, kültürel miras gibi çok önemli kaynaklar olduğunu da ortaya koymaktadır.

Proje alanının Karaköy Liman alanı- yasal alt yapısının uzun yıllar devam etmiş, araştırmanın yapıldığı zaman aralığında ise proje büyük oranda kullanıma açılmıştır.

Proje ulusal yatırımcılar tarafından ihalesi alınsa da daha önceki ihale süreçleri ve yatırımcıların sermayesine bakıldığında bu projenin küresel ölçekli ve nitelikli olduğu görülmektedir.

Proje Süreci ve Turizm Rejimi

Dolayısıyla bu sürecin başlamasında ve dönüşümünde Türkiye Denizcilik İşletmeciliği A.Ş, limanın 1988 yılından sonra yük limanı işlevini yitirdiği tespitine dayanarak limanın etkinliğini artırmak için önce limanın özelleştirilmesini; ikinci olarak ise daha fazla deniz yolcusunu çekmek üzere "hinterland ortamını" iyileştirmeyi amaçlamıştır. Devletin esnek olmadığı ve limanın etkin bir şekilde yönetilmediği gerekçeleri ile limanın özelleştirilmesinin savunulması bu dönemin en temel argümanı olmuştur. Bu sürecin şekillenmesi ise 1983 yılından itibaren Türkiye Denizcilik İşletmeciliği A.Ş'nin limanı bir turizm merkezi olarak yeniden yapılandırmaya çalışması ile başlamıştır (Erbil, Ö. ve Erbil (2001)). Bu süreç, bölgenin ve limanın yeniden yapılandırılması için uluslararası firmaları; gelişmiş yolcu limanı tesislerinin yanı sıra otel kompleksi, iş ofisleri, otopark ve dinlenme alanlarının yer alacağı bir kentsel tasarım konsepti hazırlamaya davet etmesi ile "turizm rejimi"nin temelleri atılmıştır.

"Turizm rejimi" kavramı Suzan Fainstein (2005)'in "Cities And Diversity: Should We Want It? Can We Plan For It?" adlı çalışmasından yararlanıldı. Yazar, turizm sektörünü oluşturan yatırımlarda merkezi konumda yer alan otel ve restoran gibi iş çıkarlarının gücünün belirleyici olduğunu ortaya koymaktadır. Büyük kentsel projeler çerçevesinde kurulan bir "turizm rejimi", devletin ve yerelin yeniden yenilenmesi ve sorumluluk alanlarının yasal süreçler ile yeniden belirlenmesine dair dönüştürücü etkiler yaratmaktadır. Yerelin kendi sorumluluğunda olmayan ama projelerin gerekleri ile gündemine giren alt yapı hizmetlerini sağlama konusunda uyum sağlamasını biz bu araştırmanın saha kısmında tespit ettik. Bu durumun her yerelde farklı olma ihtimalini gözeterek, benzer araştırma çalışmalarında bu boyuta bakılmasının önemli olduğunu vurgulamak gerekir.

Turizm rejimi kendi ilgili bölgesinde bir çalışma yaşamı da örgütlemektedir. Bu çalışma yaşamı yeme içme, eğlence, sanat ve kültür sektörlerine dayalı olarak gelişmektedir. Çalışanların ve çalışma hayatının, turizmi hareketlendirmek ve çok dilli turist müşteriye hitap etme önceliğinin çok kimlikli, kozmopolit bir çalışan kimliğini de getirdiğini görmekteyiz. Bunu Karaköy bölgesinde de görmek mümkündür. Etnik gruplar, turizm rejimi içinde, yeni emek rejiminin disipline ettiği biçimde küçük girişimci ve ucuz iş gücüne dönüşüyor. Etnik ve göçmen çevrelerin, küçük girişimcilik ile ucuz iş gücüne dönüşmesi, artık sadece batı değil, Asya metropollerini ile İstanbul için de geçerli bir modeldir (Rath, 2005).

Sonuç olarak turizm rejiminin inşa edilmesi aşağıdaki dört farklı ama birbiri ile çalışan bir sistem bütünlüğü kurmaktadır:

- 1-Mekansal çevre üzerindeki dönüştürücü etkiler
- 2-Sosyal çevre üzerindeki dönüştürücü etkiler
- 3-Kamusal kurumların rolü üzerindeki dönüştürücü etkiler
- 4-Kamu kaynaklarının kullanımını üzerindeki dönüştürücü etkiler.

Mekansal çevre üzerindeki etkisi ile kamusal kurumların rolü üzerindeki etkisinin projenin ihtiyaçları doğrultusunda özellikle yapılı çevrenin ve alt yapının yenilenmesi biçiminde gerçekleşmesinin önemli bir sonuç olduğu ortaya çıkmıştır. Altyapı yatırımları gibi kurumsal nitelikte olan alanların önce yeni bir enformellik biçiminde ortaya çıkarak beraberinde kurumsal bir yapıya kavuştuğu görülmüştür. Bu konu çerçevesi, araştırmanın ilk kurgusunda önemi görülmemiş ancak araştırma bulguları bu konunun dönüştürücü etkiler

açısından oldukça belirleyici bir alan olduğunu ortaya koymuştur. Yukarıda kuramsal çerçevede bu tartışmaya referansları ile yer verilmiştir.

Kent politikalarının bütünlüğü bürokrasi düzeyinde “rasyonelleşme” hedefi ile parçalanıyor ve başka bir şeye dönüşüyor. Bu dönüşümü, özel yatırımcılar belirliyor. Sürecin en önemli sonucu, yatırımcıların, kamu kaynaklarının kullanımı ve altyapı, tarihi alanların, eserlerin korunması gibi konularda kamu kurum ve aktörleri, yatırımlarının geleceği adına dönüştürüyor olmasıdır.

Araştırma sonuçları bu projenin bir “organ nakli” biçiminde bölgeye yerleştiğini; etrafında ise büyük bir dönüşüm etkisine yol açtığını ortaya koymaktadır. Yatırım sermayesinin büyümesi, kritik bir öneme sahiptir. Sermaye hacmi ve yoğunluğu arttıkça, bölgenin mekânsal yapısı “kolonileşerek” dönüşmekte ve bir “getto” formunu almaktadır. Sermaye hacminin artması ile proje sahasına çekilmek istenen işletme ve markaların küresel büyük zincirler olması liman bölgesini büyük bir AVM’ye dönüştürmektedir. Proje sahasında bölgenin mekânsal tarihine dair kapsamlı bir “temizlik” yapılması; esnek duvarların kullanılması, projenin belirli noktalarında özel güvenlik ve tarayıcıların olması gibi proje sahasının yönetimince belirlenen “ayrıştırıcı” fiziksel tedbirler kullanıcıların profiline filtrelenmesi gibi niteliksel bir sonuç üretmektedir.

Sonuç olarak, gerek yapılandırılmış saha araştırması sonuçları gerekse zaman serisi analizinin sonuçları değerlendirildiğinde, büyük kentsel projelerden biri olan Galataport İstanbul’un, onu çevreleyen kentsel bölgeyi, önce sert ve steril bir fiziksel çevrenin üretilmesine doğru dönüştürdüğü gözlenmiştir. Bu şekildeki bir “nicelikselleşen mekan” süreci; kullanıcılarını rafine ederek bölgenin dönüşümünde sınıfsal bir süzülme neden olmaktadır. Bu safha ise proje sahasının yarattığı sınıfsal değişim ile “niteliksel” olan bir ara safha yaratmaktadır. Bu ara safhanın, proje sahasında “müşteri olması” ile yeniden bir niceliksel bir özelliğini yeniden kazandığı görülmektedir.

KAYNAKLAR:

- AlSayyad, N. (2001). Global norms and urban forms in the age of tourism: manufacturing heritage, consuming tradition. *Consuming tradition, manufacturing heritage: Global norms and urban forms in the age of tourism*, 1-33.
- Bayat, A. (2008). *Sokak Siyaseti: İnan'da Yoksul Halk Hareketleri*. Phoenix Yayınevi.
- Busquet, G. (2011). Spatial Determinism and Territorial Public Action in France: Challenges and Evolutions. *Journal of Urban and Regional Analysis*, 3(1), 67.
- Çimenoglu, G. (2011). Kruvaziyer Turizminin Kent ile İlişkisi Bağlamında Karaköy Salıpazarı Bölgesi.
- Devine, J. A. (2014). Counterinsurgency ecotourism in Guatemala's Maya biosphere reserve. *Environment and Planning D: Society and Space*, 32(6), 984-1001.
- Devine, J. A. (2017). Colonizing space and commodifying place: tourism's violent geographies. *Journal of sustainable tourism*, 25(5), 634-650.
- Duffy, R. (2013). *A trip too far: Ecotourism, politics and exploitation*. Routledge.
- Erbas, A. E. (2018). Challenges to Urban Planning for the Galata–Persembe Bazaar, Waterfont, Istanbul. *Studia KPZK*, 188.
- Erbil, A. Ö., & Erbil, T. (2001). Redevelopment of Karaköy Harbor, Istanbul: Need for a new planning approach in the midst of change. *Cities*, 18(3), 185-192.
- Fainstein, S. S. (2005). Cities And Diversity: Should We Want It? Can We Plan For It?. *Urban Affairs Review*, 41(1), 3-19.
- Ghertner, D. A. (2008). Analysis of new legal discourse behind Delhi's slum demolitions. *Economic and political weekly*, 57-66.
- Hoffman, L. M., Fainstein, S. S., & Judd, D. R. (Eds.). (2011). *Cities And Visitors: Regulating People, Markets, And City Space*. John Wiley & Sons.
- Holston, J. (2021). *Insurgent citizenship*. In *Insurgent Citizenship*. Princeton university press.
- Liong, J. T., Leitner, H., Sheppard, E., Herlambang, S., & Astuti, W. (2020). Space grabs: Colonizing the vertical city. *International Journal of Urban and Regional Research*, 44(6), 1072-1082.
- Rath, J. (Ed.). 2005. *Tourism, Ethnic Diversity And The City*. London: Routledge.
- Roy, A. (2009). Why India cannot plan its cities: Informality, insurgency and the idiom of urbanization. *Planning theory*, 8(1), 76-87.
- Suner, A. (2018). *Hong Kong İstanbul: Şehri Şahsileştirmek: Metis*.
- Van, H.M. (2022). *Kamu Mali Politikalarında Ekonometri Uygulamaları*, Der Yayınları.
- Zukin, S. (2010). *Naked city: The death and life of authentic urban places*. Oxford University Press.
- İnternet Kaynakları
- <https://www.yenisafak.com/ekonomi/kruvaziyerde-2022-rezervasyonlari-basladi-limanlara-900-gemiyle-15-milyon-turist-gelecek-372635/> Erişim Tarihi: 1 Aralık 2022)
- <https://www.turizmgunlugu.com/2022/09/30/galataport-istanbul-ozel-etkinliklere-ev-sahipligi-yapacak/> Erişim Tarihi: 20 Kasım 2022).
- <https://www.karar.com/sehir-haberleri/istanbula-galataport-beyazit-tramvay-hatti-geliyor-1701121/> Erişim Tarihi: 1 Aralık 2022)
- <https://www.yenisafak.com/gundem/galataport-istanbul-120-gemi-agirladi-3866242> Erişim Tarihi / 5 Kasım 2022)
- <https://sehirplanlama.ibb.istanbul/galataport-projesi/> Erişim Tarihi: 3 Aralık 2022
- <https://www.galataport.com/tr/hakkimizda/proje-hakkinda> Erişim Tarihi: 3 Aralık 2022
- Araştırma Kapsamında Faydalanılan Tüm Kaynaklar ve İleri Okumalar
- Acar, A., Pembe S. and Samet G. (2015) "Process of Urban Renewal in Karaköy from the Perspectives of Tourism Investors."
- Bekmen, A. (2014). State and capital in Turkey during the neoliberal era. *Turkey Reframed: Constituting Neoliberal Hegemony*, In Akça, İ., Bekmen, A., & Özden, B. A. (Eds.) *Turkey Reframed: Constituting Neoliberal Hegemony* (pp. 47-74). London: PlutoPress.
- Demircioğlu, N. (2012). *İstanbul Kent Merkezinde Ticari Bölgelerin Yeniden Canlandırılması: Karaköy–Perşembe Pazarı Örneği* (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü).
- Erbas, A. E., & Emre, B. (2021). Port Heritage, Planning Challenges and the Role of GIS Tools in Multi Layered Cities: Yenikapı Metro Station, Istanbul. *SPOOL*, 8(1), 23-48.
- Florida, R. 2002. *The Rise Of The Creative Class*. New York: Basic Books.
- İslam, T., & Sakızlıoğlu, B. (2015). The making of, and resistance to, state led gentrification in Istanbul, Turkey. In Lees, L., Shin, H. B. and López Morales, E. (Eds.) *Global gentrifications: Uneven development and*

displacement (pp. 245-264). Bristol, Policy Press.

Kızıldere, D., & Günay, Z. (2018). Local Limits to Gentrification: Theory on the Move., Basılmamış Doktora Tezi (İTÜ)

Özdamar, E. G. (2016). Transforming the historical waterfront: An (r/t) repo in Istanbul. On the W@ terfront. Public Art. Urban Design. Civic Participation. Urban Regeneration, 44, 7-19.

Özden, P. P., & Agar, D. (2008). Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport. İstanbul, TMMOB Kurumsal Baskı Hizmetleri.

Özkan, D. (2012). "Şark Şehrinden, Cool İstanbul'a: Değişen İstanbul Tahayyülleri", Birikim 277:776-83.

Sassen, Saskia. "The global city." New York (1991).

Sayer, A. (2016). Sosyal Bilimde Yöntem: Realist Bir Yaklaşım.

Smith, N. (2002). New Globalism, New Urbanism: Gentrification As Global Urban Strategy. Antipode, 34(3), 427-450.

Smith, N., & Williams, P. (2013). Gentrification of the City. London, Routledge.

Şen, B. (2006). Ekonomik Gelişmenin Kültürel Stratejileri: İstanbul Kent Merkezleri Ve Tarihi Kentsel Alanların Yeniden Yapılandırılması. Planlama Dergisi, 2, 65-76.

Şen, B. (2006). Kentsel Gerilemeyi Aşmada Çelişkili Bir Süreç Olarak Soylulaştırma: Galata Örneği. (Basılmamış Doktora Tezi)

Şen, B. (2011). Kentsel Mekanda Üçlü İttifak: Sanayisizleşme, Soylulaştırma, Yeni Orta Sınıf. İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 19(1), 1- 21.

Şeni, N. (2011). İstanbul'da özel kültür politikası ve kentsel alan. İstanbul Bilgi Üniversitesi yayınları.

Ultramarı, C. and Fernanda, C. (2015) "Knowledge Network: Origin And Reception Of Ideas On Cities." Cu'15 III. Contemporary Urban Issues Conference.

Uysal, Ü. (2005). Kentsel Mekân Bağlamında İşlevini Yitirmiş Liman Bölgelerinin Analizi, Karaköy ve Salıpaazarı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yardımcı, S. (2005). Küreselleşen İstanbul'da Bienal: Kentsel Değişim ve Festivalizm. İletişim Yayınları, İstanbul.

İnternet Kaynakları

<https://v3.arkitera.com/h4282-galataporta-yasal-kilif.html> /Arkitera, 20.05.2022.

<https://v3.arkitera.com/h59595-galataport-denize-tasti-kiyida-koruma-kalkiyor.html> / Arkitera, 23.05.2022.

<https://v3.arkitera.com/h6557-galataport-imar-plani-icin-ilk-veto.html> / Arkitera, 23.04.2022.

<https://www.arkitera.com/etiket/galataport/page/7/> Arkitera, 19.06.2022.

<https://www.birgun.net/haber/galataport-yargi-yolunda-24487> /BirGün, 19.05.2022

https://www.emo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=45804&tipi=5&sube=0 /TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası, 18.04.2022.

<https://www.esin.av.tr/tr/2021/08/27/2634-sayili-turizmi-tesvik-kanununda-onemli-degisiklikler-yapildi/> / Esin.av.tr, 25.04.2022

<https://www.galataport.com/tr/detay/the-peninsula-istanbul> /Galataport İstanbul.10.06.2022.

<https://www.hurriyet.com.tr/gundem/galataport-ihalesi-icin-dava-aciliyor-38771468> /Hürriyet, 30.05.2022.

<https://www.hurriyet.com.tr/gundem/mumcu-galataportu-kurtardik-kusadasi-ve-tupras-gitti-3873272> /Hürriyet, 06.04.2022.

<https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/galataport-secime-yetissin-129366> /Hürriyet, 09.06.2022.

<https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/galataport-yeni-imar-planini-bekleyecek-141352> /Hürriyet, 06.06.2022.

http://www.mimarist.org/calisma_raporlari/38Donem/html/7.2.htm / Mimarlar Odası İstanbul, 17.04.2022.

<https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss246m.htm> / TBMM, 05.04.2022.

<https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem27/yil01/ss255.pdf> /TBMM, 22.05.2022.

<https://www.galataport.com/tr/detay/the-peninsula-istanbul> / Galataport İstanbul.10.06.2022.

<https://sehirplanlama.ibt.istanbul/galataport-projesi/> Erişim Tarihi 08.12.2022.

