

HAYDARPAŞA
LİMANI İÇİN BİR ÖNERİ

Haluk İbrahim ÖZMEN
İnşaat Yüksek Mühendisi
Ulaştırma Bakanlığı
DLH 4. Bölge Müdürlüğü
İstanbul-Türkiye

ÖZET

Ülkemizin son yıllarda endüstri ülkesi olma yolunda gösterdiği gelişmeler şehirlerimizi etkilemekte ve özellikle kıyı şehirlerimizde bu olgu daha fazla hissedilmektedir.

Türkiye'nin kıyılarında yer alan şehirlerimizden Mersin, İzmir ve özellikle İstanbul, içlerinde ülkemizin en büyük ithalat ve ihracat limanlarını barındırmaktadırlar. Endüstriyel gelişime paralel olarak bu limanlarda kendini gösteren büyüme ihtiyacı nedeniyle tevsii projelerin hayata geçirilmesi şehirlerde fiziksel ve çevresel bazı olumsuzlukların meydana gelmesine ve insanların bu tesislerin varlığından yakınmalarına yol açmıştır.

Bu bildiride Japonya'da uygulanan bazı örnekler referans gösterilerek kıyı şehirlerimizde, gelişmeleri nedeniyle şehir merkezinde kalmış bazı önemli limanların çevrelerini rahatsız etmeyecek ve şehirle uyumunu sağlayacak şekilde rehabilite edilmesinin mümkün olabileceği anlatılmıştır.

1. Giriş

1950 li yıllardan itibaren kademeli olarak inşa edilmeye başlanan bazı limanlarımızda planlama başlangıcında yapılan yanlışlıklar ve eksiklikler, bugün telafisi zor problemlerin oluşmasına neden olmuş ve bünyesinde liman barındıran şehirlerde yaşayan insanların bu tesislerden rahatsızlıklarını dile getirmeye başlamaları, 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarını yapan ve uygulamasını denetleyen yerel yönetimleri de bu tesisleri yerleşim alanlarının dışına taşına gibi bir düşünce üretmeye zorlamıştır.

Ancak bugüne kadar bu tesisler için yapılan yatırımlar ve tesislerin bugün itibari ile ülke ekonomisine sağladığı katkılar dikkate alındığında ve böyle bir düşüncenin uygulanması sırasındaki zorluklar göz önünde bulundurularak, tesislerin şehirlere uyumlu bir şekilde yeniden entegrasyonunu sağlayacak düzenlemeleri düşünmenin daha uygun bir çözüm olabileceği bir yöntem olarak dikkate alınabilir.

Bugün itibarı ile bu limanların tamamı bulunduğu şehirlerin merkezlerinde yer almaktadır. Planlandıkları yıllarda konum olarak yerleşim alanları dışında kalan bu tesisler ülkemizin gelişmesine paralel olarak şehirleşme olgusunun artması,aşırı nüfus artışından kaynaklanan plansız büyüme,nazım imar planları ve uygulama imar planları arasındaki uyumsuzluklar ve hatalar,projelendirme sırasındaki yanlışlıklar nedeniyle yerleşim alanları arasında sıkışıp kalmışlardır.

Bütün bu problemleri yaşayan önemli limanlarımızdan olan Haydarpaşa limanı da aşırı nüfus artışı ve yoğun göçten nasibini alan ülkemizin en güzide şehri İstanbul'un şehir merkezinde yer almaktadır.

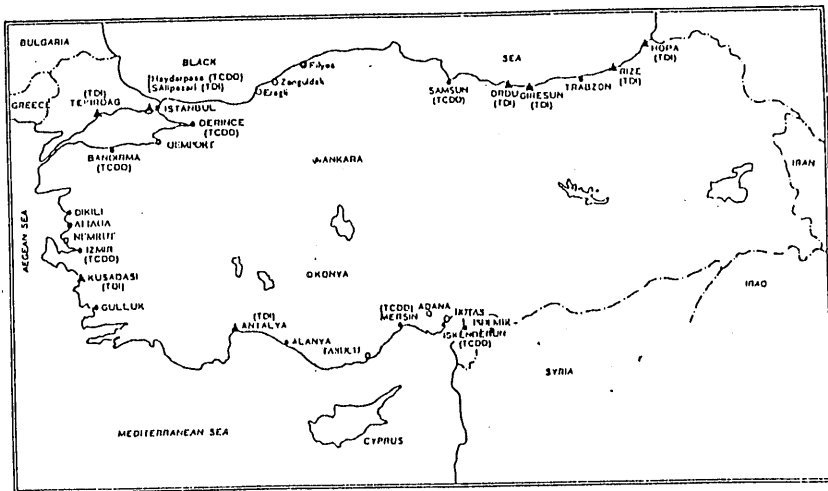
2.Amaç

Planlama sırasında yapılan hatalar ,aşırı ve düzensiz büyüme ve yoğun göç ile karşı karşıya bulunan İstanbul'un en önemli merkezlerinden Kadıköy ve Üsküdar arasında yer alan Haydarpaşa limanı gerek kendi içinde yaşadığı sorunlar ve gerekse yakın çevresinde ki olumsuzluklar nedeniyle TCDD Genel Müdürlüğü ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığını hukuksal boyutta karşı karşıya getirmiştir.

Haydarpaşa limanının ekonomiye sağladığı katkının vazgeçilemezliği bir gerçektir.Bu nedenle limanın şehirle uyum içinde işlev görecektir şekilde yeniden yapılandırılması için bir şeyler yapılması gerektiğinin zorunluluğu ortaya çıkmaktadır.

Bu çalışmada, 2000 li yıllardaki önemi daha da artacak olan Haydarpaşa limanının yaşamakta olduğu sorunlar ile yakın çevresindeki olumsuzlukların belirlenmesi ve Japonya'daki benzer tesislerden örnekler verilerek,limanın çevresini rahatsız etmeyecek ve civarının cazibe merkezi haline getirilecek şekilde yeniden yapılandırılmasının mümkün olabileceğinin gösterilmesi amaçlanmıştır.

Şekil 2.1 Türkiye'nin Önemli Limanları



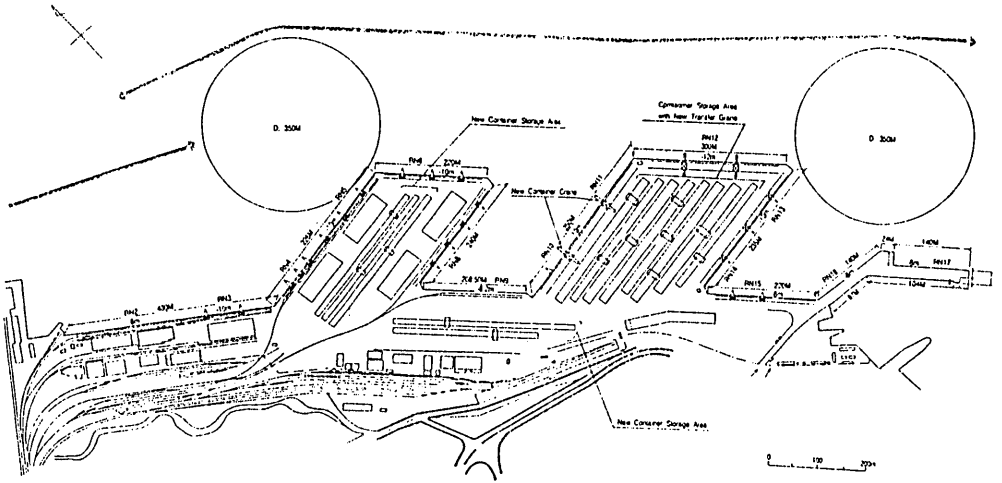
3. Haydarpaşa Limanı

3.1 Bugünkü Durum

Yapımına 1960 lı yıllarda başlanılan Haydarpaşa limanı, Haydarpaşa Garı ile Harem arasındaki kıyı bandında yer almaktadır. E.5 karayoluna, Harem-E.5 bağlantı yolu ile, Türkiye demiryolu ağına da direkt olarak bağlantılı olup uluslararası Atatürk havalimanına 20 km. mesafede bulunmaktadır.

2 numaralı rıhtımdan başlayarak 9 numaralı rıhtım arasında kalan tesislerin yapımına 1965 yılında başlanılmış ve yapımları 1975 yılına kadar devam etmiştir. Bu kesimdeki rıhtımlar kuru dökme ve parça eşya türü yüklere yönelik hizmet vermektedir. Dünya deniz taşımacılığında konteyner türü yüklere doğru artan eğilime paralel olarak konteyner molünün yapımına 1978 yılında başlanılmış ve 7 yıl içinde inşa edilerek 1985 yılında hizmete sokulmuştur.

Şekil 3.1.1 Haydarpaşa Limanı



Şekil 3.1 de görülen liman genel yerleşim planından anlaşılabacağı üzere liman sahası içinde değişik yük hareketleri için gerekli yükleme boşaltma ve depolama tesisleri ile genel amaçlı idari binalar mevcut olup bu oluşum liman içindeki aktivitenin beklenenden daha fazla artmasına yol açmaktadır.

Haydarpaşa limanının karşı karşıya kaldığı sorunların ağırlıklı bir şekilde belirlenebilmesi için mevcut fiziki boyutların ve kapasitenin bilinmesinde yarar bulunmaktadır.

Tablo 3.1.1 de Haydarpaşa liman tesisleri fiziksel boyutları ve işlevleri itibari ile sıralanmıştır.

Tablo 3.1.2 de ise limandaki kapalı depolama alanlarının kapasiteleri gösterilmiştir.

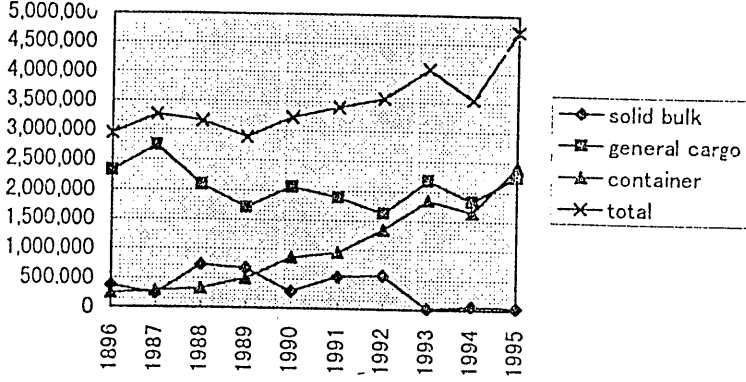
TABLO 3.1.1 Haydarpaşa limanı liman tesisleri

Rıhtım(m)	Uzunluk(m)	Derinlik(m)	Düşünceler
No.1	150	4-5	feri
No.2	240	6	Genel kargo
No.3	190	10	kuru dökme
No.4,5	334	10	Genel kargo
No.6	220	10	Genel kargo
No.7,8	246	10	Genel kargo
No.9	206.5	8.5	Genel kargo
No.10,11	350	10	Konteyner
No.12	300	12	Konteyner
No.13,14	295	10	Konteyner
No.15	220	8	Genel kargo
No.16	160	8	Genel kargo
No.17	141	8	Ro/Ro
No.18	164	8	Ro/Ro
No.19	97	8	Genel kargo
No.20	40	6	Genel kargo
No.21	40	6	Genel kargo

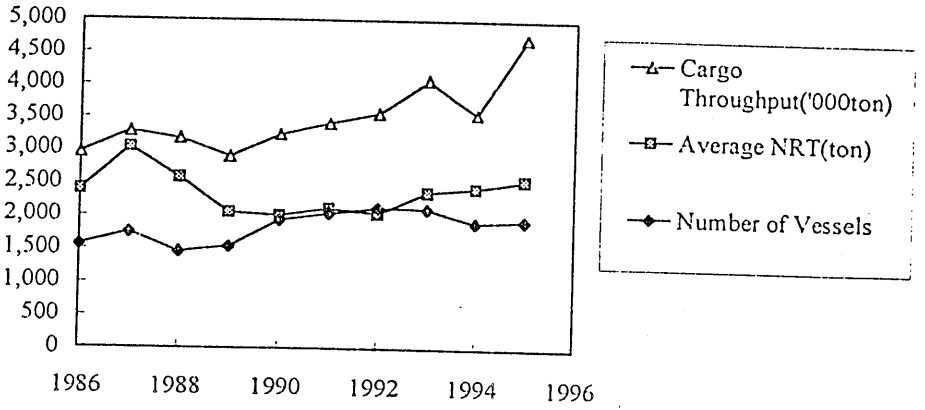
TABLO 3.1.2 Haydarpaşa Limanı Kapalı Depolama Tesisleri

eski stok ambarı	1770.6	1800
E stok ambarı	2068.5	1200
No.1 stok ambarı	3076	2000
No.2 stok ambarı	3474	2300
No.3 stok ambarı	3474	2300
No.4 stok ambarı	3474	2300
No.5 stok ambarı	3474	2300
Sıvı stok ambarı	362.1	440
CFS İstasyonu	4071	2800
Taşımaabilir stok ambarı	2000	2700
Taşımaabilir stok ambarı	2000	2700

Şekil 3.1.2 Haydarpaşa Limanı Kargo Elleçleme Hacmi



Şekil 3.1.3 Haydarpaşa Limanında Gemi Boyut Ve Sayısı İle Yük Miktarlarının Değişimi



3.2 Sorunlar

Haydarpaşa limanının bulunduğu çevreyi olumsuz etkilemesinde rol oynayan faktörler aşağıda sıralanmıştır.

1. Limanın bulunduğu konum itibari ile genişlemek için yeterli alanlara sahip değildir. Ayrıca İstanbul'un en hareketli merkezlerinden biri olan Harem otagarı, limanın yambaşındadır.

Harem ile E.5 arasında bağlantıyı sağlayan yol ve Kadıköy-Üsküdar sahil yolu limanın kuzey cephesinden geçmektedir.

Bütün bu kısıtlar limanın genişleme alanlarını yok etmiştir.

2.Limanda yük bekleyen araçlar için yeterli park alanları bulunmamaktadır. Bu nedenle limandan yük bekleyen kara nakil araçları liman sahası dışında bulunan yeşil alanların ve yolların kenarlarına park etmekte bu durum çevreyi olumsuz etkilemektedir.

3.Konteyner molünde talebi karşılayacak yeterli depolama sahası bulunmamaktadır. Bu nedenle liman yönetimi tarafından E.5 yolunun Göztepe kavşağı yakınındaki DMO arazisi kiralanarak ilave kara terminali olarak düzenlenmiştir.

4.Haydarpaşa limanına hizmet veren taşıyıcı kooperatifleri ve gümrük komisyoncularına ait hizmet binaları ile burada çalışanlara yönelik sosyal amaçlı tesisler gelişigüzel bir şekilde liman girişinin her iki yönünde konuşlandırılmışlardır. Bu durum limanın en hareketli ön cephesinde geçekundu yerleşimlerini hatırlatan görüntüler oluşturmaktadır.

5.Limanda konteynerler, idari ve hukuki nedenlerden ötürü standartların çok üzerinde bekletilmekte bu husus stoklama alanlarının yetersiz kalmasında etkili olmaktadır.

6.Limana gelen gemilerin rıhtımlardaki bekleme sürelerinin ekipman ve organizasyon yetersizliğinden ötürü minimize edilememesi liman tesislerinin verimlerini düşürmektedir.

7.Haydarpaşa limanının başlangıçta ve tevsii projelerinin hazırlanması sırasında liman sahası dışına gidecek veya içine gelecek yüklerin çok hızlı bir şekilde ana arterlere veya liman sahasına aktaracak yol, bağlantı yolu, kavşak vb. alt yapı tesisleri düşünülmemiştir.

8.Nazım planlarda hedeflenmemiş olan Haydarpaşa limanının gelişme planlarının 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planlarda dahi dikkate alınmamış olması ve son olarak konteyner molünün bile inşaatının bitiminden sonra 1/1000 ölçekli planlara işlendiği dikkate alırsa planlamacıların ne derece kusurlu oldukları ortaya çıkmaktadır.

9.Giren ve çıkan araçların denetlenmesinde organizasyon yetersizliği ve giriş, çıkış kapılarının teknik standartlara göre teçhizatlandırılmaması liman giriş ve çıkışında yoğun araç yığılmasına yol açmaktadır.

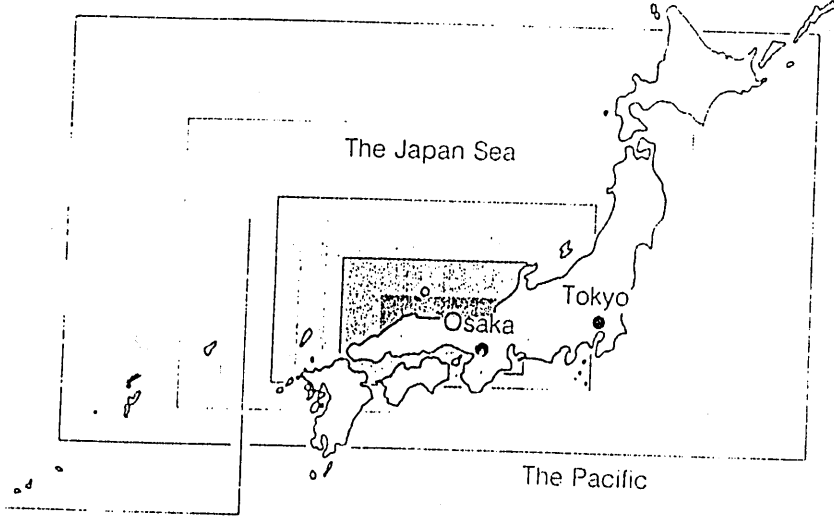
Bütün bu unsurlar bir araya geldiğinde Haydarpaşa limanı İstanbul'un en güzel kesimlerinin birinde hilkat garibesi gibi belirmektedir.

4.Japonya'da limanlar

Dünya'nın sayılı ekonomik devletlerinden olan Japonya'da birçok şehirde liman tesisleri yerleşim alanları içinde kalmıştır. Ancak bu tesislerin alt yapıları mükemmel şekilde gerçekleştirilmiş olup yüksek teknoloji ile inşa edilen yol, köprü, metro, tünel,vb. ulaşım sistemleri ile ana arterlere bağlantıları sağlanan ve planlama sahasında insanların günlük yaşamı mekânları ile birlikte düşünülen bu tesisler, çevresinde yer alan alanlar insanların zaman zaman ihtiyaç gezinti ve dinlenme olgusuna cevap veren yerler olarak şehirlerin günlük yaşamlarında yerlerini almışlardır. Bu limanların en güzel örnekleri Tokyo, Osaka ve Kobe limanlarıdır.

Bu çalışmada Tokyo liman sahasındaki çeşitli uygulamalardan örnekler verilecektir

Şekil 4.1 Japonya'da Bazı Liman şehirleri



4.1 Tokyo Limanı

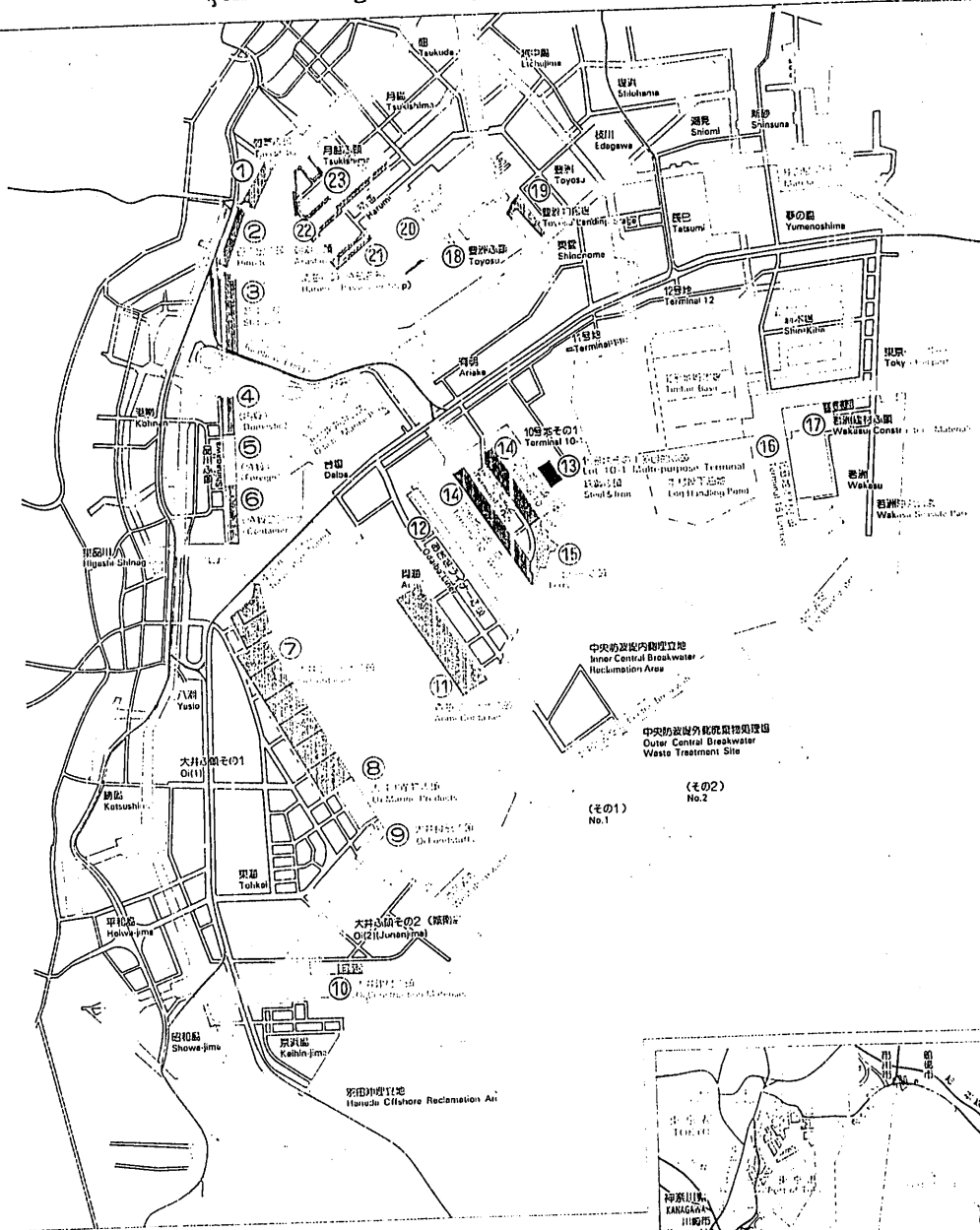
1995 yılı nüfusu 12 milyon civarında olan Tokyo'da, liman sahası ülkemizdeki limanlarla kıyaslanamayacak büyüklükte bir alan üzerinde oturtulmuştur. Tokyo limanı 1392 yılından başlayarak günümüze kadar uzanan süreç içinde bugünkü durumunu almıştır.

Önemli ve çarpıcı gerçeklerden biri Tokyo limanının Tokyo'nun ve Japonya'nın sosyal ve ekonomik gelişimine uyumlu bir gelişme göstermesidir.

Şekil 4.1.1 de Tokyo liman planından görüleceği üzere liman sahası üzerinde

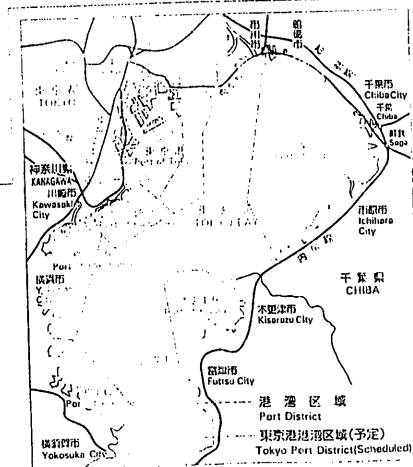
1. Dış karışık eşya ve dökme yük terminali
2. Yabancı konteyner terminali
3. Özelleştirilmiş dış yük terminali
4. İç karışık eşya yük terminali
5. Özel iç yük terminali
6. Çok amaçlı terminal
7. Feri terminali
8. Yönetim terminali birimleri yer almıştır.

Şekil 4.1.1 Bugünkü Tokyo Limanı



凡 例 Legend

- | | | |
|---|--|---------------------------------|
| 外貿雜貨・ばら物ふ頭
Foreign General & Bulk Cargo Terminal | 内貿雜貨ふ頭
Domestic General Cargo Terminal | フェリーふ頭
Ferry Terminal |
| 外貿コンテナふ頭
Foreign Container Terminal | 内貿物資別専門ふ頭
Domestic Specialized Cargo Terminal | 客船(貨客船)ふ頭
Passenger Terminal |
| 外貿物資別専門ふ頭
Foreign Specialized Cargo Terminal | 多目的ふ頭
Multi-purpose Terminal | 高速道路
Highway |
| | | 一般道路
Ordinary Roads |



Tablo 4.1.1 Terminal Yapımı ve Gelişme Planları

Sınıflandırma		Terminal	Tonaj	Derinlik(m)	Uzunluk (m)	Rıhtım sayısı	
Dış	Kamu	1	Oi Konteyner	50,000	-15.0	2,350	7
		2	Oi 1 yiyecek maddeleri	15,000	-11.0	570	3
		3	Oi 2 yiyecek maddeleri	15,000	-11.0	190	1
		4	Aomi konteyner	40,000-50,000	-14.0 -15.0	1,050	3
		5	Aomi konteyner	40,000	-13.0	300	1
		6		5,000	-7.5	dolphin	2
		7		15,000	-11.0	190	1
		8	dökme	30,000	-12.0	240	1
		9	Harumi yolcu	30,000 G.T	-11.0	350	1
İç	Kamu	10	Takeshiba yolcu	5,000G.T	-7.5	155	1
		11	Hinode yolcu	5,000G.T	-7.5	310	2
		12	Shibaura dökme yük	5,000	-7.5	130	1
		13	Terminal 10-1 dökme yük	5,000	-7.5	130	1
		14	Terminal 12 dökme yük	1,000	-5.0	1,040	13
		15	Terminal 10-1 çok amaçlı	5,000	-7.5	180	1
		16	Oi terminal 2	5,000	-7.5	130	1
		17	Oi terminal 2 çimento kum	1,000	-5.0	160	2
		18	15	2,000	-5.5	100	1
		19		5,000	-7.5	iskele	1
		20		5,000	-7.5	390	3
	Özel	21	11	7,000	-8.0	dolphin	1
		22	15	30,000	-12.0	200	1
		23	15	1,000-5,000	-4.5 5.5	420	4
		24		30,000	-12.0	200	1
		25		5,000	-7.5	260	2

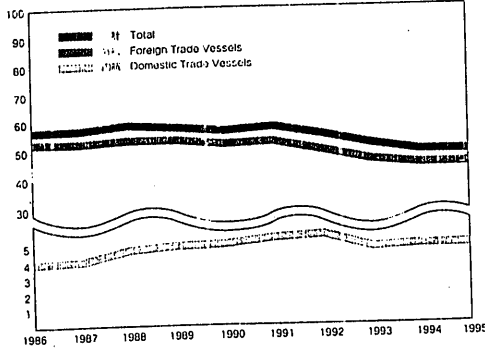
Tablo 4.1.1 de Tokyo limanında yer alan tesislerin fiziksel özellikleri gösterilmiştir.

Bu tablodan görüleceği üzere Tokyo limanında yer alan tesislerde -15.0 m den -4.5 m ye değişen derinlikte ve değişik boylarda yanaşma tesisleri mevcuttur.

Mevcut fiziksel boyutları ile her çeşit yük ve değişik tonajda gemilere hizmet verecek şekilde planlanmıştır.

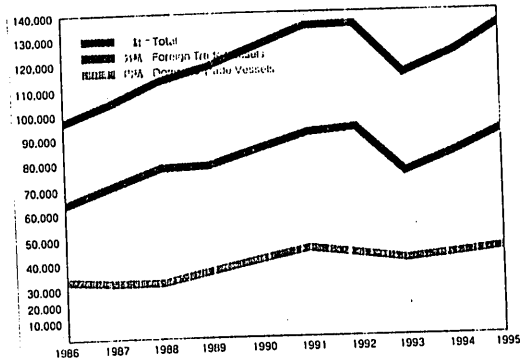
Şekil 4.1.2 Yıllara Göre Gelen Gemilerin Sayısı

(*1000 gemi)



Şekil 4.1.3 Yıllara Göre Gelen Gemilerin Tonajı

(* 1000 ton)

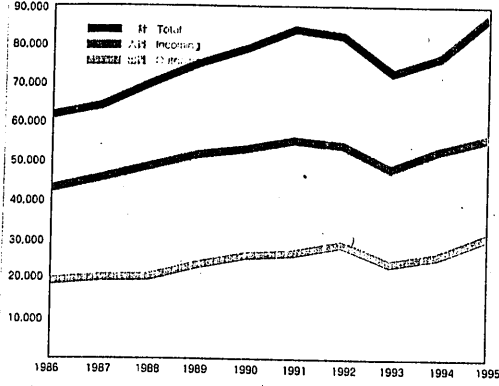


Şekil 4.1.2 ve şekil 4.1.3 de Tokyo limanına gelen gemilerin adet ve ton olarak yıllara göre değişimi gösterilmiştir.

1986 yılından 1995 yılına kadar geçen süreç içinde gelen gemi sayısında azalan bir eğilim görülse de gemi boyutlarının büyümesi nedeniyle gross ton birim alındığında artan bir eğilim söz konusu dur.

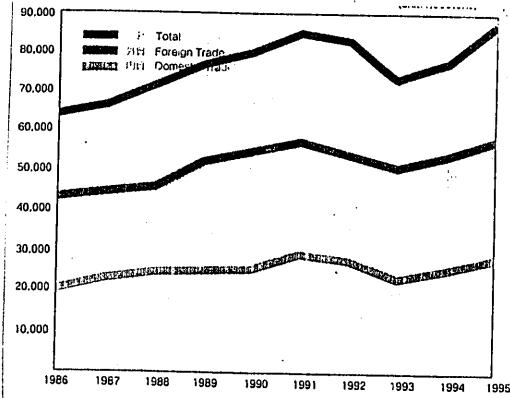
Şekil 4.1.4 Gelen Ve Giden Kargonun Yıllara Göre Değişimi

(*1000 ton)



Şekil 4.1.5 İç Ve Dış Yüklerin Yıllara Göre Değişimi

(*1000 ton)



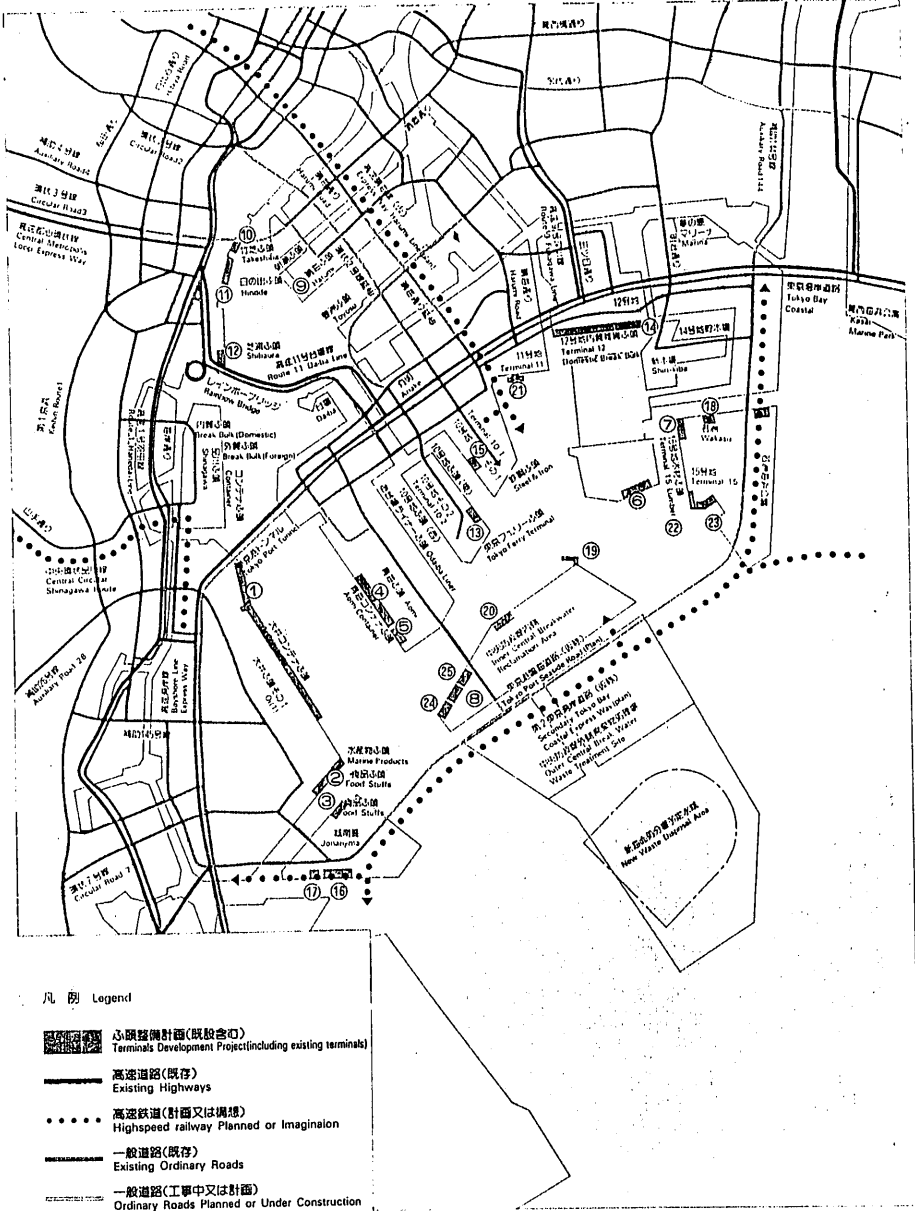
Şekil 4.1.4 ve Şekil 4.1.5 de Tokyo limanına sırasıyla gelen ve giden yükler ile iç ve dış yüklerin yıllara göre değişimi gösterilmiştir. Tokyo limanındaki yük hareketleri de ülkenin artan ticaret hacmine paralel olarak büyüme göstermektedir.

Bütün bu veriler Tokyo limanının fiziksel olarak Haydarpaşa limanı ile kıyaslanamayacak bir büyüklüğe sahip olduğunu göstermektedir.

4.1.1 Tokyo Limanı Ulaşım Sistemleri

Şekil 4.1.6 de Tokyo liman sahası içindeki yol sistemleri görülmektedir. Bu plan üzerinde mevcut otoyollar ve normal yollar ile planlama ve yapım safhasındaki tali yollar ayrı ayrı gösterilmiştir.

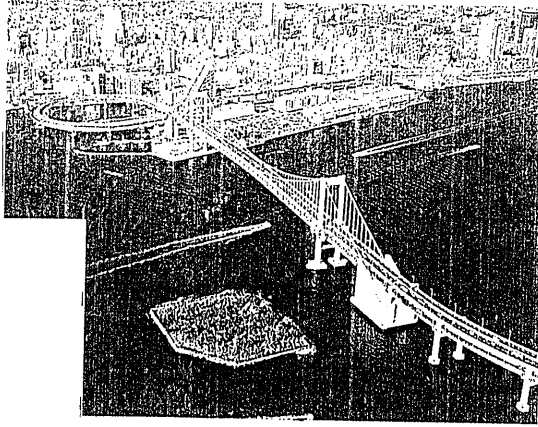
Şekil 4.1.6 Tokyo Limanı Ulaşım Sistemleri



Ayrıca bu plan üzerinde planlama ve düşünces aşamasındaki yüksek hızlı demiryolu görülmektedir. Doğu ve batı arasındaki merkez aks üzerindeki Tokyo sahil ekspres yolu, liman yolları ve dolgu alanları arasında bağlantıyı sağlamaktadır. Sahil ile iç kısımlar arasında bağlantı bu sistemle gerçekleştirilmektedir. Bu sistemler gerek trafik akışının ve gerekse dağılımların düzgün şekilde gerçekleşmesini sağlamaktadır.

Liman sahası içindeki trafik yükünü gerek şehir içi ve gerekse şehir dışı yollara aktarmak için çeşitli ulaşım sistemleri mevcuttur. Genel olarak bu alan içindeki ulaşım karayolu ve raylı sistemlerden teşekkül ettirilmiştir.

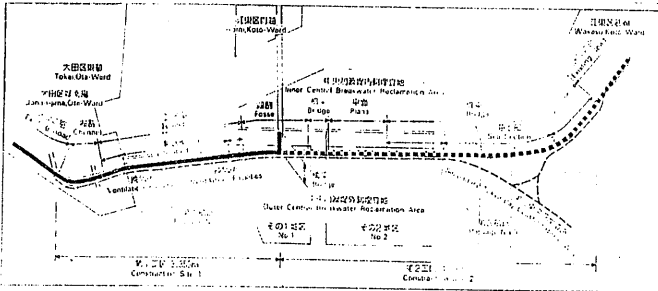
Şekil 4.1.7 Rainbow Köprüsü



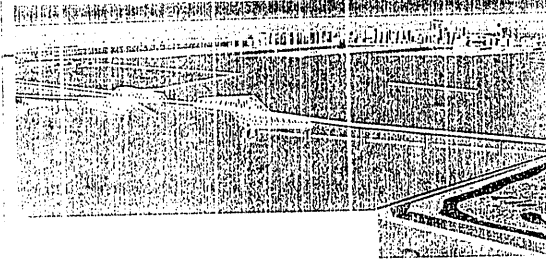
Rainbow köprüsü 2 açıklıklı asma köprü olarak inşaa edilmiş olup 11 nolu metropoliten ekspres yolu üzerindedir. Şehir merkezi ile liman sahasının merkezi arasında irtibatı sağlamaktadır. 1993 yılında hizmete açılmıştır.

Şekil 4.1.8 de Tokyo liman sahil yolu planı görülmektedir. 2001 yılında bitirilmesi planlanmaktadır. Liman dolgu alanları ile kıyı arasındaki trafik hareketlerini kolaylaştırmak amacıyla planlanmıştır. Uzunluğu 8 km olup bunun batı tarafı tunel, doğu tarafı köprü olarak inşaa edilecektir(şekil 4.1.9, şekil 4.1.10)

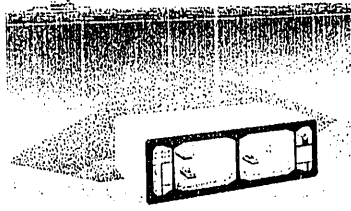
Şekil 4.1.8 Sahil Yolu



Şekil 4.1.9 Sahil Yolu Doğu Yönü

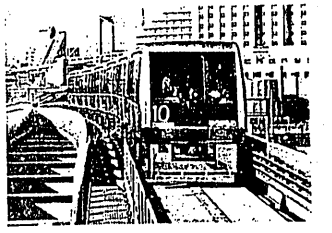


Şekil 4.1.10 Sahil Yolu Batı Yönü



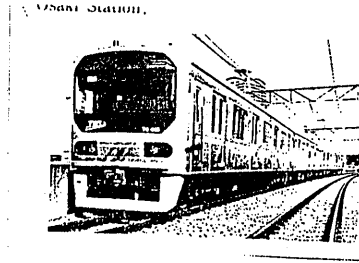
Tokyo liman sahasına ulaşımı sağlayan sistemlerden biriside raylı sistemlerdir. Bunlardan Tokyo su önü yeni transit raylı sistem hattı Yurikamome'dir. Mevcut hattın uzunluğu 12 km olup her yönde 7600 yolcu /sa. kapasitelidir. Bilgisayarlı sistem ile kontrol edilmektedir.

Şekil 4.1.11 Tokyo Suönü Yeni Transit Raylı Sistem



Tokyo liman sahası içinde hizmet veren diğer raylı sistem Tokyo Sahili Hızlı Transit Demiryoludur. Yaklaşık 5 km uzunluğunda 21700 yolcu /sa. Kapasitelidir.

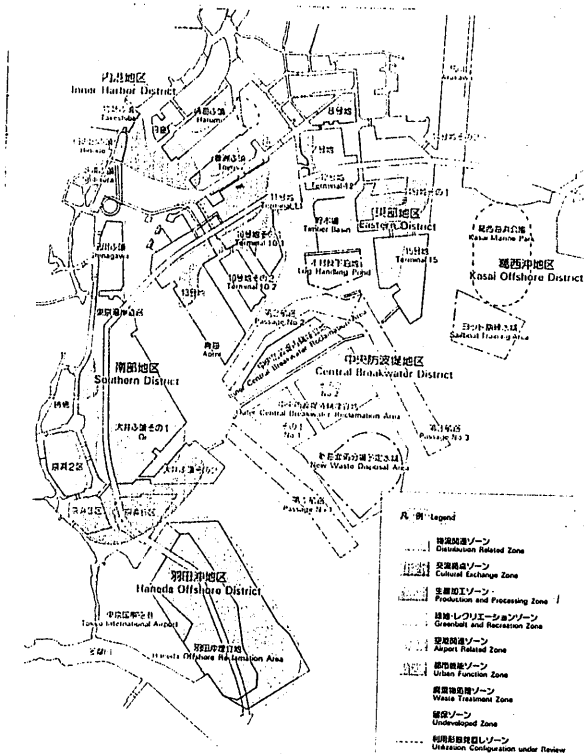
Şekil 4.1.12 Tokyo Sahili Hızlı Transit Demiryolu



4.1.2 Tokyo Limanı Aktivite Alanları

Şekil 4.1.13 de görülen Tokyo liman alanı içinde yer alan sahaların aktivitelerine göre sınıflandırılması görülmektedir. Bu planda değişik kültürel faaliyet alanları, üretim ile ilgili alanlar, rekreasyon alanları, havaalanı ile irtibatlı alanlar, halkla ilgili sosyal aktivite alanları, su taşıma sistemlerinin yer aldığı alanlar ve gelişme alanları ayrı ayrı gösterilmiştir.

Şekil 4.1.13 Tokyo Liman Sahası Aktivite Alanları

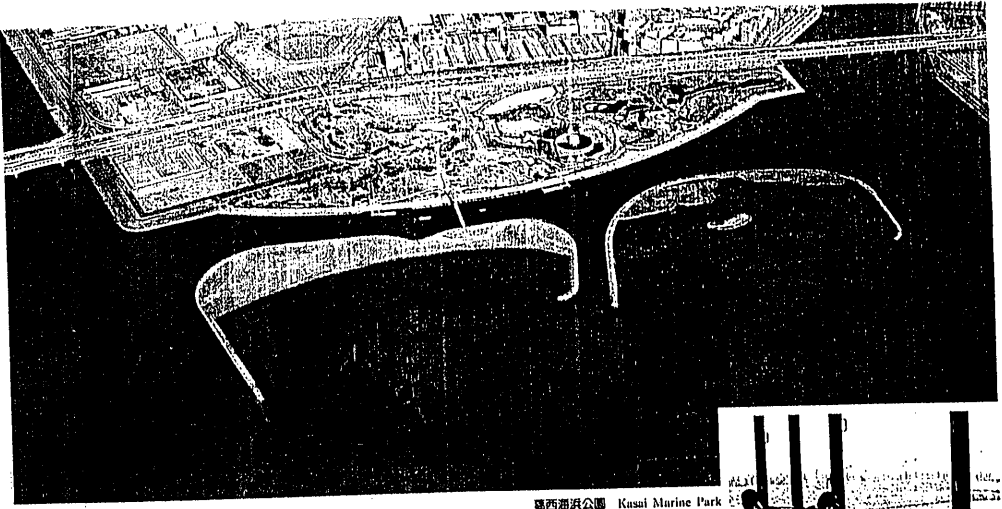


Tabii çevrenin korunması ve yeniden düzenlenmesi limanların fonksiyonları için önemli dir.

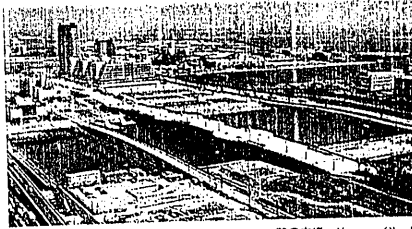
Şekil 4.1.14 te sportif, balıkçılık, kuş seyri ve diğer aktivitelere uyumlu bir şekilde geliştirilen parklardan değişik görüntüler verilmiştir.

Liman gelişme sahaları içinde devam eden rekreasyon çalışmalarında, bölge sakinlerinin bol yeşil alanlı ve su yolları manzarasına sahip olabilmeleri ön planda tutulmuştur.

Şekil 4.1.14 Deniz Kenarında Aktiviteler ve Deniz Parkları



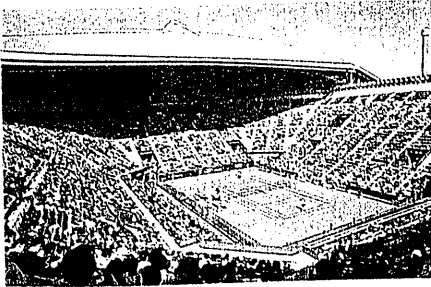
葛西海浜公園 Kasai Marine Park



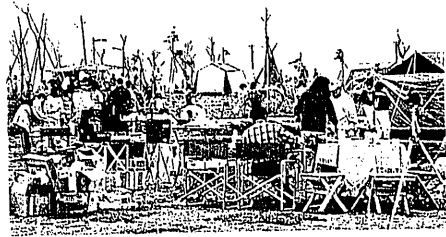
夢の大穹 Yumenno Ohashi



東京港野鳥公園 Tokyo Port Bird Reserve



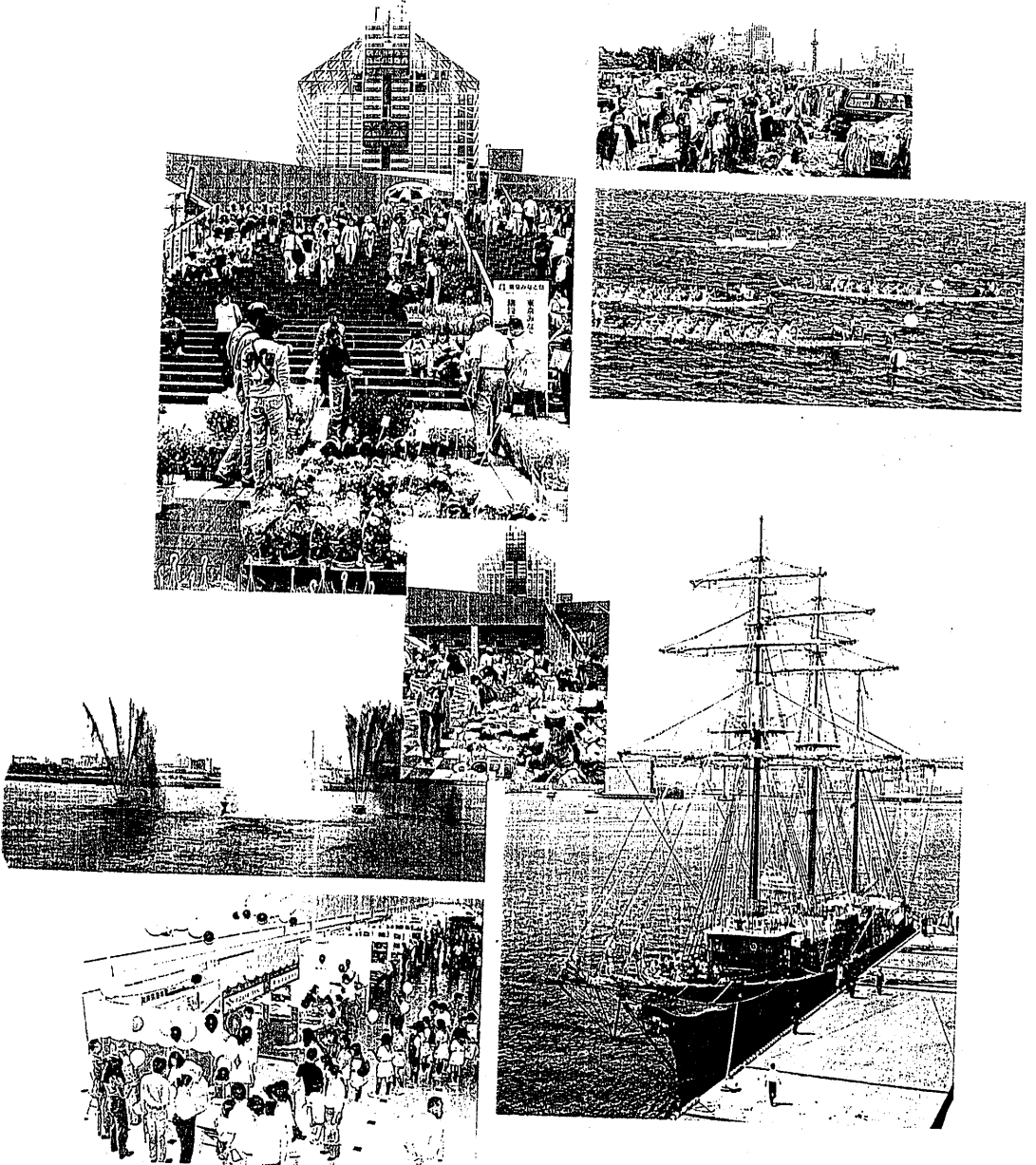
有明テニスの森公園 (有明コロシアム)
Ariake Tennis Park (Ariake Colosseum)



若洲海浜公園
Wakasu Seaside Park

Her yıl Mayıs ayında Harumi terminal merkezinde açılışı yapılarak başlatılan Tokyo liman festivalinde bahar ayının ılık günlerinde Tokyo halkına değişik eğlence ve aktivite seçenekleri sunulmaktadır.

Şekil 4.1.15 Tokyo Festivali



4.1.3 Tokyo Limanı İçin Değerlendirme

1. Tokyo liman sahasının planlanması aşamasında şehir plancılarının bu alanların sadece endüstri ve ticaret amaçlı alanlar olarak kalmaması için her türlü tedbirleri alarak sosyal ve kültürel amaçlı aktivite alanlarının da bu tesislerin çevresinde yer almasına özen gösterdikleri anlaşılmaktadır.
 2. Liman tesisleri çevresinde yer alan değişik aktivite amaçlı alanların gerek şehir içi ve gerekse şehir dışı ulaşım bağlantıları mükemmel denebilecek derecede bir planlama ve yüksek teknoloji kullanılarak gerçekleştirilmiştir.
 3. Liman tesislerin çevresindeki alanlar cazibe merkezleri haline dönüştürülerek o yörede veya diğer bölgelerde yaşayan insanların günlük alışveriş ve gezinti ihtiyaçlarına cevap veren alanlar haline dönüştürülmüştür.
 4. Sosyal ve kültürel amaçlı alanlarda iç ve dış turizme yönelik aktiviteler de (fuar, festival, sportif yarışmalar, sergi vb.) gerçekleştirilmektedir.
 5. Liman tesislerindeki alt yapı eksiksiz ve mükemmel gerçekleştirilmiştir.
 6. Planlarda Liman tesislerinde ileriye dönük tevsiatlar için yeterli gelişme alanları ayrılmıştır.
 7. Terminallerde açık ve kapalı depolama alanları ve otoparklar için yeterli sahalara düşünülmüştür.
 8. Terminaller amaçlarına uygun sayı ve kapasitede ekipmanlarla donatılmıştır.
 9. Bekleme süreleri modern bir işletmecilik anlayışı ile minimize edilmiştir.
 10. Terminaller yük gruplarına göre birbirinden bağımsız planlanarak gerçekleştirilmiştir..
- Bütün bu özelliklerin bir arada yer aldığı Tokyo limanında yakın çevre insanların kaçıp uzaklaşmayı düşündüğü alanlar olarak değil, günlük ihtiyaçlara ve turizme yönelik aktivitelerle cevap veren mekânlar halinde şehirlerin yaşamında yerlerini almışlardır.

5.SONUÇ

5.1Haydarpaşa Limanı Ve Yakın Çevresi İçin Öneriler

Haydarpaşa limanının rehabilite edilerek bulunduğu çevrenin 2000 li yıllarda bir cazibe merkezi olabilmesi ve İstanbul'a yaptığı olumlu katkıların tartışıldığı bir konuma getirilebilmesi için alınacak önlemleri 3 ana grupta toplayabiliriz.

1. İşletmeci kuruluşça alınması gereken önlemler
2. Yatırımcı kuruluş tarafından alınması gerekli önlemler
3. Yerel yönetimlerce alınması gerekli önlemler

5.1.1 İşletmeci Kuruluş tarafından Alınması Gereken Önlemler

1. Limanın bugünkü fiziksel koşulları dikkate alınarak sadece konteyner terminali ak değerlendirilmesi, ilave bir yatırım yapmadan depolama alanları ve yamaç yerleri kapasitelerinin artırılması bakımından yararlı olacaktır.
2. Tek tip yük uygulaması gerek artan konteyner trafiği ve gerekse liman giriş çıkışındaki fiziki yetersizlikler ve kısıtlar bakımından daha olumlu bir kullanım sağlayacaktır.
3. Yeterli park alanı bulunmaması nedeniyle ilave park alanları oluşturmak gerekecektir. Bu nedenle Göztepe kavşağı yakınındaki kara terminalinin tır otoparkına dönüştürülmesi

4. İşletmecilikte bilgisayar teknolojisine geçilmesi ile modern işletmecilik imkanı yaratılarak işgücü ve maliyetlerde ekonomi sağlanacaktır.
5. Ekipmanlardaki kapasite artışının sağlanması, idari ve hukuki sorunların çözülmesi ile bekleme süreleri minimize edilebilecektir.

5.1.2 Yatırımcı Kuruluş Tarafından Alınması Gereken Önlemler

1. Haydarpaşa Limanının yalnız konteyner terminali olarak hizmet vermek üzere yeniden planlanmasına yönelik olarak parça eşya molündeki mevcut rıhtım ve yanaşma yerlerinin değerlendirilmesi suretiyle ıslah ve geliştirme projelerini üretmek.
2. Üst yapı tesislerinde yeni ihtiyaçlara göre düzenlemeler planlamak.
3. Limanın ana arterlere bağlantılarının sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesini temin için yerel yönetim ve TCK ile koordinasyonu sağlayarak, projeler üretmek
4. Tüm bu projelerin hayata geçirilmesi için aktif rol oynamak.

5.1.3 Yerel Yönetimler Tarafından Alınması Gerekli Önlemler

1. Liman için düşünülen ıslahı ve geliştirme projelerinin mevcut imar planlarına uyum sağlayacak şekilde hazırlanmasına katkıda bulunmak.
2. Liman sahası çevresinde halkın günlük ihtiyaçlarına cevap verecek aktivite alanları için projeler üretmek ve hayata geçirmek.
3. Liman çevresinde yer alan Harem Otobüs Terminalini uygun başka bir alana taşımak.
4. Yatırımcı kuruluş tarafından planlanacak ulaşım sistemlerinin hayata geçirilmesinde yardımcı olmak.
5. Liman alanı ile şehrin diğer alanları arasında sağlıklı bir şekilde ulaşımı sağlayacak tesisleri planlayarak hayata geçirmek.
6. Liman girişinde görüntü kirliliği oluşturan baraka , sundurma vb. yerlerde faaliyet gösteren kooperatif,gümrük komisyoncuları için uygun yerler belirlemek.

Ülkemiz gelişmesindeki en önemli dinamiklerden biri olan deniz taşımacılığında önemli yer tutan Haydarpaşa limanı ile ilgili olarak geçmiş yıllarda yapılan planlama hataları ve eksiklikleri gidermek hala mümkündür. Buradaki en önemli husus konuyla ilgili bulunan kuruluşların üzerlerine düşen yükümlülüklerini yerine getirmeleri gerektiğidir.

Bu da önemi gittikçe daha da artan deniz taşımacılığının ülkemizdeki en önemli tesislerinden biri olan Haydarpaşa limanını 2000 li yıllarda hizmet verecek kapasiteye ulaştırılması ve çevresinin yaşanılabilir alanlar haline dönüştürülmesine katkıda bulunulması ile mümkündür.

KAYNAKLAR

1. Japan International Cooperation Agency (JICA), "The Master Plan Study For Ports Development At The Sea Of Marmara In The Republic Of Turkey", Final Report(Part 1), September 1997, 309 p.
2. Tokyo Port 1996, Bureau Of Port And Harbor Tokyo Metropolitan Government, Tokyo 1996, 50 p.

A PROPOSAL FOR HAYDARPAŞA PORT

ABSTRACT

The development that take place in Turkey to become industrialized influence cities and this influence is especially felt deeply in coastal cities.

The largest import and export ports of Turkey are located in cities like İzmir, Mersin and İstanbul . The need for expansion and improvement due to industrial development has caused realization of additions to existing structures which paves way to physical and environmental problems that cause complaints among the citizens.

This paper giving examples from Japanese case discusses the possibility of rehabilitation of some ports at city centers without conflicting with the environment and compatible with the ongoing city life.