

**T.C**  
**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ**  
**DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ**

**BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANLARI YÖNETİMİNDE**  
**YEREL YÖNETİMLERİN ROLÜ**

**DOKTORA TEZİ**

**Hakan KAYA**  
**Denizel Çevre Anabilim Dalı**

**Danışman**  
**Doç. Dr. Cem GAZİOĞLU**

**ARALIK 2010**

**T.C.**  
**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ**  
**DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ**

HAKAN KAYA tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANLARI YÖNETİMİNDE YEREL YÖNETİMLERİN ROLÜ” başlıklı tez KIYI BÖLGELERİ YÖNETİMİ Bilim Dalında DOKTORA Tezi olarak kabul edilmiştir.

**Tez Danışmanı**

**Jüri Üyesi**

**Jüri Üyesi**

**Jüri Üyesi**

**Jüri Üyesi**

**Tez Savunma Tarihi:**

## ÖNSÖZ

Türkiye’de “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi” kavramının hangi safhada olduğunun tespiti ve yerel yönetimlerin “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi” üzerindeki rolünün belirlenmesi ve hangi süreçler üzerinde etkisi olduğunun açıklanması, “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminde Yerel Yönetimlerin Rolü” isimli doktora tezinin konusunu teşkil etmektedir. Bu kapsamda hem bütünleşik kıyı alanları yönetimi kavramı üzerinde durulmuş hem de yerel yönetimler kavramı irdelenmiştir. Bunun yanı sıra bu iki mevhumun birbiriyle ilişkisi ve birbirlerine etkisi tartışılmıştır. Ayrıca, Türkiye’nin kıyı alanları kullanımı açısından en karmaşık muhteviyata sahip bölgesi olan Marmara Bölgesi, tüm illeri ile birlikte örneklem saha olarak seçilerek tahlil edilmiştir. Bölgenin Ege, Marmara ve Karadeniz’e kıyısı olması çalışmanın detaylandırılması açısından katkı sağlamıştır. Kapsamlı eser incelemesi, tezin probleminin doğrudan çalışılmadığını göstermiştir.

Bu çalışmanın meydana gelişinde gerek inceleme sahama defalarca gelerek, gerekse büro çalışmalarına ışık tutup, uzaktan algılama ve C.B.S laboratuvarındaki çalışmalarıyla tezime daha fazla nitelik kazandıran, maddi ve manevi her desteği veren değerli danışman hocam Doç. Dr. Cem Gazioğlu’nun emeği çok fazladır. Kendilerine olan şükran borcumu her vesile ile olduğu gibi burada da bir kez daha belirtmek isterim.

Tez çalışma konumla alakalı olarak belki Türkiye’de ilk kez “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminde Yerel Yönetimlerin Rolünü” sorgulayan bilimsel kriterlere uygun anketleri hazırlayan ve binlerce kişiye uyguladığımız bu anketleri yine bilimsel ölçütlerde analiz ederek sonuçları sayılaştıran, pek çok gününü bu çalışmaya ayıran değerli hocam Doç. Dr. Esra İşmen’ne ne kadar teşekkür etsem azdır sanıyorum.

Tez çalışmam da tez izleme heyetinde olan İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Dekan Yardımcısı olan değerli hocam Doç. Dr. Ali Fuat Aydın’a, Yüksek Lisans tez danışmanımda olan İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümünden değerli hocam Yrd. Doç. Dr. T. Ahmet Ertek’e ve İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsün’ den değerli hocam Prof. Dr. Selmin Burak’a adeta doktora tez

danışmanım gibi bu çalışmamda bana verdikleri destekten dolayı kendilerine sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum. Tezin gerekli formata gelmesinde görüş ve önerilerini esirgemeyen Yrd. Doç. Dr. Sinan Demirel' e ve gerekli düzeltmeleri gerçekleştiren Yrd. Doç. Dr. A. Edip Müftüoğlu' na teşekkür ederim.

Tezimi hukuki açıdan inceleyen İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri İşletmeciliği Enstitüsü'nden Dr. Mehmet Ali Akkaya hocama ayırdığı zaman ve katkılarından dolayı çok teşekkür ederim.

Özellikle derleme ve yazım çalışmalarında büyük katkısı olan sevgili eşim Özgen Gülcan Kaya'ya, çalışmalarım sırasında mesleki fikirlerini hiçbir zaman esirgemeyen, tez çalışmam sırasında vefat eden adeta ikinci babam yerine koyduğum Namık Kemal Üniversitesi'nde görev yapan değerli hocam Prof. Dr. Cemil Cangir'e de teşekkür etmeyi bir borç bilirim.

Nihayet, harita çalışmalarımda her zaman ki titizlikleriyle bana yardımcı olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi Harita Müdürü Yılmaz Yıldız ve personeline, bilgi noktasında bana destek olan Yalova Belediyesi Yazı İşleri Müdürü Sami Yavuz'a, Balıkesir Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürü Hikmet Memiş'e, Beylikdüzü Kaymakamlığı Bilgi İşlem Sorumlusu Osman Albay'a Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Yazı İşleri ve Kararlar Daire Başkanı Kadir Erol'a teşekkür ederim.

Anket uygulamaları konusunda destek veren: İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Kadir Topbaş'a, Beylikdüzü Belediyesi personeline, Körfez Belediyesi Özel Kalem Müdürü Muhammet Ali Işık'a, Bursa Büyükşehir Belediyesinden Genel Sekreter yardımcısı Necmettin Şenocak ve Eğitim Şube Müdürü Kemal Ak'a, Karacabey Belediyesi Yazı İşleri Müdürü Talih Düzgören'e, Tekirdağ Belediyesin'den Belediye Başkan Yardımcısı Yrd. Doç. Dr. Rüya Yılmaz'a, Kocaeli Büyükşehir Belediyesinden Strateji Geliştirme Daire Başkanı Dr. Bayram Çolakoğlu'na, Şarköy Belediyesinden Belediye Başkanı Süleyman Altınok ve Özel Kalem Müdür Hüseyin Ocak'a, Şarköy Su İşleri ve Kanalizasyon Müdürlüğü personeline, Gelibolu Belediyesinden Özel Kalem Müdürü Gül Dinler'e, Gemlik Belediyesinden Başkan

Yardımcısı Cemil Acar ve Yazı İşleri Müdür İlknur Sert'e, Vize Belediye Başkanı Selçuk Yılmaz ve Yazı İşleri Müdürü Sevda Bilgin'e, Çanakkale Belediyesinden Başkan Yardımcısı Adnan Albayrak'a, Gölcük Belediyesinden Özel Kalem Müdürü Recep Öztürk'e, Gemlik Belediyesi'nden Başkan Yardımcısı Özkan Ateşli'ye, Edirne Üniversitesinden Doç. Dr. Musa Uludağ'a, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesinden Doç. Dr. Evren Erginal'a, Namık Kemal Üniversitesinden Yrd. Doç. Dr. Duygu Boyraz'a, İstanbul Üniversitesinden Yrd. Doç. Dr. T. Ahmet Ertek'e, Yalova Üniversitesinden Aslı Özyılmaz'a, İstanbul Teknik Üniversitesinden Doç. Dr. Ali Fuat Aydın'a ve burada adını saymayı unuttuğumuz pek çok bilim dostuna çok teşekkür ederim.

Doktora tezimi (Proje No: 3071) destekleyen İstanbul Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Birimine ayrıca teşekkür ederim.

Bir de, bugünlere gelmemde benim için ayrı bir önemi olan İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Genel Sekreteri değerli hocam Zeki Yaşar Yücel ve hep doktora yapmam yönünde beni yüreklendiren ve yakın zamanda kaybettiğim rahmetli annem Şengül Yılmaz'a şükranlarımı sunarım.

## İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ .....	i
ÖZET .....	vii
ABSTRACT.....	viii
TABLO LİSTESİ .....	ix
ŞEKİL LİSTESİ .....	xi
FOTOĞRAF LİSTESİ .....	xiii
GRAFİK LİSTESİ .....	xiv
KISALTMALAR LİSTESİ .....	xv
EK LİSTESİ.....	xvi
I. GİRİŞ .....	1
1.1. Çalışmanın Amaç ve Kapsamı.....	1
II. MATERYAL ve METOT .....	3
III. BULGULAR.....	4
3.1. Yerel Yönetimler .....	4
3.1.1. Yerel yönetim kavramı .....	4
3.1.2. Yerel yönetim kavramının tarihi gelişim süreci .....	5
3.1.2.1 Cumhuriyet öncesi belediyeçilik .....	5
3.1.2.2. Cumhuriyet sonrası belediyeçilik.....	7
3.1.3. Avrupa Birliği'nde yerel yönetim anlayışı .....	9
3.1.4. Türkiye'de yerel yönetimlerin teşkilat yapısı .....	10
3.1.5. Türkiye'de yerel yönetim birimleri.....	11
3.1.5.1. İl özel idareleri .....	12
3.1.5.2. Belediyeler.....	15
3.1.5.3. Köyler .....	18
3.1.5.4. Birlikler .....	20
3.2. Kıyı Kavramı .....	22

3.2.1. Farklı disiplinler açısından kıyı kavramı .....	22
3.2.2. Kıyı ile ilgili diğer kavramlar .....	23
3.2.3. Kıyılarının oluşum ve gelişimini etkileyen coğrafi süreçler .....	27
3.2.3.1. Yapı ve litoloji .....	27
3.2.3.2. İç etkenler .....	28
3.2.3.3. Dış etkenler .....	28
3.2.3.4. Zaman unsurunun etkisi .....	30
3.2.3.5. Jeomorfolojik özellikler .....	30
3.2.4. Kıyı yapıları .....	31
3.3. Kıyı Planlaması Ve Kullanımı .....	35
3.3.1. Kıyı planlaması kavramı .....	35
3.3.2. Kıyı alanlarının planlanması .....	35
3.3.3. Kıyı alanlarında planlamanın amacı .....	37
3.3.4. Kıyı planlaması ile ilgili karşılaşılan sorunlar .....	37
3.3.5. Kıyı kullanımı ve önemi .....	42
3.3.6. Kıyılardan yararlanma .....	43
3.3.7. Kıyılardan yararlanmaya egemen olan ilkeler .....	44
3.3.7.1. Genellik ve eşitlik .....	44
3.3.7.2. Bedelsizlik .....	44
3.4. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Hukuki Durum .....	45
3.4.1. Kıyı alanları yönetimi kavramı .....	48
3.4.2. Bütünleşik kıyı alanları yönetimi kavramı .....	49
3.4.3. Türkiye de kıyı alanları yönetimi kavramının tarihi gelişim süreci .....	51
3.4.4. Kıyı alanları yönetiminde yerellik ilkesi ve yerel yönetimler .....	52
3.4.5. Bütünleşik kıyı alanları yönetimini yerel yönetimler açısından kıyıları doğrudan etkileyen kanunların analizi .....	53
3.4.5.1. Belediye kanunları .....	54

3.4.5.2. Büyükşehir belediyesi kanunu.....	70
3.4.5.3. İmar kanunları .....	77
3.4.5.4. Kıyı kanunları.....	86
3.4.6. Bütünleşik kıyı alanları yönetimi anlayışını etkileyen diğer kurumlar; görev ve yetkileri .....	89
3.5. Marmara Bölgesi.....	98
3.5.1. Marmara bölgesinin coğrafik özellikleri.....	98
3.5.2. Bütünleşik kıyı alanları yönetimi ve yerel yönetimler açısından marmara bölgesinin analizi .....	99
3.5.2.1. İstanbul .....	103
3.5.2.2. İzmit Körfezi (Kocaeli – Yalova).....	122
3.5.2.3. Bursa.....	134
3.5.2.4. Balıkesir .....	137
3.5.2.5. Çanakkale .....	141
3.5.2.6. Tekirdağ.....	144
3.5.2.8. Kırklareli .....	151
3.5.2.9. Sakarya (Adapazarı) .....	155
3.5.2.10. Bilecik .....	159
3.6. Anketler .....	161
IV. TARTIŞMA ve SONUÇ .....	186
KAYNAKLAR .....	207
ÖZGEÇMİŞ .....	223



## ÖZET

### BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANLARI YÖNETİMİNDE YEREL YÖNETİMLERİN ROLÜ

**Hakan Kaya**

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili olan adeta bir deniz ülkesidir. Ayrıca Marmara Denizi gibi büyük bir iç denize sahiptir. Türkiye nüfusunun büyük bölümü de bu deniz kıyılarında yerleşmiştir. Ancak hızla artan nüfus yüzünden Türkiye’de pek çok kıyı çarpık bir yerleşime maruz kalmıştır. Bu çarpık yerleşimden pek çok kişi ve kurum sorumlu olmasına rağmen bu suçu kimse üzerine almamıştır. İşte bu tez çalışmamızda Türkiye’de ki kıyılarla ilgili şuan kadar yapılan yanlışlarda genel hatları ile kimlerin kusuru olduğu üzerinde durulmuştur. Asıl önemlisi de bu kusurda yerel yönetimlerin rolünün ne olduğu araştırılmaya çalışılmıştır. Bunun yanı sıra hala bakir sayılan kıyılarla ilgili olarakta neler yapılması gerektiği üzerinde durulmuştur. Özellikle yeni yapılanmalarda yerel yönetimlerin hangi noktada olması gerektiği belirtilmiştir.

Tüm bu çalışmalar yapılırken bütünleşik kıyı alanları yönetiminde yerel yönetimlerin rolünün ne olduğunun daha net anlaşılabilmesi için Marmara Bölgesi örnek çalışma sahası olarak alınmıştır. Çünkü Marmara Bölgesi Türkiye’nin en gelişmiş, en kozmopolit, nüfusu en kalabalık ve en yoğun bölgesidir. Aynı zamanda bölge yeryüzü şekilleri, iklim, bitki örtüsü vb. unsurlarındaki çeşitlilikle Türkiye’nin her yerinden bir iz taşır. En Önemlisi bu bölgenin Marmara Denizi, Karadeniz ve Ege Denizine kıyısı vardır. İşte bun nedenlerden dolayı Marmara bölgesi Türkiye’nin bir yansıması sayılabilir.

Sonuç olarak bu çalışmada, örneklem sahasında yapılan araştırmalar, geçmişten günümüze gelen kanunlar ve kıyı alanlarının gelişiminde rol oynayan kurumlar incelenerek, bütünleşik kıyı alanları yönetimi üzerinde yerel yönetimlerin rolünün bugüne kadar ne olduğu ve bundan sonra ne olması gerektiği ortaya konmaya çalışılmıştır.

## **ABSTRACT**

### **THE ROLE OF LOCAL GOVERNMENTS IN INTEGRATED COASTAL AREAS MANAGEMENT**

**Hakan Kaya**

Turkey is surrounded by seas on three sides like a sea country, also has a great inland sea such as the Sea of Marmara. The majority of the population of Turkey is located at the shores of the sea. However, because of the rapidly increasing population in Turkey, a settlement has been subject to many coastal distorted. Many people and institutions responsible for this distorted residence, although, unfortunately, no one takes the blame on. That is the thesis that the study of coasts in Turkey in general terms about the mistakes made until now focused on who is fault. The real important what is the role of local governments, is examined in this defect. In addition, still regarded as pristine as what to do about the coasts, are emphasized. In particular it should be stated at what point the new local government structures are.

While all these studies of integrated coastal areas management, a clearer understanding of what the role of local governments in the study area was taken as an example for the Marmara Region. Because, the Marmara Region of Turkey's most advanced, most cosmopolitan, most populous and most densely population region. At the same time zone landforms, climate, vegetation and so on. factors of diversity is a mark all over Turkey. Most Importantly, this region has coast at the Marmara Sea, Black Sea and the Aegean Sea. That's because of these reasons, be considered a reflection of Turkey's Marmara region.

As a result of this study, the sampling area studies, from past to present, examining the laws and institutions, which ones play a role in the development of coastal areas, integrated coastal areas management to date on what is the role of local government and after that what should have been tried out.

**TABLO LİSTESİ****Sayfa**

Tablo 1. Türkiye’de Türleri İtibariye Mahalli İdarelerin Sayısı.....	16
Tablo 2. Türkiye’de Belediyelerin Türlerine Göre Dağılımı.....	16
Tablo 3. Türkiye’de Türleri İtibariyle Mahalli İdareler Birliklerinin Sayısı (2006-2007-2008-2009).....	21
Tablo 4. Kıyılarla İlgili Kurumlar ve Yasal Düzenlemeler (Çölkesen v.d., 2006).....	92
Tablo 5. Cinsiyet.....	161
Tablo 6. Yaş.....	162
Tablo 7. Meslek .....	163
Tablo 8. Grup Genel’ in eğitim düzeyine ilişkin tablo .....	164
Tablo 9. Grup “Yerel Yönetim”e ait çalışma süresi ve bölümüne ilişkin tablo .....	164
Tablo 10. Kullanım Amacı .....	165
Tablo 11. Kullanım sıklığı.....	167
Tablo 12. Kıyı Yapıları.....	168
Tablo 13. Tehdit.....	169
Tablo 14. Kıyılara yeterli önem.....	170
Tablo 15. Yeterli çalışma.....	170
Tablo 16. Kıyı Alanı Yönetimi kavramını daha önce duydunuz mu? .....	171
Tablo 17. Çalıştığınız kurumun Kıyı Alanları ile ilişkisi var mı? .....	172
Tablo 18. Bölgenizdeki kıyılar (deniz, akarsu, göl) yeterince temiz midir? .....	172
Tablo 19. Bölgenizde kıyı kirliliği ile (deniz, akarsu ve göl) yeterince mücadele ediliyor mu? .....	173
Tablo 20. Bölgenizdeki kıyıların kirlilik oranı size göre her yıl artıyor mu?.....	174
Tablo 21. Sizce kıyı ile ilgili yatırımları yapmak hangi kamu kurumunun görevi olmalıdır?.....	176
Tablo 22. Yerel yönetimlerin kıyı yönetimi ile ilgili yetkileri arttırılmalı mıdır?.....	177
Tablo 23. Yerel Yönetimlerde KAY konusunda bilgili uzman var mı? Meslekiçi Eğitim alımı ve yeterli bilgiye sahip olup olunmadığı .....	178
Tablo 24. Bölgenizdeki kıyılarla ilgili bir “Kıyı Yönetim Planı” var mı? .....	178

Tablo 25. Kıyı Yönetim Planlarının doğru yapıldığına inanıyor musunuz?.....	179
Tablo 26. Bulduğunuz ilin kıyılardan yeterince faydalandığına inanıyor musunuz? .....	181
Tablo 27. Kıyı alanına kolay ulaşıyor musunuz? .....	183
Tablo 28. Kıyı çizgisine en yakın yapı kaç metre mesafede olmalıdır? .....	184
Tablo 29. Sizce Kıyı Alanları Yönetimi hangi alanlarda gerçekleşebilir? .....	185

## ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1. 5018 Sayılı Kanun Açısından Mahalli İdareler (MİGM, 2009).....	5
Şekil 2. Kıyı Alanları ile İlgili Kavramlar (Erinç, 2001).....	25
Şekil 3. Kıyı ile İlgili Sınırlar (Erinç, 2001).....	25
Şekil 4. Farklı Yasal Düzenlemelerde Kıyı Çizgisi (Akaya, 2004).....	26
Şekil 5. Şile ve Şile Limanı .....	34
Şekil 6. Büyükçekmece Gölü doğu kıyılarında dolgu ile oluşturulmuş eğlen dinlen alanı.....	34
Şekil 7. Küçükçekmece Gölü doğu kıyılarında dolgu ile oluşturulmuş eğlen-dinlen alanı. ....	35
Şekil 8. Marmara Bölgesi Haritası (Atalay ve Mortan,1995).....	100
Şekil 9. İstanbul İlçeleri Haritası ( <a href="http://www.ibb.gov.tr">http://www.ibb.gov.tr</a> , 2009 ).....	105
Şekil 10. İşaretli bölge Theodosius (379-395) zamanında kurulan kent limanı .....	107
Şekil 11: İstanbul Arazi Kullanımı. (Büyüksalih, 2006). .....	109
Şekil 12. Ambarlı Limanı .....	115
Şekil 13. Haydarpaşa Liman Kompleksi .....	116
Şekil 14. Ataköy Marina ve Zeytinburnu Liman Sahası .....	116
Şekil 15. Yenikapı Deniz Otobüsü İskelesi ve Liman sahası ve Su Ürünleri Hali.....	117
Şekil 16. Kilyos Karaburun kıyılarındaki açık maden işletmeleri (Google earth, 2010) .....	120
Şekil 17. Kocaeli İlçeleri Haritası (wowturkey.com, 2009). .....	124
Şekil 18. Kocaeli ili (Kandıra İlçesi) Karadeniz Kıyı Şeridi (Google earth, 2010).....	125
Şekil 19. Kocaeli ili Marmara Denizi Kıyı Şeridi (Google earth, 2010).....	126
Şekil 20. Yalova kıyı şeridi (Google earth, 2010) .....	126
Şekil 21. Hersek Kıyıları ve yapılaşma .....	127
Şekil 22. Arazi Kullanım Durumu(İzmit Körfezi Doğu) (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı)..	129
Şekil 23. İzmit Körfezi (Google earth, 2010).....	134
Şekil 24. Marmara Denizi' ne kıyısı olan Bursa İli İlçeleri.....	135
Şekil 25. Balıkesir İli Marmara Denizi Kıyı İlçeleri (Google earth, 2010).....	137

Şekil 26. Çanakkale İlçeleri .....	141
Şekil 27. Çanakkale .....	143
Şekil 28. Gelibolu İlçesi.....	144
Şekil 29. Tekirdağ (Google earth, 2010) .....	145
Şekil 30. Marmara Ereğlisi Kıyıları.....	147
Şekil 31. Tekirdağ İçin Öngörülen Arazi Kullanım Haritası (Tekirdağ İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2010). .....	148
Şekil 32. Edirne Kıyıları (Google earth, 2010).....	150
Şekil 33. Kırklareli ve Tekirdağ'ın Karadeniz kıyıları .....	152
Şekil 34. Kıyıköy kıyıları.....	154
Şekil 35. Karasu kıyıları .....	158

## FOTOĞRAF LİSTESİ

Sayfa

Foto 1. Kıyının jeomorfolojik elemanları. Kç: Kıyı Çizgisi; kkç: Kıyı Kenar Çizgisi (Lohninger, 2004.,Turoğlu, H. 2009) .....	26
Foto 2. Düz kıyı uzanışına bir örnek: Beylikdüzü (İstanbul) kıyıları. (Beylikdüzü Belediyesi Arşivi) .....	28
Foto 3. Beylikdüzü (İstanbul)'nde Kavaklı Dere vadisin de heyelan izleri (Beylikdüzü Belediyesi Arşivi) .....	29
Foto 4. Beylikdüzü (İstanbul)'nde heyelanlı saha üzerinde yeni yapılan ve kayan Yaşar Acar Fen Lisesi, 2010. ....	39
Foto 5. 1999 Marmara depreminde hasar gören İzmit kıyılarındaki dolgu alanları (NTV arşivi). ....	41
Foto 6. Beylikdüzü (İstanbul) ilçesine bağlı Gürpınar sahilinde ki dolgu çalışmalarını ve gerideki falezlerden bir görünüm.(Beylikdüzü Belediyesi Arşivi).....	63
Foto 7. Marmara Denizi kıyılarının Silivri Seli Sonrası Görüntüsü (10.09.2009 Hürriyet Gazetesi İnternet Arşivi) .....	114
Foto 8. Sakarya'nın Karasu sahilleri ve kıyı erozyonu(Hürriyet Gazetesi Arşivi, 14 Mart 2010) .....	159

## GRAFİK LİSTESİ

Sayfa

Grafik 1. İstanbul İlinin 1965-2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010).....	106
Grafik 2. Kocaeli İlinin 1965–2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010) .....	128
Grafik 3. Yalova İlinin 1965–2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010) .....	128
Grafik 4. Bursa İlinin 1965–2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010) .....	136
Grafik 5. Balıkesir İlinin 1965–2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010) .....	138
Grafik 6. Çanakkale İlinin 1965-2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010).....	142
Grafik 7. Tekirdağ İlinin 1965–2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010) .....	146
Grafik 8. Edirne İlinin 1965-2009 yılları arası nüfus dağılımı .....	150
Grafik 9. Kırklareli İlinin 1965-2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010).....	153
Grafik 10. Sakarya İlinin 1965–2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010).....	156
Grafik 11. Bilecik İlinin 1965-2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010).....	160
Grafik 12. Kanunların Yetersizliğinin puantajı .....	180
Grafik 13. Kanunların Yeterince Uygulanmaması .....	180
Grafik 14. Yerel Grubu için “Ulaşım” seçeneğine ilişkin ölçeklendirme .....	182
Grafik 15. Genel Grubu ve Üniversite gruplarına ilişkin “Rekreasyon (Gezinti, dinlenme)” seçeneğinin ölçeklendirilmesi.....	182



## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>BKAY</b>	: Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi
<b>CBS</b>	: Coğrafi Bilgi Sistemleri
<b>ÇED</b>	: Çevre Etki Değerlendirme
<b>KAY</b>	: Kıyı Alanları Yönetimi
<b>KBS</b>	: Kent Bilgi Sistemi
<b>KİPTAŞ</b>	: İstanbul Konut İmar Plan Sanayi ve Ticaret A.Ş.
<b>KÖYDES</b>	: Köylerin Alt Yapısının Desteklenmesi
<b>MİGM</b>	: Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü
<b>ÖÇKKB</b>	: Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı
<b>TEM</b>	: Trans European Motorway
<b>İ.B.B</b>	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
<b>İÇDP</b>	: İl Çevre Düzeni Planları

## **EK LİSTESİ**

**Sayfa**

EK 1. “Genel” adlı gruba yöneltilen anket. ....	214
EK 2. “Yerel Yönetimler” adlı gruba yöneltilen anket.....	217
EK 3. “Üniversite” adlı gruba yöneltilen anket. ....	220

## **I. GİRİŞ**

### **1.1. Çalışmanın Amaç ve Kapsamı**

Genel olarak halkın doğrudan katılımının hedeflendiği, doğal kaynaklardan biri olarak kıyı alanlarının özelliklerinin uzun yıllar sürdürülebilir olarak kullanmayı hedefleyen, çağdaş bir planlama faaliyeti olan Kıyı Alanları Yönetiminin her yeni çıkan kanundan mutlak suretle etkileneceği aşikârdır. Bu çalışmanın hedeflerinde biride, bu kanunlarda yerel yönetimlerin, bütünlük kıyı alanları yönetimindeki rolünün nasıl olduğu ve olması gerektiğinin ortaya konmasıdır.

Çalışma kapsamında Türkiye'deki kanunlar, yönetmelikler ve uygulamalar irdelenmiştir. Marmara Bölgesi'ndeki tüm illerdeki ulaşılabilen yetkililer birebir ziyaret edilmiştir. Burada amaç, kâğıt üstündeki kanunlarla, arazideki yapılanmanın ne kadar örtüştüğünü tespit etmektir. Bu sayede, bu çalışmada geleceğe ilişkin görünüm, gerçek temeller üzerine oturtulabilecektir. Sahip olduğu coğrafi konumu ve kıyıları üzerindeki barındırdığı her çeşit kıyı faaliyeti ile Marmara Bölgesi Kıyıları örnek çalışma bölgesi olarak seçilmiş olup ağırlıklı olarak nüfusun yoğun olarak yer aldığı Marmara Denizi kıyıları çalışılmıştır. İstanbul Boğazı, Boğaziçi İmar Kanunu ile yönetildiğinden dolayı çalışma kapsamında irdelenmemiştir. Çanakkale Boğazı ve Gelibolu yarımadası ise SİT alanı olarak tanımlandığı için benzer şekilde çalışma kapsamına alınmamıştır. Bölgede geniş kapsamlı anket çalışması üç (3) farklı grup için gerçekleştirilmiştir. Birinci grup, kullanıcı olan halk; ikinci grup planlayıcı olan karar mercileri (belediyeler); üçüncü grup akademisyenler teknokratlardan oluşmaktadır.

Cumhuriyetin başlangıcından günümüze kadar kıyı alanlarını etkileyen pek çok kanun çıkartılmış bu kanunlarda iyi yönde gelişme sağlansa da merkezi hükümetin kıyı alanları ile ilgili planlamalarda etkisi ortadan kalkmamıştır. Bu nedenle, Yerel yönetimlere, imar planlarını yapma ve onaylama konusunda yetkiler verildiyse de merkezi hükümetin dolaylı ve

direkt etkileri yüzünden, yerel yönetimlerin yerel halkın taleplerine uygun planları yapmakta tek ve mutlak yetkili olduğu söylenemez. İşte tam bu ortamda bu çalışmayla, yerel yönetimlerin bütünleşik kıyı alanları yönetiminde hangi aşamayı temsil ettiği belirlenerek, yerel yönetimlerin bütünleşik kıyı alanları yönetimi açısından neler yapması gerektiği tespit edilmeye çalışılacaktır. Marmara Bölgesindeki illerin ve belediyelerin kuruluş tarihlerinden itibaren yaptıkları kıyı yönetimi ile ilgili çalışmalar irdelenmiştir.

Kapsamlı eser incelemesi sonuçlarına göre tezin problemini teşkil eden “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminde Yerel Yönetimlerin Rolü” konulu çalışmaya rastlanmamıştır. Konu olarak doğrudan “Kıyı Alanları Yönetimi” çalışmaları içinde de ancak bir kaç sayfadan fazla kelam edilmiş olmadığı sarihdir.

## II. MATERYAL ve METOT

“Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminde Yerel Yönetimlerin Rolü” başlıklı çalışmamızda büro ve arazi çalışmalarının yanı sıra anket çalışmalarından da faydalanılmıştır. Büro çalışmasında, çalışma konumuzla ilgili tüm yayınlar toplanmış olup gerekli kaynak taraması gerçekleştirilmiştir. İstanbul, İstanbul Teknik, Edirne, Namık Kemal, Yalova Üniversiteleri kütüphanelerinden ilgili tezler ve kitaplar taranmıştır. Kıyı Alanları Yönetimi ve Kıyı Kanununa ilişkin yönetmelik ve uygulamalar için başta resmi gazete olmak üzere farklı kaynaklar taranmıştır. Çalışma bölgesi olarak Marmara Bölgesi üç farklı denize komşu olması, kıyı alanları yönetimi için öncelikli pek çok farklı özelliği bünyesinde barındırması, yoğun ve farklı nüfus yapısı, vb. temel nedenler ile seçilmiştir. Ancak İstanbul Boğazı başlı başına kendine özgü bir kanun ile yönetildiğinden çalışma kapsamı dışında tutulmuştur. Benzer şekilde Gelibolu yarımadası da tamamen SİT Alanı olduğundan çalışma kapsamı dışında tutulmuştur. İznik ve Sapanca Gölleri çalışma bölgemizin içinde kalmasına rağmen farklı bir anlayış ile yönetilmesi gerektiğinden hareket edilerek araştırmanın kapsamına dahil edilmemiştir.

Arazi çalışması kapsamında çalışma bölgemize ait tüm kıyılar gezilmiş, ilgili ve bağlantılı tüm yerel birimler ziyaret edilmiş, birebir görüşmeler yanında anket çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Anket çalışması kapsamında üç farklı anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda yerel yönetimlere (İdareciler ve teknik personel), üniversitelere (Akademisyen, Öğrenci, Memur) ve genel grup olarak adlandırdığımız gruplara farklı farklı uygulama gerçekleştirilmiştir. Üç farklı gruptan iki yüz (200) adet olmak üzere toplam altı yüz (600) anket temsilen seçilerek analiz edilmiştir. Daha sonra arazide çektiğimiz pek çok fotoğraf ve video görüntüsü analiz edilerek eldeki verilerle örtüştürülmüştür. Açık kaynaklardan elde edilen Uydu görüntülerinin yanı sıra arazi kullanım ve planlara ilişkin harita ve veriler çeşitli kaynaklardan temin edilmiştir.

Tüm verilerin ışığında bütünleşik kıyı alanları yönetiminde yerel yönetimlerin rolünün ne olduğu ve olması gerektiği konusuna ışık tutulmaya çalışılmıştır.

### **III. BULGULAR**

#### **3.1. Yerel Yönetimler**

##### **3.1.1. Yerel yönetim kavramı**

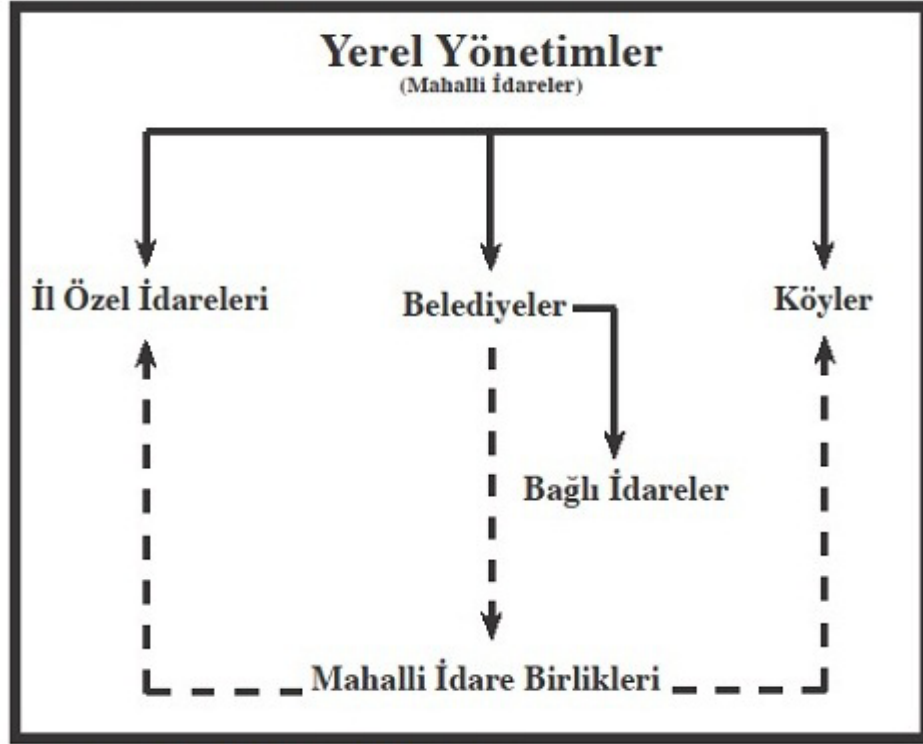
Yerel Yönetim Kavramı, Yerel Yönetimlerin zaman içinde gelişim ve değişimine paralel olarak farklılık göstermiştir. Bu kapsamda pek çok kişi tarafından bu kavram değişik şekillerde tanımlanmıştır.

Tüm bu tanımlar ışığında, “Yerel Yönetimleri” en geniş anlamıyla şöyle tanımlayabiliriz: Bir ülkenin sınırları içinde çeşitli kırsal ya da kentsel alanlarda faaliyet gösteren, bulunduğu bölgede yaşayan halkın mahalli nitelikteki müşterek ihtiyaçlarını karşılayan, karar organları ve bazı durumlarda yürütme organları seçimle iş başına getirilen, yasalarla belirlenmiş görevlere ve yetkilere, özel gelire, bütçeye ve personele sahip, merkezi yönetimden bağımsız tüzel kişiliği olan yönetsel birimlere (Akdemir, 2006; Ulusoy ve Akdemir, 2007) “Yerel Yönetim” veya “Mahalli İdare” adı verilir.

Yerel Yönetimlerin çok çeşitli özellikleri olmakla birlikte, klasik yerel yönetim biriminin şu özelliklere sahip olması gerekir (Turner, 1999; Kalabalık, 2005):

- \* Yerel hizmetlerden sorumlu, merkezi idareden anayasal olarak ayrı bir yerel birimin olması,
- \* Yerel yönetim biriminin gelirlerini arttırma yetkisi ile birlikte, kendine özgü gelirleri, bütçesi ve muhasebesinin olması,
- \* Kendisine has yeterli uzman personelin olması,
- \* Belli bir alanda yaşayan halkın ortak ihtiyaçlarının gerektirdiği kararları almak ve politikaları üretmek üzere, aynı halk tarafından seçilen kişilerden oluşan bir yerel meclise sahip olması,

\* Merkezi idarenin, idarenin bütünlüğünü sağlaması amacıyla yerel yönetim üzerinde tavsiye ve denetim yetkisine sahip olması ve bunun dışında merkezi idarenin yerel yönetim alanında herhangi bir fonksiyona sahip olmamasıdır.



Şekil 1. 5018 Sayılı Kanun Açısından Mahalli İdareler (MİGM, 2009)

### 3.1.2. Yerel yönetim kavramının tarihi gelişim süreci

#### 3.1.2.1 Cumhuriyet öncesi belediyeçilik

Cumhuriyet öncesi dönemde mevcut Türkiye topraklarında batılı anlamda yerel yönetim anlayışı ilk kez Osmanlı İmparatorluğu'nun batılılaşma sürecinde Tanzimat döneminde ortaya çıkmıştır. Tanzimat Döneminden önce yerel yönetim hizmetleri Osmanlı Teşkilatı içinde önemli role sahip Beylerbeyi, Sancakbeyi, Kadı, Vakıf ve Lonca vb. teşkilatları eliyle verilirdi. Bu klasik kurumların merkezi yönetim karşısında özerk bir konumları yoktu. Osmanlı İmparatorluğunda çağdaşı olan diğer imparatorluklarda olduğu gibi yerel demokrasi anlayışı yerleşmemişti (Ortaylı, 1985). Ancak her kesimden tarihçinin hem fikir olduğu bir diğer gerçeklik ise Osmanlı İmparatorluğu'nun çekildiği tüm topraklarda çağına göre ileri bir

yönetim derhal işbaşına hemen hemen tüm kurumları ile gelmesidir. Bundaki en büyük pay eyalet sistemi içinde yerellik ilkesinin Osmanlı İmparatorluğu tarafından benimsenmiş olması yatar. Yerel halkın yerel hizmetlerden sorumlu kişi ve kurumların belirlenmesinde herhangi bir etkisi bulunmamasına rağmen tamamıyla etkisiz olduğunu söylemekte mümkün değildir. Ancak her eyalet içinde bir ölçüt birliği hiçbir zaman sağlanmamış ve aranmamıştır. Yürütmenin başı ve sağladığı hizmetler vatandaşlarca seçilen temsilciler yerine, atanmış merkezi yönetim temsilcileri tarafından bizzat veya onların gözetimi altında geleneksel kurumlar tarafından icra edilirdi (Şengül, 2010).

Ancak, Tanzimat dönemiyle birlikte başlayan batılılaşma süreci ve Osmanlı İmparatorluğu'nda yaşayan azınlıklara verilen değerin artmasıyla, Osmanlı İmparatorluğu'nun bu dönemde batıyla ticareti hızla artmaya başlamıştır. Özellikle bu dönemde batı ile alışverişler genellikle denizcilik vasıtasıyla yapıldığından liman kentleri hızla gelişmeye ve değer kazanmaya başlamıştır.

Zaman içinde bu kentler, özellikle de başkent İstanbul, bu gelişimin büyük ölçüde etkisinde kalmış ve alt yapısıyla bu gelişime ayak uyduramamıştır. İşte kent hizmetlerinin daha iyi verilebilmesi için Avrupa'dakilere benzer bir belediye teşkilatlanması bu kentlerde zorunluluk haline gelmiştir. Bu tarz zorunluluklara paralel, ilk belediye teşkilatı (Şehremaneti) 16 Ağustos 1854 tarihli bir tebliğ ile İstanbul'da kuruldu (Ortaylı, 1974). Yeni belediyenin temel yapısı büyük ölçüde Fransız komün sisteminden etkilenmiştir (TOBB, 1996).

İlk belediye yönetiminin ortaya çıkışıyla dönemin yöneticileri yerel demokrasiyi kurumlaştırmak amacını düşünmemişlerdir. Reformu yapanların öncelik verdiği husus, yeni kurulan belediyenin kentin temel ve ortak gereksinimlerini tatmin edici bir şekilde karşılamasıydı. Şehrin güvenliği, temizliği, ekonomik ve ticari aktivitelerin gözetiminin yapılması belediye yönetiminin temel görevleriydi (Ortaylı, 1985; Şengül, 2010). Gerek bu ilk belediye gerekse daha sonra kurulacak olan "Altıncı Daire" ve taşra belediyeleri hep merkezi yönetimin etkisinde kalmıştır. Bu belediyeler adeta gözlemci niteliğinde olmuş, kendi özerk kararları, özerk bir mali yapıları olmadığı gibi yöneticileri de hep merkezden atandığı için, bu belediyeler yerel halkın temsilcileri olamamışlardır. Özerklik anlamında ilk adımlar I.



Meşrutiyet döneminde atılmaya çalışılmıştır. Bu dönemde çıkartılan kanunlarla belediye, idari bir varlık olmaktan öte bir tüzel kişilik kazanmıştır (Ortaylı, 1978). Bu olumlu gelişmeyi takiben II. Meşrutiyet döneminde İstanbul'da ilk belediye seçimlerinin yapılarak, özerk belediyecilik uygulamasına geçilmesi planlanmıştır (Gül, 1979; Kalabalık, 2005). Ancak II. Meşrutiyetle birlikte, I. Meşrutiyetteki demokratikleşme ve merkezden yerele yönetim anlayışı ortadan kalkmıştır. II. Meşrutiyetle birlikte Osmanlı'da yine merkeze dayalı bir yönetim anlayışı hâkim olmaya başladığından yapılması düşünülen belediye seçimleri rafa kalkmıştır. Bu duruma gittikçe küçülen imparatorluğun elde kalan parçalara daha sıkı sarılması ve korumacı yaklaşım yön vermiştir. Böylece belediyeler merkezi yönetimin esaretinde kalmaya devam etmiştir. Ta ki bu durum çeşitli güncelleme ve geliştirmelerle, Cumhuriyet'in ilanından sonra 1930 tarihli 1580 sayılı Belediye Kanunu çıkıncaya kadar varlığını devam ettirmiştir (Kalabalık, 2005). Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında pek çok kanun gibi yerel yönetimleri ilgilendiren pek çok kanun, Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında yürürlükte olan kanunların geliştirilmesi ile şekillendirilmiştir. Ancak büyük bir imparatorluğun bakiyesi olarak genç cumhuriyetin yönetim anlayışı eldekilere daha sıkı sarılarak tüm gücü merkeze toplamak olarak vücut bulmuştur.

### **3.1.2.2. Cumhuriyet sonrası belediyecilik**

Cumhuriyetin ilanından sonra 1930 yılında çıkartılan 1580 sayılı Belediye Kanunu ile belediyelerin görev ve yetkilerinin arttırılması, Avrupa'da 1930'lu yıllarda özerk belediyecilik hareketinin güçlü oluşu sayesinde pek çok kamu hizmetinin belediyelerce yapılmasının Türkiye'ye etkisi olarak yorumlanmıştır. Belediyelere duyulan güvensizlik nedeniyle sıkı bir denetim mekanizmasının kurulmasının sebebi, Osmanlının merkeziyetçi idare mirası ile Cumhuriyetin yeni rejim arayışlarında taşraya olan güvensizliğin bir sonucu olarak gösterilebilir (Görmez,1989; Kalabalık, 2005).

Ancak Cumhuriyetin ilanından sonra Türkiye'de her alanda olduğu gibi demokratikleşme ve ekonomi alanında önemli gelişmeler kaydedildi. Bu nedenle 1580 sayılı Belediye Kanunu zaman içinde ek madde ve yeniliklerle önemli bir değişime uğrasa da, yıllarca demokratik ve tam anlamıyla yereli temsil eden bir kanun olma özelliğini kazanamadı. 2000'li yıllarda Türkiye'nin hızlı gelişimi ve yoğunlaşan Avrupa Birliği'ne

katılım serüveni, Türkiye’deki pek çok kurum ve yasanın çok yetersiz kaldığını ve bunlarla artık günümüz şartlarında daha fazla ilerlenemeyeceğini aşikâr şekilde açığa çıkardı. Bu nedenle özellikle 2000’li yılların başlarında Avrupa Birliği ölçütlerine uygun olarak pek çok yasada değişiklikler yapılmaya başlandı. Bu bağlamda söz konusu yasalar ile çalışan kurumlarda da ilgili yasalarda gerçekleştirilen değişikliklerin tetikleme ile pek çok yenilik gerçekleştirildiği gibi farklı yapılar ve sorumluluklarda kurum bünyesinde ihdas edilmiştir. Özellikle demokratikleşme ve yönetimin merkezden yerele yayılması yönündeki anlayışta önemli adımlar atılmaya başlandı. Bu gelişim ve değişimden yerel yönetimlerin pay alması kaçınılmaz oldu. Artık değişen şartlar, kentleri bu değişime ayak uydurmaya mecbur etti. İşte bu dönemlerde Türkiye’de “Kent Yönetimi, “Bütünleşik Kıyı Yönetimi” gibi kavramlar gündeme oturmaya başlamıştır. Özellikle son onlu yıllar boyunca kentli nüfusun kırsal nüfusa olan nispetinin fazlalığı yerel yönetimlerin önemini artırmıştır.

Yerel Yönetimlerin yeni sürece ayak uydurabilmesi adına 09.07.2004 tarihinde 5215 sayılı “Belediye Kanunu” kabul edilmiştir. Bu kanunla belediyelerin yetki ve sorumlulukları daha da arttırılmıştır. Bu kanunu takiben 7 ay sonra 5215 sayılı Belediye Kanunu’nun yerine 07.12.2004 tarihinde 5272 sayılı belediye kanunu çıkartılmıştır. Zaman içinde ardarda çıkartılan bu iki kanundaki eksikler görülünce son olarak 03.07.2005 tarihinde şuan da gündemde olan 5393 sayılı Belediye Kanunu çıkartılmıştır. Bu kanunların yanı sıra 10.07.2004 tarihinde kabul edilen 5216 sayılı “Büyükşehir Belediye Kanunu” da ilçe belediyelerinin bir bütünlük içinde çalışmasını sağlaması açısından önemli bir atılım olmuştur. Tüm bu çıkartılan yasalara rağmen, yerel yönetimlerin ne nispette bir özerkliğe sahip olacakları konusu ülkenin farklı bölgelerindeki çeşitli hassasiyetlerde göz önüne alındığında her zaman tartışmaya açık bir konu olacaktır. Bu tez kapsamında yerel yönetim ve özerklik tanımları tamamen hali hazırdaki kanunlar çerçevesinde çizildiği gibidir. İdari ve mali özerkliğin 5302 sayılı Kanunun gerekçesinde açıkça ifade edildiği üzere, Anayasanın 123’üncü maddesinde düzenlenen idarenin bütünlüğü ilkesini ortadan kaldıracak veya zayıflatacak şekilde yorumlanamayacağından hareketle özerlik ifadesi tez içinde kendini bulmaktadır.

Kanunlardaki yetersizlikler yüzünden yerel yönetimler, bazen yerel talepler için yönetim gösterememektedirler. Örneğin; yerel halkın dinlenme, eğlenme amaçlı kullanım talepleri olan alanlar için, kimi zaman imtiyaz sahibi kurumlar çeşitli fonksiyonların (liman, askeri saha, enerji santralleri, vb) atanmasını talep etmektedirler. Diğer bir durum ise yerel yöneticiler çoğu zaman belediyenin gelirlerini arttırmak adına yetkilerini kullanıp, halkın kendi ihtiyaçlarına yönelik faaliyetlerin olmasını istedikleri bir alanı getiri sağlamak adına imar haklarını istediği gibi yönlendirebilmektedir.

2000 li yıllarda sergilenen çeşitli yönetsel girişimler sonucu gerçekleştirilen reformlar sayesinde umut vaat eden gelişmeler yerel yönetimler açısından yeşermektedir. Gelişmiş bir plancılık olarak karşımıza çıkan “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY)” kavramı da ümit vaat eden gelişmelerden biri olarak 1990’ lı yıllardan itibaren kendine yer bulmuştur.

### **3.1.3. Avrupa Birliği’nde yerel yönetim anlayışı**

Ülkelerin yerel yönetim uygulamalarının, tarihi birikimleri ve yönetim gelenekleri ile olan ilgisi, batılı demokrasiler arasında bile teamül açısından önemli farklılaşmalara neden olagelmıştır. Ayrışma ve farklılaşma doğu-batı toplumlarının yönetsel biçimleri ile belirginleşmektedir. Batı Avrupa toplumlarının bugün sahip olduğu yerel yönetim tecrübesinin şekillenmesinde katkısı son derece yüksek olan İngiltere örneğinin bizlere sunduğu en önemli gerçeklik; muhalefet geleneğinin rolüdür. Yüzyıllar boyunca süren iktidar, kilise ve sonraları da burjuvazi arasında yaşanan mücadeleler, özellikle kent devletleri (bourg) bağlamında yerel yönetimlerin Avrupa’da kökleşmesini sağlamıştır (Ökmen ve Parlak, 2008).

Avrupa Birliği’ni oluşturan ülkeler yerel ve bölgesel yönetim sistemleri açısından başlıca iki küme oluşturmaktadırlar. Daha profesyonel ve bürokratik yerel yönetim yapılarına sahip Kuzey ülkeleri; Danimarka, İsveç, Norveç, Britanya, İrlanda, Hollanda, Almanya (Page and Goldsmith, 1987) ve daha dağınık, zayıf ve müşteriye yerel yönetimlere sahip Güney ülkeleri İspanya, Fransa, Yunanistan, Portekiz, İtalya (John, 2000). İrlanda dışındaki Kuzey Avrupa ülkelerinde oldukça ileri düzeyde özerk bir yerel ve bölgesel yönetim geleneği bulunmaktadır. Yüksek meşrutiyete sahip yerel ve bölgesel yönetimler, bu durumun doğal sonucu olarak refah devletine özgü hizmetlerin tümünü değilse bile büyük bölümünü

kapsayan geniş yetki ve sorumluluk alanları olan yasal statüsü garanti altında olan kaliteli örgütlere sahiptirler (Goldsmith 1992; Hesse ve Sharpe 1992; Goldsmith ve Klausen 1997; Arıkan, 2004).

Güney Avrupa ülkelerinin yerel ve bölgesel yönetimleri ise, genel olarak daha az gelişmişlerdir. İtalya, İspanya ve Fransa'da izlendiği bir reform süreci söz konusudur. Çok sayıda ve küçük yerel yönetim birimleri de yine Güney ülkelerine özgü bir özellik olarak göze çarpmaktadır. İspanya'daki Bask ve Katalan bölgeleri gibi henüz tam oturmamış bölge yönetimleri ise daha çok kültürel veya tarihi geleneklere dayanmaktadırlar. Sonuç olarak, Güneydeki yerel ve bölgesel yönetimler, Kuzeyli yerel ve bölgesel yönetimlere oranla daha az homojen oldukları, idari yapı ve personellerinin daha az profesyonelleşmiş olduğu görülmektedir. Buna rağmen güçlü bir politik yapıya ve hükümet politikaları üzerinde önemli etkiye sahip olduklarının da altını çizmek gerekir. (Page ve Goldsmith, 1987; Goldsmith, 1995; Goldsmith ve Klausen, 1997).

Türkiye'de ise yerel yönetim anlayışı daha çok güney Avrupa ülkelerine benzemektedir. Bağdaşıklığın (Homojenliğin) az olduğu, idari yapı ve personelin daha az profesyonel olduğu bir yapılanma dikkat çekmektedir. Yerel yönetimler açısından AB içinde hâlihazırda zaten geri durumda olan güney Avrupa ülkelerinden daha geri kalmış vaziyettedir. Bu nedendir ki Türkiye'deki yerel yönetimler, güney Avrupa'dakiler gibi merkezi hükümet üzerinde pek etkili değildirler.

#### **3.1.4. Türkiye'de yerel yönetimlerin teşkilat yapısı**

Yerel Yönetimler; il özel idaresi, belediyeler, köyler ve yerel yönetim birlikleridir. Yasalar ile teşkilatlanan yönetimler, zamanla uygulamada değişikliğe uğramıştır. Bucak teşkilatı zaman içinde kalkmıştır. Köyler bağımsız yerel idare olmaktan çıkmış, görevlerinin çoğu merkezi idareye geçmiştir. Yerel yönetim kademesinde il, belediye ve köylerin tüzel kişiliği bulunmakta, ilçenin ise tüzel kişiliği bulunmamaktadır. İlçeler, illere bağlı olup ilin yetki genişliğine göre çalışmaktadır. Yerel Yönetimlerin karar, yürütme organları ve yürütmenin başı birbirine benzemektedir. Yerel Yönetim örgütlenmesi üç ana organ etrafında örgütlenmektedir; karar organları, yürütme organı ve yürütmenin başı. Söz konusu üç organın

birbirinden ayrılan yönetişimleri yetki ve fonksiyon bakımından iç içe bir yapıya sahiptir. Narinoğlu'na (2009) göre yerel yönetimlerde esas farklılık bürokratik örgütlenmesindeki yapısal özellikleri ile ayrılmaktadır. Hizmet ve ihtiyaca göre birimler kurulmakta, eleman görevlendirilmektedir. Birim ve unvanlarda standart merkezden uzaklaştıkça daha da azalmaktadır. Yerel yönetimlerde iş ve işlemleri yürüten organlar bulunmaktadır. Bunlar üst yöneticiye bağlı olarak çalışan, alt sektör ve birimlerden oluşur. Örgütlenme yapısı doğu toplumlarının genel özelliği olarak katı ve hiyerarşik özellik sergilemekte olup ast üst ilişkileri esastır.

### **3.1.5. Türkiye'de yerel yönetim birimleri**

Türkiye'de yerel yönetimler, gayri safi milli hasıla içinde %3, konsolide bütçe gelirleri içinde %15 büyüklüğünde yer tutmakta olup her geçen gün payını artırmaktadır. Yerel yönetimlerin kamu bütünü içindeki payları 1980'li yıllardan başlayarak sürekli olarak artmıştır. Bu artışın arkasında 1980 ve 1990'lı yıllar boyunca izlenen hükümet politikaları arasında yer alan yerel yönetimlere daha fazla kaynak ve yetki aktarımının payı vardır. 2000'li yılların başından bu yana tekrar yerel yönetimlere daha fazla kaynak ve yetki aktarımı olmaktadır.

Yerel yönetimler, T.C. Anayasası gereğince, özerk yönetim birimleri olup merkezi yönetimin hiyerarşik denetimi altında değil vesayet denetimi altında yönetilmektedirler. İlgili vesayetinin içeriği ve sınırları yasa ile açıkça belirlenmiştir. Merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasındaki ilişkide politika geliştirme, planlama, eşgüdüm ana yönetim omurgasını oluşturur. Ülke sathına yayılmış yerel yönetim biriminin hukuka dayalı, mümkün mertebede ölçüt birliği içinde, dengeli, eşit ve verimli kamu hizmeti sunmasını sağlamak, merkezi yönetimin yerel yönetimlerinde görevidir.

Ülkemizde yerel yönetim sistemi il, kent, köy ve bu üç birim arasında işlevsel ortaklıklar anlamına gelen birliklerden oluşur. Birinci kademedede, kentleri için belediyeler ile kırsal yerleşmelerin için köy muhtarlıkları yönetim birimi olarak vardır. İkinci kademedede il temelinde il özel idaresi yer alır. Yerel yönetim birlikleri, bu üç yerel yönetim türü arasında bir veya daha çok farklı amaçla yapılandırılmış kurumlardır.

İl özel idarelerinde kararlar her ilde ilçeleri temsil etmek üzere beş yıl için seçilmiş üyelerden oluşan il genel meclisi tarafından alınmakta, kararların yürütülmesi il özel idaresinin de başı olan il valisi tarafından gerçekleştirilmektedir. İlin, belediyeler dışında kalan kırsal alanlarına dönük hizmet veren bu birimlerin, yerel yönetim sistemi içinde ağırlıklı bir yere sahip olduklarını söylemek mümkün değildir. İl özel idareleri, mülki idare amirliği sisteminin yedeğinde çalışan yapılar olarak tanımlanabilir.

Köylerde yaklaşık 15 milyon vatandaş yaşamakta olup kırsal yönetişiminin merkezi birimini oluşturmaktadırlar. Köylerde hemen her türlü kamu hizmeti asıl olarak merkezi yönetim kurum ve kuruluşları tarafından görülmekte olup köy muhtarlıklarının yapılanmış bürokrasileri bulunmamaktadır. Birliklerin hemen hemen tamamına yakını, ortakları yerel yönetimler olmakla birlikte, kaymakamlıklar tarafından yönetilen ve kurulan kurumlardır. Kente dönük olarak geliştirilen altyapı birlikleri, oldukça sınırlı sayıdadır.

Tür olarak yerel yönetişim sistemi içinde kentlere yönelik olarak belediyeler yetkili kılınmıştır. Karar organı olarak belediye meclislerinde, ülke genelinde yaklaşık 35000 seçilmiş üye bulunmakta olup yaklaşık 300.000 personel istihdam edilmektedir. Personel sayısına, belediye bağlı kuruluşları ile belediye şirketlerinde çalışanlar da eklendiğinde, yarım milyona yakın bir istihdamdan söz edilmektedir. Belediye gelirleri, konsolide bütçe gelirlerinin %15'i büyüklüğüne ulaştığı ilgili bakan tarafından 2010 yılı bütçe toplantısında TBMM' de açıklanmıştır.

### **3.1.5.1. İl özel idareleri**

5302 sayılı kanunda, İl Özel İdareleri “İl halkının yerel nitelikteki ortak ihtiyaçlarını karşılamak üzere kurulan ve karar organı seçmenler tarafından seçilerek oluşturulan, idari ve mali özerkliğe haiz kamu tüzel kişileri” şeklinde tanımlanmıştır. Bu kanunda, il özel idarelerinin yasayla belirlenmiş sınırlı hususi görevler yerine getirmek yerine, il halkının yerel nitelikteki ihtiyaçlarını yapmakla yükümlü oldukları belirtilmiştir. Ayrıca, il özel idarelerinin idari ve mali özerkliğe haiz kurumlar oldukları, ilk kez 5302 sayılı Kanunla açıkça ifade edilmiştir. Ancak il özel idaresinin tanımında geçen idari ve mali özerklik kavramı sınırsız bir

özerkliği kapsamamaktadır. İdari ve mali özerkliğin, Anayasanın 123'üncü maddesinde düzenlenen idarenin bütünlüğü ilkesini ortadan kaldıracak veya zayıflatacak şekilde yorumlanamayacağı 5302 sayılı Kanunun gerekçesinde açık bir şekilde ifade edilmiştir. İl özel idaresi, bir mülki idare kademesi olan il yönetimi ile kurulur ve ilin kaldırılmasıyla tüzel kişiliği sona erer (Ulusoy ve Akdemir, 2007; Ulusoy ve Topal, 1997).

22.02.2005 tarihinde kabul edilen (resmi gazete yayın tarihi 04.03.2005) 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanununa göre, İl özel idarelerinin görev ve yetkileri arasında en dikkati çekenler; (Ek ibare: 01/07/2006 – 5538 S.K/26/a.mad) belediye sınırları il sınırı olan Büyükşehir Belediyeleri hariç, ilin çevre düzeni plânı, bayındırlık ve iskân, toprağın korunması, erozyonun önlenmesi ile ilgili ihtiyaçlarının karşılanmasına ilişkin hizmetleri il sınırları içinde, imar, yol, su, kanalizasyon, katı atık, çevre, ağaçlandırma, park ve bahçe tesisine ilişkin hizmetleri belediye sınırları dışında yapmak.

Kanunlarla verilen görev ve hizmetleri yerine getirebilmek için her türlü faaliyette bulunmak, gerçek ve tüzel kişilerin faaliyetleri için kanunlarda belirtilen izin ve ruhsatları vermek ve denetlemek. Kanunların il özel idaresine verdiği yetki çerçevesinde yönetmelik çıkarmak, emir vermek, yasak koymak ve uygulamak, kanunlarda belirtilen cezaları vermek, İl Özel İdarelerinin başlıca görev ve yetkileri arasında sayılabilir.

#### Vali

22.02.2005 tarihinde kabul edilen (Resmi Gazete yayın tarihi 04.03.2005) 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanununa göre Vali, il özel idaresinin başı ve tüzel kişiliğinin temsilcisi olup, görev ve yetkileri arasında; il özel idaresi teşkilâtını sevk ve idare etmek, il özel idaresinin hak ve menfaatlerini korumak, il encümenine başkanlık etmek, il genel meclisi ve encümen kararlarını uygulamak, il özel idaresi, bağlı kuruluşlarını ve işletmelerini denetlemek, kanunlarla il özel idaresine verilen ve il genel meclisi veya il encümeni kararını gerektirmeyen görevleri yapmak ve yetkileri kullanmak sayılabilir.

#### İl Genel Meclisi

22.02.2005 tarihinde kabul edilen (Resmi Gazete yayın tarihi 04.03.2005) 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanununa göre İl genel meclisi, il özel idaresinin karar organıdır ve ilgili kanunda gösterilen esas ve usullere göre ildeki seçmenler tarafından seçilmiş üyelerden oluşur. İl genel meclisinin görev ve yetkileri arasında; (Ek ibare : 01/07/2006 - 5538 S.K/26/c.mad) Belediye sınırları il sınırı olan Büyükşehir Belediyeleri hariç İl çevre düzeni plânı ile belediye sınırları dışındaki alanların imar plânlarını görüşmek ve karara bağlamak, taşınmaz mal alımına, satımına, trampa edilmesine, tahsisine, tahsis şeklinin değiştirilmesine veya tahsisli bir taşınmazın akar haline getirilmesine izin; üç yıldan fazla kiralanmasına ve süresi yirmibeş yılı geçmemek kaydıyla bunlar üzerinde sınırlı aynî hak tesisine karar vermek, il özel idaresi adına imtiyaz verilmesine ve il özel idaresi yatırımlarının yap-işlet veya yap-işlet-devret modeli ile yapılmasına, il özel idaresine ait şirket, işletme ve iştiraklerin özelleştirilmesine karar vermek, yurt içindeki ve yurt dışındaki mahallî idareler ve mahallî idare birlikleriyle karşılıklı işbirliği yapılmasına karar vermek, diğer mahallî idarelerle birlik kurulmasına, kurulmuş birliklere katılmaya veya ayrılmaya karar vermek sayılabilir. Bu görev ve yetkiler çalışmamız dahilinde dikkatimizi çeken en önemli görev ve yetkiler arasında sayılabilir.

### İl Encümeni

22.02.2005 tarihinde kabul edilen (Resmi Gazete yayın tarihi 04.03.2005) 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanununa göre, il encümeni, valinin başkanlığında il genel meclisinin her yıl kendi üyeleri arasından bir yıl için gizli oyla seçeceği beş üye ile biri malî hizmetler birim amiri olmak üzere valinin her yıl birim amirleri arasından seçeceği beş üyeden oluşur. Valinin katılmadığı encümen toplantısına genel sekreter başkanlık eder. Encümen toplantılarına gündemdeki konularla ilgili olarak, ilgili birim amirleri vali tarafından oy hakkı olmaksızın görüşleri alınmak üzere çağrılabilir. İl encümeninin görev ve yetkileri arasında; Yıllık çalışma programına alınan işlerle ilgili kamulaştırma kararlarını almak ve uygulamak, taşınmaz mal satımına, trampa edilmesine ve tahsisine ilişkin kararları uygulamak, süresi üç yılı geçmemek üzere kiralanmasına karar vermek, vali tarafından havale edilen konularda görüş bildirmek, kanunlarla verilen diğer görevleri yapmak sayılabilir.



### 3.1.5.2. Belediyeler

03.07.2005 tarihinde kabul edilen (Resmi Gazete tarihi: 13.07.2005) 5393 sayılı Belediye Kanununa göre; belediye, belde sakinlerinin mahalli müşterek nitelikteki ihtiyaçlarını karşılamak üzere kurulan ve karar organı seçmenler tarafından seçilerek oluşturulan, idari ve mali özerkliğe sahip kamu tüzel kişiliğini ifade eder. Nüfusu 5.000 ve üzerinde olan yerleşim birimlerinde belediye kurulabilir. İl ve ilçe merkezlerinde belediye kurulması zorunludur. İçme ve kullanma suyu havzaları ile sit ve diğer koruma alanlarında ve meskûn sahası kurulu bir belediyenin sınırlarına 5.000 metreden daha yakın olan yerleşim yerlerinde belediye kurulamaz. Köylerin veya muhtelif köy kısımlarının birleşerek belediye kurabilmeleri için meskûn sahalarının, merkez kabul edilecek yerleşim yerinin meskûn sahasına azami 5.000 metre mesafede bulunması ve nüfusları toplamının 5.000 ve üzerinde olması gerekir.

Türkiye’de yerel yönetim sayısında 1950’lerden itibaren artış yaşanmıştır. 1980’lerde artış daha da hızlanmıştır. 2008 yılı itibariyle belediye sayısı 3225 olmuştur. Bu sayı, 5393 sayılı Kanunun 8 ve 11 inci maddelerine göre yapılan düzenlemeler ve 6/3/2008 tarih ve 5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile 2009 yerel seçimlerinden sonra 2951’e düşmüştür. 5393 sayılı Kanuna göre, belediyelerin görev ve sorumlulukları ile yetki ve imtiyazları arasında en dikkat çekici olanları; İmar, su ve kanalizasyon, ulaşım gibi kentsel alt yapı; coğrafi ve kent bilgi sistemleri; çevre ve çevre sağlığı, ağaçlandırma, park ve yeşil alanlar, konut, ekonomi ve ticaretin geliştirilmesi hizmetlerini yapar veya yaptırır. Belde sakinlerinin mahallî müşterek nitelikteki ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla her türlü faaliyet ve girişimde bulunmak, kanunların belediyeye verdiği yetki çerçevesinde yönetmelik çıkarmak, belediye yasakları koymak ve uygulamak. Kanunlarda belirtilen cezaları vermek, mahallî müşterek nitelikteki hizmetlerin yerine getirilmesi amacıyla, belediye ve mücavir alan sınırları içerisinde taşınmaz almak, kamulaştırmak, satmak, kiralamak veya kiraya vermek, trampa etmek, tahsis etmek, bunlar üzerinde sınırlı aynî hak tesis etmek sayılabilir.

Belediyenin görev, sorumluluk ve yetki alanı belediye sınırlarını kaplamasına rağmen Belediye meclisinin kararı ile mücavir alanlara da belediye hizmetleri götürülebilir. (Ek fıkra :

01/07/2006 - 5538 S.K/29/a.mad) Sivil hava ulaşımına açık havaalanları ile bu havaalanları bünyesinde yer alan tüm tesisler bu Kanunun kapsamı dışındadır.

Tablo 1. Türkiye’de Türleri İtibariye Mahalli İdarelerin Sayısı (MİGM, 2009)

<b>Birim Türü</b>	<b>Sayısı</b>
İl Özel İdaresi	81 (Gökçeada ve Bozcaada hariç*)
Belediye	2951
Köy	34402
Toplam	37422

\* 25.06.1927 tarihinde kabul edilen “1151 sayılı Bozcaada ve Gökçeada Kazalarının Mahalli idareleri hakkındaki kanun” gereğince özel bir idari yapısı vardır.

Tablo 2. Türkiye’de Belediyelerin Türlerine Göre Dağılımı (MİGM, 2009)

<b>Türü</b>	<b>Sayısı</b>
Büyükşehir Belediyesi	16
Büyükşehir İlçe Belediyesi	143
İl Belediyesi	65
İlçe Belediyesi	749
Belde Belediyesi	1978
Toplam	2951

### Büyükşehir Belediyeleri

10.07.2004 tarihinde kabul edilen 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununa göre Büyükşehir Belediyesi en az üç ilçe veya ilk kademe belediyesini kapsayan, bağlı olduğu belediyeler arasında koordinasyonu sağlayan, kanunlarla verilen görev ve sorumlulukları yerine getiren, yetkileri kullanan; idari ve mali özerkliğe sahip ve karar organı seçmenler tarafından seçilerek oluşturulan kamu tüzel kişiliğini ifade eder.

İlçe Belediyesi: Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde kalan ilçe belediyesini ifade ederken,

İlk Kademe Belediyesi: Büyükşehir belediye sınırları içinde ilçe kurulmaksızın oluşturulan ve büyükşehir ilçe belediyeleri ile aynı yetki, imtiyaz ve sorumluluklara sahip belediyeyi, ifade eder.

5216 sayılı kanuna göre Büyükşehir Belediyelerinin görev, yetki ve sorumlulukları arasında çalışmamızla ilgili olarak; Çevre düzeni plânına uygun olmak kaydıyla, büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde 1/5.000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar plânını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulamak; büyükşehir içindeki belediyelerin nazım plâna uygun olarak hazırlayacakları uygulama imar plânlarını, bu plânlarda yapılacak değişiklikleri, parselasyon plânlarını ve imar ıslah plânlarını aynen veya değiştirerek onaylamak ve uygulanmasını denetlemek; nazım imar plânının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıl içinde uygulama imar plânlarını ve parselasyon plânlarını yapmayan ilçe ve ilk kademe belediyelerinin uygulama imar plânlarını ve parselasyon plânlarını yapmak veya yaptırmak, kanunlarla büyükşehir belediyesine verilmiş görev ve hizmetlerin gerektirdiği proje, yapım, bakım ve onarım işleriyle ilgili her ölçekteki imar plânlarını, parselasyon plânlarını ve her türlü imar uygulamasını yapmak ve ruhsatlandırmak, 20.7.1966 tarihli ve 775 sayılı Gecekondu Kanununda belediyelere verilen yetkileri kullanmak, büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak, Coğrafi ve kent bilgi sistemlerini kurmak, sürdürülebilir kalkınma ilkesine uygun olarak çevrenin, tarım alanlarının ve su havzalarının

korunmasını sağlamak; ağaçlandırma yapmak; hafriyat toprağı, moloz, kum ve çakıl depolama alanlarını, odun ve kömür satış ve depolama sahalarını belirlemek, bunların taşınmasında çevre kirliliğine meydan vermeyecek tedbirler almak; büyükşehir katı atık yönetim plânını yapmak, yaptırmak, kültür ve tabiat varlıkları ile tarihî dokunun ve kent tarihi bakımından önem taşıyan mekânların ve işlevlerinin korunmasını sağlamak, bu amaçla bakım ve onarımını yapmak, korunması mümkün olmayanları aslına uygun olarak yeniden inşa etmek sayılabilir.

Yine 5216 sayılı Kanuna göre ilçe ve ilk kademe belediyelerinin görev ve yetkileri arasında; kanunlarla, büyükşehir belediyesine verilen görevler dışında kalan görevleri yapmak ve yetkileri kullanmak sıralanabilir.

### **3.1.5.3. Köyler**

Geleneksel bir yerel yönetim kuruluşu olan köy, insanların topluca ve birarada yaşama ihtiyaç ve alışkanlıklarının sonucu olarak meydana çıkmış en küçük yerleşme birimidir. İşte bu küçük yerleşme biriminde oturan insanların ortak karakterdeki ihtiyaçlarını karşılamak üzere yerel yönetim birimi olarak kurulan idare örgütüne “Köy İdaresi” adı verilir. Bu sebepten ötürü, köy idaresi, kimi kamu idare ekollerinde komün idaresinin ilk örneği olarak kabul edilir. Köy, çok eski zamandan beri var olagelen bir topluluktur. Bu topluluğun devletin idari örgütü içinde ayrı bir tüzel kişiliğe, dolayısıyla yerel yönetim hüviyetine sahip oluşu ise oldukça yenidir. Türkiye’de köy idaresinin esasları Cumhuriyetin ilk yıllarında kabul olunan 18.3.1924 tarih (Resmi Gazete yayın tarihi: 7.4.1924) ve 442 sayılı kanunla düzenlenmiştir. Köyün tüzel kişiliğe sahip olması, dolayısıyla hukuki açıdan yerel yönetim birimleri arasında yer alması da ancak bu kanun ile mümkün olabilmıştır (Nadaroğlu, 2001).

442 sayılı Köy Kanununa göre; nüfusu iki binden aşağı yurtlara köy adı verilir. Cami, mektep, otlak, yaylak, baltalık gibi ortak malları bulunan ve toplu veya dağınık evlerde oturan insanlar bağ ve bahçe ve tarlalarıyla birlikte bir köy teşkil ederler. Köyün organları Köy Muhtarı, İhtiyar Meclisi ve Köy Derneği’nden oluşmaktadır. 442 sayılı kanuna göre; köye ait mecburi veya köylünün isteğine bağlı işleri vardır. Köylü mecburi olan işleri görmezse ceza görür. İsteğine bağlı olan işlerde ceza yoktur. Ancak köylünün isteğine bağlı bu gibi işlerde,

köy derneğinin yarısından çoğu hükmederler ve vilayete bağlı olan yerlerde vali ve kazaya bağlı olan köylerde kaymakamın rızasını alırlarsa o iş bütün köylü için mecburi olur. Ne yazık ki 442 sayılı kanun tez çalışmamızın yapıldığı şu tarihe kadar hala hükmünü sürdürmektedir. 18.3.1924'den bu yana Türkiye, her alanda önemli değişiklikler yaşamış, yerel yönetimlerle (mahalli idarelerle) ilgili pek çok kanun değiştirmiş ama bu kanun hala değişmemiştir. Çıkartılmış olan yerel yönetimlerle (mahalli idarelerle) ilgili pek çok kanunda, bu kanunu aslında anlamsız kılmaya başlamıştır. Köy Kanununun, yürürlüğe girdiği 1924 yılında, Türkiye nüfusunun % 85'i köylerde, %15'i şehirlerde yaşamaktaydı. Zaman içinde ülkemizin sosyal, ekonomik, demografik ve kültürel yapısında köklü değişimler yaşanmıştır. Bu değişime bağlı olarak, kırsal alandaki ihtiyaçların kapsam ve niteliği de değişime uğramış olup "Köy Kanunu" bu anlamda yetersizliği aşıkârdır. İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü tarafından 12.11.2009 tarihinde Köy Kanunu Tasarısı Taslağı yayınlanmıştır (İçişleri Bakanlığı, 2009).

Buradan yola çıkılarak hazırlanan köy kanunu taslağında önemli değişiklikler öngörülmektedir. Bu değişiklikler içinde başlıcalarını şöyle sıralayabiliriz;

- \* Köyler nüfuslarına göre kendi içlerinde de 3 gruba ayrılmaktadır.
- \* Eski kanunda köy kurulması ile ilgili hiç bir madde yokken bu taslakta köyün kurulması bazı şartlara bağlanmaktadır.
- \* Köy derneği kaldırılmakta, köyün organlarını köy meclisi ve muhtardan oluşmaktadır.
- \* Yerel yönetimlerde (Mahalli idarelerde) ilk kez "geri çağırma" kavramı sokulmaktadır.

Şayet halk köy organlarından memnun kalmaz veya bu organları temsil edenler işlerini yapmazlarsa, köy de kayıtlı seçmenlerin yarısından bir fazlasının mahallin en büyük mülki amirine (Kaymakam) başvurusu halinde köyde yeniden bir halk oylaması yapılır. Halkın 3'te 2'si ret oyu kullanırsa, köy organları fesh edilir. Bu sistemin ilerde diğer yerel yönetim birimlerine de uygulanması düşünülmektedir. İşte bu taslakla köyler bu uygulamaya aynı zamanda pilot yapılmışlardır.

Bu Taslak;

\* Köy Mali yapısında önemli değişiklikler getirmektedir.

\* “Türkiye Köyler Birliği” adında yeni bir birlik öngörmektedir.

Bu kanun taslağı, özellikle yerel demokrasi açısından yetersiz kalsa da, 1924 te çıkartılan 442 sayılı köy kanununa göre bugünün koşullarına uygun bir kanun sayılır. Bunun dışında köylerle ilgili olarak 2005 yılında KÖYDES (Köylerin Altyapısının Desteklenmesi) projesi diye bir proje yürürlüğe sokulmuştur. Bu proje ile amaç çok geri kalmış olan köylerin temel ihtiyaçlarını karşılamaktır.

#### **3.1.5.4. Birlikler**

26.05.2005 yılında kabul edilen (Resmi Gazete tarihi: 11.06.2005) 5355 sayılı Mahalli İdare Birlikleri Kanununa göre; Yerel Yönetim (Mahalli İdare) birlikleri, birden fazla yerel yönetimin (mahalli idarenin), yürütmekle görevli oldukları hizmetlerden bazılarını birlikte görmek üzere kendi aralarında kurdukları kamu tüzel kişisini ifade eder. Yerel yönetim (Mahallî idare) birlikleri, tüzükte birliğe devredilmesi öngörülen mahallî müşterek nitelikli hizmetlere ilişkin olarak üye mahallî idarelerin hak ve yetkilerine sahiptir. Birliğin organları; birlik meclisi, birlik encümeni ve birlik başkanıdır.

Görüleceği üzere çevik olmayan yerel yönetim yapılanmamız bulunmaktadır. Özellikle belediyeler dışındaki il özel idaresi, köyler ve mahalli İdari Birlikleri özellikle bürokratik açıdan oldukça karmaşık ve ağır bir yapıya dönüşmüşlerdir. Direkt halkı temsil eden belediyeler ile merkezi hükümet arasındaki bu kadar bürokratik yapı yerel yönetimlerin Türkiye’de ki gelişiminin önündeki en büyük engeldir. 2009 yılında alınan bir kararla ilçelerde ki İlçe Özel İdareleri ve Sivil Savunma Müdürlüklerinin kapatılması bu yönde atılmış önemli bir adımdır. Aynı şekilde ilçelerde kaymakamlıkların, mal müdürlüklerinin, ilçe spor müdürlüklerinin kaldırılması ve işlerin direk il üzerinden yürütülmesi elzemdir. Bu sayede hem her ilçede bir müdürlük kurulmasının önüne geçilerek büyük ölçüde maddi kaynak sağlanacak, ayrıca bürokraside azalacaktır.

Tablo 3. Türkiye’de Türleri İtibariyle Mahalli İdareler Birliklerinin Sayısı (2006-2007-2008-2009) (MİGM, 2009).

Sıra No	Türü	2006	2007	2008	2009
1	Ulusal Düzeyde Birlikler	2	2	2	2
2	Belediye Hizmet Birliği	57	64	67	67
3	Özel İdare-Belediye Hizmet Birliği	13	14	14	15
4	Kalkınma Birliği	11	12	13	13
5	Çevre Altyapı Hizmet Birliği	66	90	108	114
6	Turizm Birliği	18	30	51	65
7	Sulama Birliği	353	370	376	390
8	İçmesuyu Birliği	106	123	139	154
9	Köylere Hizmet Götürme Birliği	877	878	896	906
10	Diğer	20	20	20	20
Toplam		1523	1603	1686	1746

Bunun yanı sıra, ülkemizde 2101 belediye bulunmaktadır. Çalışma sahamız olan Marmara Bölgesinde ise; 4 Büyükşehir Belediyesi, 7 İl Belediyesi, 148 İlçe Belediyesi, 161 de Belde Belediyesi bulunmaktadır. Gerek Türkiye’de gerekse Marmara Bölgesinde bulunan bu belediyelerin büyük kısmı kıyı alanlarında kurulmuştur. İdari açıdan kıyıdaki iller Türkiye’nin tüm alanının %2’luk (227 km<sup>2</sup>) bir alanı kapsar. Buna karşın 1990 nüfus sayımına göre ülke nüfusunun %51’i kıyı illerinde yaşamaktaydı. Kıyı boyunca yer alan kentsel alanlarda (kıyısı olan merkez ilçe ve diğer ilçe merkezlerinde) yaşayan nüfus ülke nüfusunun %30’udur. Aynı zamanda nüfusun büyük bölümü de bu kıyı belediyelerinin sınırlarında ikamet etmektedir. Kıyı Alanları insanoğlunun var olduğundan günümüze kadar hep ilgi alanı olmuştur. İlk başlarda coğrafik açıdan yerleşime uygun olan kıyı bölgeleri daha sonraları ticari katkıları nedeniyle tercih edile gelmiştir.

Yerel yönetim birimlerinin kıyı alanlarında daha yaygın ve nüfusunun da buralarda çok olması nedeniyle, kıyı planlamaları ve kıyı kullanımında yerel yönetimler ön plana çıkmaktadır. Bu nedenledir ki bu çalışmamızda ilk önce kıyı alanlarının coğrafik özellikleri ele alınmış, daha sonrada bu kıyı coğrafyası üzerinde insanların dolayısıyla merkezi hükümetlerin, özelliklede yerel yönetimlerin etkileri ele alınmıştır.

### **3.2. Kıyı Kavramı**

#### **3.2.1. Farklı disiplinler açısından kıyı kavramı**

Kıyı, genel olarak deniz ile karanın buluştuğu arakesiti ifade eder. Bunun yanı sıra kıyı kavramı, kıyının kullanım amacına göre de tanımlanabildiği gibi jeomorfolojik olarakta farklı farklı bakış açıları ile tanımlanabilmektedir.

04.04.1990 tarihinde (Resmi Gazete tarihi: 17.04.1990) kabul edilen 3621 sayılı kanuna göre; kıyı, kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanı ifade eder.

Jeomorfolojik açıdan kıyı, deniz veya göl sularının en alçak oldukları zaman çekildikleri sınır ile falezlerin tabanı arasında kalan şeride karşılık gelir. “Kıyı Şeridi” ve “Sahil Şeridi” diye de anılır (Erinç, 2001).

Daha geniş tanımıyla kıyı; deniz, göl, akarsu gibi her türlü doğal su kütlelerini çevreleyen, doğal olarak uzunlamasına ve derinlemesine iki boyutu içeren kara parçası, deniz, göller de (akarsu), taşkın durumlar dışında kara yönünde en çok ilerlediği anda belirlediği kıyı çizgisi ile, bu çizginin devamında kıyı hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, taşlık, kayalık, sazlık, bataklık kesimlerin kara yönünde doğal sınır çizgisi (kültür arazisi) arasında kalan alandır (Doğan v.d., 2005).

Clark (1995) de kıyı bölgesini su ile kaplı bölgenin karaya doğru olan bölgesi olarak tanımlamıştır.



### 3.2.2. Kıyı ile ilgili diğer kavramlar

#### Kıyı Bölgesi

Falezlerin gerisinden itibaren karanın içerisine doğru uzanan ve genişliği belli olmayan bir zona karşılık gelir. Denizin bugünkü seviyesine göre dalgalar bu kısma erişemezler. Bununla birlikte jeolojik geçmişte deniz bu kısmı kaplamış olabilir. Ayrıca iklimatik ve vejetatif yönden de buralarda denizin etkinliğine rastlanır (Erinç, 2001).

#### Kıyı Çizgisi

04.04.1990 tarihinde (Resmi Gazete tarihi: 17.04.1990) kabul edilen 3621 sayılı kanuna göre; kıyı çizgisi, deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgiyi ifade eder.

#### Kıyı Kenar Çizgisi

3621 sayılı Kıyı Kanuna göre; deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturulduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırını ifade eder.

#### Dar Kıyı

3621 sayılı kanuna göre; kıyı kenar çizgisinin, kıyı çizgisi ile çakışmasını ifade eder.

#### Açık Kıyı

Ön kıyının dış sınırından, yani suların en fazla çekildiği sıradaki kıyı çizgisinden açıklara doğru uzanan sığ, fakat belirsiz genişlikteki zondur (Erinç, 2001).

#### Dolgu Alanı

Dolgu, kamu yararına yapılan bir idari işlemin sonucu olan ve imar hukukunda yapı olarak ifade edilen bir kavramdır. Fiziki anlamda dolgu, kara ve su alanlarını birlikte içerisine alan, sabit veya taşınabilir, resmi veya özel yeraltı ve yerüstü inşaatını içine alan tesisler olarak tanımlanmaktadır. Dolgu, kamu yararına yapılan bir idari işlemin sonucu olan ve İmar

Hukuku'nda "yapı" olarak ifade edilen, yapay yollarla doğal kıyı yapısında meydana gelen yeni bir kıyı şeklidir (Doğan v.d., 2005; Akkaya ve Müftüoğlu, 2001).

03.08.1990 tarihinde resmi gazetede yayınlanan 20594 sayılı Kıyı Kanununun uygulanmasına dair yönetmelik ve sonraki eklentilerde Dar-Yüksek Kıyı, Alçak-Basık Kıyı, Sahil şeridi kavramlarına da aşağıdaki şekilde yer verilmiştir.

#### Dar - Yüksek Kıyı

(Değişik fıkra: 30/03/1994 - 21890 R.G.) Plaj ya da abrazyon platformu olmayan veya çok dar olan, şev veya falezle son bulan kıyılardır.

#### Alçak - Basık Kıyı

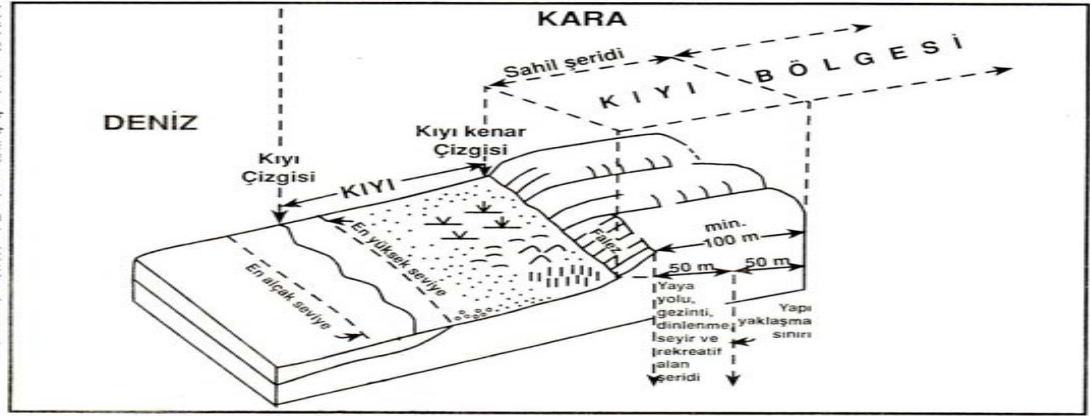
Kıyı çizgisinden sonrada devam eden, kıyı hareketlerinin oluşturduğu plaj, hareketli ve sabit kumulları da içeren kıyı kordonu, lagün, lagün alanları, sazlık, bataklık ile kumluk, çakıllık, taşlık ve kayalık alanları içeren kıyılardır.

#### Sahil Şeridi

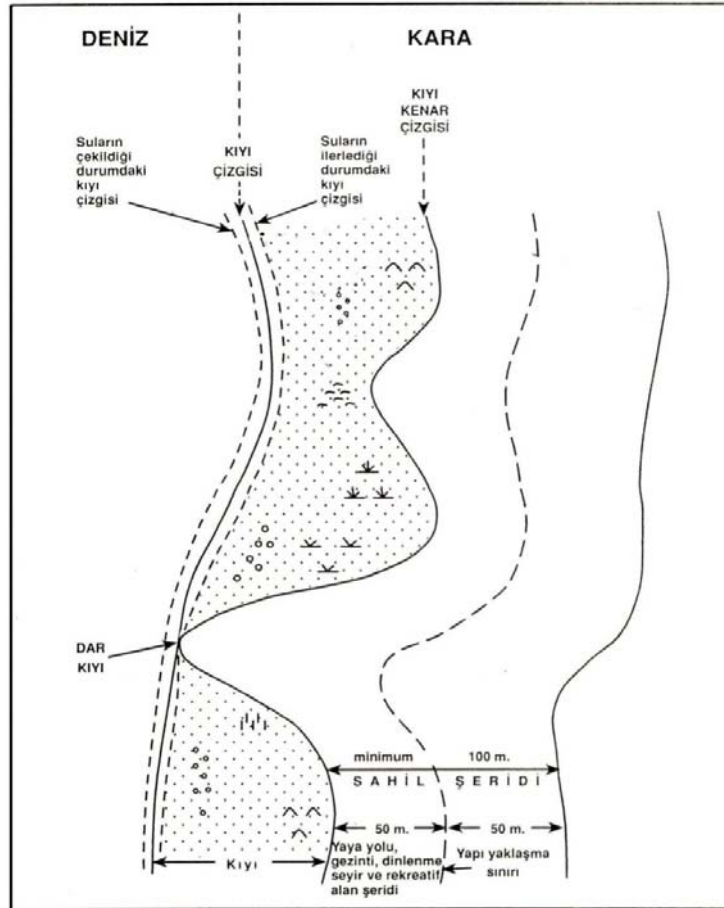
(Değişik fıkra: 13/10/1992 - 213 74 R.G.) Deniz, tabii ve suni göllerin kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alandır. İki bölümden oluşan bu alan kullanım amacı ve doğal eşiklere göre belirlenir.

\*Sahil Şeridinin Birinci Bölümü: Sahil şeridinin tümü ile sadece açık alanlar olarak düzenlenen; yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları, dinlenme ve yönetmelikte tanımlanan rekreatif alanlardan ve yaya yollarından oluşan, kıyı kenar çizgisinden itibaren, kara yönünde yatay olarak 50 metre genişliğinde belirlenen bölümdür.

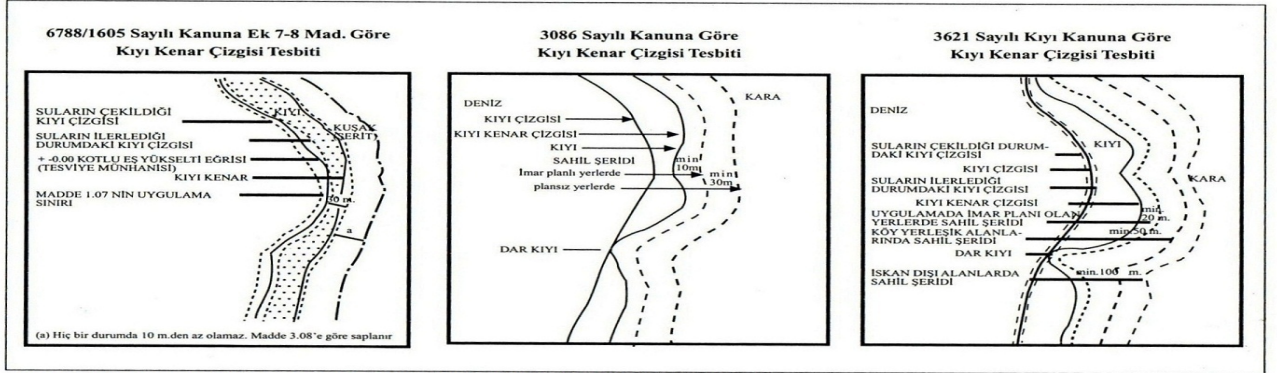
\*Sahil Şeridinin İkinci Bölümü: Sahil şeridinin birinci bölümünden sonra, kara yönünde yatay olarak en az 50 metre genişliğinde olmak üzere belirlenen ve üzerinde sadece kanunun 8 inci maddesinde ve bu yönetmelikte tanımlanan toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm yapı ve tesisleri, taşıt yolları, açık otoparklar ve arıtma tesislerinin yer aldığı bölümdür.



Şekil 2. Kıyı Alanları ile İlgili Kavramlar (Erinç, 2001)



Şekil 3. Kıyı ile İlgili Sınırlar (Erinç, 2001)



Şekil 4. Farklı Yasal Düzenlemelerde Kıyı Çizgisi (Akkaya, 2004)



Foto 1. Kıyının jeomorfolojik elemanları. Kç: Kıyı Çizgisi; kkç: Kıyı Kenar Çizgisi (Lohninger, 2004)

### **3.2.3.Kıyıların oluşum ve gelişimini etkileyen coğrafi süreçler**

Kıyı alanları yönetimini etkileyen en önemli unsurlardan biri de kıyının coğrafi özellikleridir. Kıyılar zaman içinde çeşitli unsurların etkisiyle değişime uğrarlar. Bu değişim sonucu kıyıların jeomorfolojik görünümü değişir. Bu değişim bazen çok hızlı ve büyük oranda bazen de çok yavaş ve az olabilir. Ancak bu değişimler kıyının gelişimini etkilediği gibi, kıyı ile ilgili alınan hukuksal kararları etkileyebilir. Bundan dolayı kıyıların gelişim süreçlerini bilmek, kıyılar hakkında alınacak kararlarda sağlıklı bir sürecin oluşmasına neden olacaktır. Bu bilgi yalnızca mevcut kıyı yapılanmasına fayda sağlamayacak, kıyının kendi ekolojik evriminin kesintiye uğramasının önüne geçilmiş olacaktır.

Bu nedenle kıyının coğrafi yapısını ve özellikle, kıyı tiplerinin oluşumunda ve kıyıların şekillenmelerinde etkili olan süreçleri iyi bilmek zorundayız. Dolayısıyla bu süreçleri aşağıdaki gibi özetleyebiliriz:

#### **3.2.3.1. Yapı ve litoloji**

Kıyıyı oluşturan tabakaların durumu veya yapı ile bu tabakaların litolojik özellikleri kıyı şekli üzerinde gerek ana hatlarıyla, gerekse ayrıntıda derin etkiler oluşturur. Tabakaların denize doğru eğimli olduğu kıyılarda daha yatık profilli falezler meydana gelir ve kıyının aşınımı, tabaka yüzeyleri boyunca oluşan kaymalar sonucunda ayrıca kolaylaştırılır. Buna karşılık tabakaların karaya doğru eğimli veya yatay olduğu kıyılar daha dik falezlerin oluşumuna uygundur (Erinç, 2001).

Tabakalar şayet kıyı çizgisine paralel uzanıyorsa, kıyıda girinti çıkıntı az olacağından kıyı düz yani kıyıya paralel bir uzanış gösterir (Foto 2). Şayet bunun tam tersi bir durum söz konusu ise; tabakalar kıyıya dik uzanıyorsa, kıyı çok girintili çıkıntılı bir görünüm kazanır.



Foto 2. Düz kıyı uzanışına bir örnek: Beylikdüzü (İstanbul) kıyıları.  
(Beylikdüzü Belediyesi Arşivi, 2008)

### 3.2.3.2. İç etkenler

İç etkenlerin kıyı şekillenmesi üzerindeki etkileri iki yoldan olur. Birincisinde bunlar kıyının asıl şeklini ve kıyı bölgesinin yapısını belirleyerek etki ederler. Kıyının volkanik maddelerden meydana gelmiş olması, kıvrımlı, yatay ya da faylı bir yapı sunması veya diskordant örtülü bir karakterde olması, şekillenmesi ve gelişmesi üzerinde önemli rol oynar. İç etkenlerin ikinci etkisi; taban seviyesinde değişikliklere neden olarak kıyı şekillenmesinde kesintilere ve polisiklik kıyı şekillerinin meydana gelmesine yol açmak şeklinde olur (Erinç, 2001).

### 3.2.3.3. Dış etkenler

Karaların şekillenmesinde rol oynayan dış etkenler arasında dalgalar, akıntılar, gel-git hareketleri ve organizmaların aktiviteleri üzerinde özellikle durulur. Fakat kıyıların şekli ve gelişimleri bu sayılanların ve denizle ilgili olan etkenlerden başka, aynı zamanda çözülme, kütle hareketleri (heyelan), sellenme, akarsular gibi diğer dış etken ve süreçlere de sıkı bir şekilde bağlıdır (Erinç, 2001). Örneğin; İstanbul'un Beylikdüzü ilçesi Gürpınar ve Kavaklı mevkiinde kıyıda meydana gelen heyelanlar kıyıdaki yerleşim sürecini etkilemektedir (Kaya v.d., 2008). Buradaki gerek geçmiş gerekse yeni heyelan aktiviteleri(Foto 3) yapılaşma

önünde önemli bir sorun teşkil etmektedir. Eskiden durağan heyelan sahalarına yapılan pek çok yapı şu an kullanılamaz durumdadır. Hatta günümüzde heyelan sahalarına yeni yapılan yapıların heyelandan etkilendikleri gözlemlenmektedir. Özellikle yine bu mevkiilere yakın olan Beykent mevki ile Büyükçekmece Gölü ve Koyu arasında kalan yamaçlarda yapılan yapılarda bu heyelan aktivitesi hala gözlemlenmekte ve buralara hala imar izinleri verilmektedir (Kaya, 1999; Ertek ve Erginal, 2006; Ertek v.d., 2010). Yine, Silivri (İstanbul)'ye bağlı Çanta beldesinin heyelanlar yüzünden yeri değiştirilmiştir. Eski Çanta beldesi, heyelan yüzünden terk edilerek, daha güneye Marmara Denizine doğru zeminin daha düz ve sağlam olduğu bir alana taşınmıştır.

Dalgalarla gerileyen bir falez dikliği, aynı zamanda dış etken ve süreçler tarafından da işlenir ve alçalır. Kıyılardaki birikim şekillerinin hiç değilse bir kısım malzemesi, akarsular tarafından denize sürüklenen döküntüden meydana gelir. Bazı kıyılarda ise işe rüzgârda karışır ve kıyıda kumulların oluşumuna neden olur. Kutup ve subpoler kıyılarda buz oluşumu da önemli etkiler yapabilir. Bu açıklamalardan anlaşılacağı üzere iç etkenler gibi dış etken ve süreçler de, bir taraftan asıl kıyı şeklinin özelliğini belirtmek, diğer taraftan da kıyı şekillenmesinin sürmesi sırasında etki oluşturmak şeklinde rol oynarlar (Erinç, 2001).



Foto 3. Beylikdüzü (İstanbul)'nde Kavaklı Dere vadisin de heyelan izleri.  
(Beylikdüzü Belediyesi Arşivi,2009)

#### **3.2.3.4. Zaman unsurunun etkisi**

Zaman unsuru topografya şekillerinin meydana gelişinde önemli rol oynar. Bu, kıyı topografyası için de geçerlidir. Zaman unsurunun doğrudan doğruya etkisi, şekillenmenin süresine bağlı olarak kıyının geçirdiği gelişim devrelerinde kendini gösterir. Zamanın dolaylı etkisi ise, bu gelişimde çeşitli özellikte kesintilerin ve karışıklıkların ortaya çıkması ve polisiklik kıyı şekillerinin meydana gelmesine yol açılması şeklinde kendini gösterir. Bu kesintiler faylar, tektonik hareketler, volkanik aktiviteler gibi iç kuvvetlerle meydana gelebilecekleri gibi, iklim değişiklikleri sonucunda da meydana gelebilirler (Erinç, 2001).

#### **3.2.3.5. Jeomorfolojik özellikler**

Kıyı çizgisinden başlayarak belli bir uzaklık boyunca geriye doğru uzanan kıyı bölgesinden topografya özellikleri, bir taraftan asıl kıyı şeklini belirlemek, diğer taraftan kıyının işlenmesi ve gelişimi üzerinde rol oynayarak çok önemli etki yapar. Örneğin bir transgresyon sonucunda karaya doğru ilerleyen denizin ovalara sokulduğu sahalarda kıyı alçak, düz bir şekil kazanacak, buna karşılık komşu dağlık sahaların kısmen sular altında kalması ile adalı ve çok girintili çıkıntılı bir kıyı çizgisi meydana gelecektir. Asıl kıyı şeklinde görülen bu fark, kıyının daha sonraki şekillenme ve gelişimini de ana hatları ile belirler (Erinç, 2001).

Ayrıca kıyının jeomorfolojik yapısı tsunami, sel vb aktiviteler karşısında da önemli rol oynar. Örneğin; tsunami tehdidi olan bir kıyının jeomorfolojik yapısı o tsunaminin kıyıda yapacağı tahribat üzerinde direkt etkilidir. Şayet kıyı dik falezlerden oluşuyor ve kıyının eğimi karaya doğru artıyorsa tsunaminin kıyının iç kesimlerine tesir etmesi zorlaşacaktır. Aksine kıyı kesimi alçak veya vadilerle parçalanmışsa tsunaminin tesirinin kıyının iç kesimlerine kadar ulaşması daha kolay olacak ve böylelikle yaptığı tahribat artacaktır. Tsunami tehdidi olan yerlerde kıyının jeomorfoloji haritası çıkartılır ve yerleşim planı buna göre yapılırsa kıyıda ki yerleşimin tsunami tahribatından etkilenmesi de daha az olacaktır.

Yeryüzünde gözlenen kıyı tipleri, aslında iki etkene bağlı olarak meydana gelmiştir. Bunlardan biri taban seviyesinin son pozitif hareketi, diğeri ise bu transgresyon sonucunda denizle ilişki haline geçerek kıyı haline dönüşen bölgenin jeomorfolojik özellikleridir. Bundan



dolayı, taban seviyesinin son hareketi bir transgresyon şeklinde ortaya çıktığına göre bütün kıyılar, sınırlı sayıda bazı kuraldışı olanlar dışında, boğulmuş kıyılar grubuna girer. Bu ortak oluşum mekanizmasına karşın yeryüzünde çeşitli kıyı tiplerinin görülmesi, sular altında kalan sahaların topografik özellikleri arasında büyük farkların var olmasının bir sonucudur. Buna karşılık, kıyı haline geçen sahanın morfolojik özelliklerinin, asıl kıyı tiplerinin meydana gelmesi bakımından en önemli ve kesin rolü oynamış olduğu söylenebilir. Kıyı çizgileri, sürekli aynı yerde kalmayıp, aksine zamanın akışı sırasında bazen karaya, bazen de denize doğru ilerlemişlerdir. Bu hareketin jeomorfoloji açısından önemli sonuçları vardır (Erinç, 2001).

Bunun en belirgin sonuçlarından biride, çalışma sahamızda gözlenen eski denizel taraçalardır. Marmara Denizinin sularının çekilmesi ile oluşan bu denizel taraçaları Ertek ve Yıldırım, coğrafi dağılışı olarak 5 ana kesimde toplamışlardır. Bunlar; Şarköy-Tekirdağ arası, İstanbul Çevresi, İzmit Körfezi, Güney Marmara (Karabiga, Kapıdağ Yarımadası, Marmara Adaları, Gemlik Arası)ve Çanakkale Boğazı ve çevresidir. Bu 5 ana bölgede yapılan çalışmalarda 169 lokasyonda, çok farklı seviyelerde taraçalar tespit edilmiştir. Bunlar genellikle Akdeniz kökenli olduğu gibi bunların yanında bazı acısu ve Karadeniz kökenli taraçalar da bulunmaktadır (Ertek ve Yıldırım, 2001).

Buna göre bugünkü kıyı çizgisi, kara ile deniz arasında çok daha yakın bir jeolojik geçmişte çizilmiş bir sınırdır. Bu sınırın daha yukarısında eski kıyı şekilleri var olabileceği gibi, bugün deniz tarafından örtülmüş olan sahalarda da, belli bir derinliğe kadar eski kara şekillerine rastlanabilir. Bundan ötürü, morfoloji bakımından bugünkü kıyı çizgisi ile, ondan çok daha geniş bir saha kaplayan kıyı bölgesini bir diğerinden ayırt etmek gerekir. Kıyı çizgisi, genişliği yer yer değişen kıyı bölgesinden oluşan bir şerit üzerinde geçmişi pek eski olmayan bir sınır, büyük bir olasılıkla tekrar yeri değişebilecek geçici bir durak oluşturur (Erinç, 2001).

#### **3.2.4. Kıyı yapıları**

04.04.1990 tarihinde (resmi gazete tarihi: 17.04.1990) kabul edilen 3621 sayılı kanuna göre; kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı

yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Kıyılarda, kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapılamaz; kum, çakıl vesaire alınamaz veya çekilemez. Kıyılara moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici etkisi olan atık ve artıklar dökülemez.

3621 Sayılı Kıyı Kanununa göre kıyıda, uygulama imar planı kararı ile;

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

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

c) (Ek bend: 3/7/2005-5398 S.K./13.mad) Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (krvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, krvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı krvaziyer ve yat limanları,

d) (Ek bent: 31/07/2008-5801 S.K./3.mad) Uluslararası spor otoritelerinin, Türkiye'de spor faaliyetlerinin düzenleneceğine dair kararı gereğince Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğünün bağlı olduğu Spordan Sorumlu Bakanlığın izni doğrultusunda, 10/12/2003 tarihli ve 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun (I) sayılı Cetvelinde düzenlenen genel bütçe kapsamındaki kamu idareleri, aynı Kanunun (II) sayılı Cetvelinde düzenlenen özel bütçeli idareler, belediyeler ile il özel idareleri tarafından her türlü spor aktiviteleri ve organizasyonların yapılmasına/yaptırılmasına yönelik spor tesisleri ve zorunluluk arz eden durumlarda bunların tamamlayıcı konaklama tesisleri, yapılabilir.

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

Bu yapı ve tesisler yapım amaçları dışında kullanılamazlar.

3621 sayılı Kıyı Kanununa göre, doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanma ve bu araziler üzerinde yapılabilecek yapılar şunlardır: Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir. Bu gibi yerlerde doldurma veya kurutmayı yapacak ilgili idarenin valiliğe iletilen teklifi, valilik görüşü ile birlikte Bayındırlık ve İskân Bakanlığına gönderilir. Bakanlık, konusuna göre ilgili kuruluşların görüşünü de almak suretiyle teklifi inceler. Uygun bulunması halinde ilgili idare tarafından uygulama imar planı hazırlanır. Bu yerler için yapılacak planlar hakkında İmar Kanunu hükümleri uygulanır. Ancak, bu planlar Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında kalan alanlardaki planlar ise, anılan Kanunun 7 nci maddesine göre tasdik edilir. Doldurma ve kurutma işlemleri yürürlükteki mevzuat hükümlerine göre yapılır. Bu araziler Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır, özel mülkiyet konusu olamaz. Bu alanlar üzerinde yukarıda belirtilen yapılar ile yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanları düzenlenebilir.

3621 sayılı Kıyı kanununa göre, sahil şeridinde yapılabilecek yapılar şunlardır: Uygulama imar planı bulunmayan alanlardaki sahil şeritlerinde, 4 üncü maddede belirtilen mesafeler içinde hiç bir yapı ve tesis yapılamaz. Uygulama imar planı bulunan yerlerde duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici ve çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıklar dökülemez, kazı yapılamaz. Ancak bu alanlarda; uygulama imar planı kararıyla yukarıda bahsedilen yapı ve tesislerle birlikte toplum yararına açık olmak şartıyla konaklama hariç, günübirlik turizm yapı ve tesisleri yapılabilir (Şekil 5,6,7).



Şekil 5. Şile ve Şile Limanı (Google Earth, 2010).



Şekil 6. Büyükçekmece Gölü doğu kıyılarında dolgu ile oluşturulmuş eğlen dinlen alanı (Google Earth, 2010).



Şekil 7. Küçükçekmece Gölü doğu kıyılarında dolgu ile oluşturulmuş eğlen-dinlen alanı (Google Earth, 2010).

### 3.3. Kıyı Planlaması Ve Kullanımı

#### 3.3.1. Kıyı planlaması kavramı

Planlama, genel olarak ileriye yönelik düşünülen, olabirlikleri ve olasılıkları, irdeleme, bir tür karşılaştırma faaliyeti olup kişi ile sosyal çevre arasındaki ilişkileri, yol ve yöntemleri gösteren faaliyetler bütünüdür (Kalabalık, 2002; Doğan v.d., 2005). Kıyı planlama ise; herhangi bir kıyı ile ilgili yapılması düşünülen çalışmaların, bilimsel yöntemlere ve halkın taleplerine dayanarak, kıyının mekân ve zaman birliğini sağlayacak şekilde kullanımlarının devamını sağlanarak planlanmasıdır.

#### 3.3.2. Kıyı alanlarının planlanması

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminde ele alacağımız gibi, kıyı planları yapılırken yalnızca dar bir kıyı sahası ele alınmamalıdır. Kıyı, iç kesimlerle birlikte bir bütün olarak kıyı bölgesi planlanmalıdır. Çünkü bu iki kısım arasında bir bütünlük olmazsa kıyının geleceği

için bir sürdürülebilirlikten bahsedilemez. Bu bağlamda İl Çevre Düzeni Planları (İÇDP) oldukça önemlidir. Bu planlar çizilirken, kıyı ve iç kısımlar birlikte ele alındığından bu planların bir bütünlük içinde düşünülmesi oldukça önemlidir.

5302 sayılı Kanuna göre il çevre düzeni planı, valinin koordinasyonunda, büyükşehir belediyesi, diğer illerde il belediyesi ve il özel idaresiyle birlikte yapılır. İl çevre düzeni planı belediye meclisiyle il genel meclisi tarafından onaylanır. Her ölçekteki nazım imar planları çevre düzeni planına uygun yapılır. Sistemimizde Çevre ve Orman Bakanlığı, il özel idaresi ve il belediyesi (büyükşehir belediyesi) çevre düzeni planı yapma yetkisine sahiptir. Her üç idarenin yapma yetkisine sahip olduğu çevre düzeni plan alanı aynı, birebir il sınırları olmaktadır. İl çevre düzeni planı yapma, yaptırma ve onama yetkisi yerel idarelerde olmakla birlikte, bakanlığın yetkileri de devam etmektedir. Narinoğlu'na (2009) göre yerel idarelere öncelik tanınırken ülke bütünlüğüne, bölgesel bütünlüğe ve komşu iller arası dengeli planlamaya özen göstermek açısından merkezin rolünü de benimsemek gerekir.

03.08.1990 tarihinde 20594 Resmi Gazete numarası ile yayınlanan Kıyı Kanunu'nun uygulanmasına dair yönetmeliğin 12. Maddesine göre; Kıyılarda 1/1000 ölçekli uygulama imar planı yapılıp onaylanmadan uygulama ve yapılanmaya geçilemez. Kıyıda, gerektiğinde ilgili kuruluşların görüşleri de alınarak sadece Kıyı Kanunu'nun 6. maddesi ve bu Yönetmeliğin 13. maddesindeki yapı ve tesislerin inşası amacıyla, imar planı yapılabilir. 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununa göre belirlenen turizm bölge, alan ve merkezlerindeki turizme dönük kullanımlar ile aynı alanlarda yer alan sahil şeritlerindeki gününbirlik turizm alanlarının veya sahil şeridi dışındaki konaklama tesislerinin tamamlayıcısı veya devamı niteliğinde olan ve bu Yönetmeliğin 13. maddesinin (a) bendinde sayılan yapı ve tesislere ait uygulama imar planları, aynı Kanunun 7. maddesi uyarınca Turizm Bakanlığınca onaylanarak yürürlüğe girer (Değişik fıkra: 13/10/1992 - 21374). İkinci fıkra kapsamı dışında kalan uygulama imar planları: 3194 sayılı İmar Kanunu uyarınca, Bakanlık, valilik veya belediyesince onaylanarak yürürlüğe girer.

Yine bu yönetmeliğin 17. Maddesine göre sahil şeridinde planlama; (Değişik madde: 13.10.1992 – 21374) sahil şeridinde uygulama imar planı yapılıp onaylanmadan uygulamaya geçilemez. Tamamen veya kısmen yapılaşmamış sahil şeritlerinde yapılacak planlar; Kanunun

5 inci maddesindeki esaslar dikkate alınarak aşağıdaki şekilde düzenlenir. Sahil şeritlerinin birinci bölümünü içeren uygulama imar planları, tümüyle açık alan olarak toplumun kullanımına tahsis edilecek şekilde düzenlenir. Bu alanlarda sadece, yaya yolları, gezinti ve dinlenme alanları, seyir teras ve alanları ile bu Yönetmeliğin 4 üncü maddesinde tanımlanan rekreatif amaçlı kullanımlar ile bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde belirlenen yapı ve tesisler yer alabilir. Bu alan içinde toplumun yararlanmasına açık yapılar da dahil olmak üzere başka hiçbir yapı ve tesis yapılamaz. Sahil şeridinin ikinci bölümünde yapılacak planlar, bu Yönetmeliğin 13 ve 14 üncü maddesinde sayılan yapı ve tesisler ile toplumun yararlanmasına açık olmak şartı ile konaklama hariç bu Yönetmelikte tanımlanan günübirlik turizm yapı ve tesislerini kapsayacak şekilde düzenlenir. 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu'na göre belirlenen turizm bölge, alan ve merkezlerinden sahil şeridini kapsayanlarda uygulama imar planları, aynı Kanunun 7 nci maddesi uyarınca düzenlenip onaylanarak yürürlüğe girer. Yukarıdaki fıkra kapsamı dışında kalan uygulama imar planları, 3194 sayılı İmar Kanununun ilgili maddeleri uyarınca Bakanlık, valilik veya belediyesince onaylanarak yürürlüğe girer.

### **3.3.3. Kıyı alanlarında planlamanın amacı**

Ülkemizin sahip olduğu kıyı zenginliğinin ulusal ve uluslararası normlar ve anlaşmalar çerçevesinde korunarak, kalkınma planları ve bölge planları temel alınarak, dengeli ve sürekli kalkınma hedeflerine uygun, ekonomik kararlarla, çevreyle ilgili kararların bir arada düşünülmesine imkân verecek sağlıklı ve güvenli deniz ve kıyı çevresinin oluşturulması, tarihi, kültürel ve doğal çevrenin korunması ve geliştirilmesi için çevre düzeni planlarıyla uyumlu kıyı planlarının yapılmasıdır (Doğan v.d., 2005).

### **3.3.4. Kıyı planlaması ile ilgili karşılaşılan sorunlar**

Son derece dinamik alanlar olan kıyı alanları aynı zamanda birbirinden bağımsız ve birbiri ile etkileşimde olan süreçlerin etkileşimi altındadır. Bölge hakkında uygulanabilir bir planlama yapılabilmesi için ilgili alana ait bilgilerin her şeyden önce doğru ve güncel olması gerekmektedir. Gelişmişlik ölçütlerinden biri veri üretmek ise bir diğeri ise verileri paylaşmaktır. Ülkemizde veri paylaşımı konusunda sıkıntılar mevcuttur. Son onlu yıllarda daha fazla kurum kendisine ait verileri kendisine ait öngörüler ile gene kendisine ait formatlarda üretmektedir. Ancak kurumlar arasında yakın zamana kadar bir eşgüdüm

olmadığından bir ölçüt birliğinden bahsetmekte mümkün değildi. Veri paylaşmak isteyen kurumlar arasındaki en büyük problem verilerin aynı dile sahip olmamasıdır. Sınırlı sayıda uygulanan KAY projelerinde de uygulayıcıların karşılaştıkları en büyük problem farklı formatlarda olan verileri bir araya getirmektir. Çoğu zaman uygulayıcılar verilerini kendileri üretmek yoluyla problemlerine çözüm bulmaktadırlar. Söz konusu durum ölçüt birliğinden sapmaları getirdiği gibi mükerrerliği de neden olmaktadır.

Ayrıca, çalışmamız sırasında çalışma sahasındaki yerel yönetimlerden bırakın güncel haritaları, yapmakta olduğumuz güncel çalışmaya zemin oluşturabilecek haritaları bile almak istediğimizde ücret talebiyle karşılaştık ki, bu çalışmamız için ekstra bir maliyet oluşturmuş ve çalışmamızın hızını yavaşlatmıştır. Yerel yönetimlerin ellerinde kendi bölgeleri ile ilgili çok çeşitli haritalar olmaması önemli bir sorun teşkil etmektedir. Belediyelere genelde imar, jeoloji haritaları yeterli gelmektedir. Bunun dışındaki biyolojik yaşam, kirlilik, jeomorfoloji, arazi kullanımı gibi haritaların, güncel uydu, hava ve orto fotoların çoğu belediyenin bünyesinde olmaması önemli bir konudur. Bu alanda en fazla veri İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde (İ.B.B) bulunmuştur.

Yerel Yönetimler, kendi kıyı sahaları ile ilgili tüm verileri toplama ve bunlar üzerinde bütüncül bir çalışma yapma gibi bir kaygı taşımamaktadırlar. Pek çok belediye, kıyı alanı ile ilgili ekolojik envantere sahip değildir. Örneğin; eski bir heyelan sahası olan Beylikdüzü'nün 1/1000 ölçeğinde bir jeomorfoloji haritası ve heyelan risk haritası yoktur. Bu yüzden halen heyelan sahalarına binalar ve hatta okullar inşa edilmektedir (foto 4). Pek çok belediyenin ekolojik yaşamla ilgili envanteri yoktur.





Foto 4. Beylikdüzü (İstanbul) heyelanlı sahasında yeni yapılan ve kayan Yaşar Acar Fen Lisesi, 2010.

Türkiye'nin çoğu yerinde gözlemlendiği gibi, çalışma sahasında da kıyı ile ilgili rantsal çalışmalar ön plana çıkmaktadır. Yapılan çalışmalarda ekolojik yaşamın hiç dikkate alınmadığı, insanların doğal görünümü bozulmamış kıyılardan yararlanma hakkının da elinden alındığı bir durum söz konusudur. Türkiye'de ve Marmara Denizi kıyılarında özellikle şehirleşmenin yoğun olduğu yerlerde, kıyılar genellikle doğal haliyle korunmamaktadır. Pek çok kıyı alanı kaderine terk edilmekte, hunharca kullanılmakta ve zamanla kirliliğe terk edilmektedir. Bakir kıyıların doğru şekilde kullanılmasına yönelik koruyucu mevzuat yoktur. Örneğin; yine İstanbul'un bir ilçesi olan Beylikdüzü hızla nüfusu artan bir ilçedir. Bu ilçenin kıyılarında falezler, tarihi bir kayıkhanesi, kıyıda eski akarsu-denizel çakıl taraçaları bulunmaktadır. Bu durum tabiat ve kültür varlıklarını koruma kurulu tarafından bir kaç yıl evvel tespit edilmesine rağmen, tüm bu saydıklarımızı korumaya yönelik hiç bir çalışma yapılmamaktadır (Kaya v.d., 2006). Kıyı adeta kaderine terk edilmiştir. Bu kıyı şeridi de bir zamanlar İstanbul'un Bakirköy kıyılarında olduğu gibi

kirlilikten şikâyet edilip, tek çarenin dolgu olacağı söylenerek dolgu yapılmaya zorunlu bırakılacaktır.

Türkiye’de doğal kıyıları korumaya yönelik mevzuattaki çalışmalar yeterli değildir. Bu konuyla ilgili yaptırımlar oldukça yetersizdir. Kıyıları doldurup, eğlendirilen alanı yapıyoruz deyip, bu kıyıları gelir getiren faaliyetler yapılarla doldurmak doğru olan çözüm değildir. Kıyıların doğal dengesi bozulmadan kıyı gerilerinde bu tarz yapılanmaların yapılabileceği unutulmamalıdır. Dolgu işin kolay yoludur. Unutulmamalıdır ki bir kıyı ne kadar kirlenirse kirlensin gerekli önlemler alındığı sürece kıyılar kendilerini çok çabuk yenilerler.

Ayrıca arazi gözlemlerimizde gördük ki, hukuki olarak “kıyılar devlete aittir ve halkın kullanımına açıktır” kararlarına rağmen kıyıları sanayi ve turizm ağırlıklı olmak üzere çeşitli faaliyet kollarının kontrolüne terk edilmiş. Kıyı alanlarında yapılan turistik oteller adeta önlerinde ki kıyı şeridini de fiili olarak işgal etmişler ve bu alanlar halkın kullanımına kapanmıştır. Bunun yanı sıra turizm bakanlığı kıyılarda turizmin gelişmesi ve ticari hacmin artması için, turizmle ilgili imarlarda çoğu zaman kıyı ekolojisini dikkate almamaktadır. Bu nedenle kıyı alanlarında yapılan bu turistik tesisler kıyı alanlarında bazen dönüşü olmayan tahribatlara neden olabilmektedirler. Örneğin, çoğu turistik tesisin önünde dolgu çalışmaları görmek adeta rutin bir işlem olmuştur. Ayrıca oteller önlerindeki kıyı bandını resmi olarak çitlerle çevirmeseler de yaptıkları yeme-içme amaçlı küçük yapılarla önlerinde ki kıyı bandını sınırlandırmışlar ve halkın kıyıdan yararlanmasını fiili olarak engellemişlerdir. Günümüzde yerel yönetimlerin dolgu çalışmalarına onay verme yetkisi olmadığı gibi, çoğu yerel yönetimin kıyılarında yapılan dolgu çalışmalarına müdahil olması bile söz konusu olamamaktadır. Bazen de belediyelerin kıyı alanlarını bir hafriyat döküm alanı olarak kullandığı da görülmektedir.

Günümüz koşullarında belediyelerin yaptığı dolgu ve izin verdiği dolgu çalışmaları ile ilgili olarak cezai yaptırımlar yetersizdir. Dolgu alanları ile ilgili mevzuatımız, bu dolgu yapma yetkisini tam anlamıyla belediyelere vermediği gibi, belediyelerin hiç bir ekolojik koşulu dikkate almadan hukuk dışı kurallarla verdiği dolgu izinlerinin de önüne geçememektedir. Dolgu izinlerinde o kadar kuruluş yetkilidir ki yapılan bir dolgu

çalışmasında kurumlar sorumluluktan kaçmaktadırlar. Dolgu çalışmalarıyla ilgili ÇED raporlarında 10 000 m<sup>2</sup> sınırlaması olmamalıdır. Bu kanunlarda açık doğmasına neden olmaktadır. Çünkü bu sayede pek çok belediye ve kuruluş hafriyat parası kazanmak ve prosedürleri aşmak için ilk önce dolgu alanını 10 000 m<sup>2</sup>'nin altında projelendirmekte, daha sonra bu alan dolunca yeniden bir 10 000 m<sup>2</sup> için proje başvurusu yapabilmektedirler. Böylece ÇED raporunu aşarak pek çok kurumun denetiminden kaçabilmektedirler. Plansız, izinsiz ve gerekli araştırmaları tamamlanmadan yapılan dolgular yalnızca kıyıya zarar vermekle kalmamakta, depremlerde de en fazla zarar gören alanlar arasında yer almaktadır. Örneğin 1999 Marmara depreminde, Değirmendere'de 100 metre genişliğindeki dolgu, üzerindeki yol, park ve beş katlı binaların çoğu hep birlikte denize doğru kaymıştır (foto 5).



Foto 5. 1999 Marmara depreminde hasar gören İzmit kıyılarındaki dolgu alanları (NTV arşivi, 2010).

Sayıştay'ın kıyılar üzerine hazırladığı 2006 yılındaki raporuna göre (T.C. Sayıştay Başkanlığı, 2006) kıyıda doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak olan yapı ve tesislere yapı ruhsatı verilebilmesi için Maliye Bakanlığından izin alınması gereklidir. Bakanlığın bu izni vermesi için dolgunun plan ve projesine uygun gerçekleştirildiğine ilişkin planı onaylayan dairenin yazısı aranmakta, ancak bu aşamadaki

kontrol sisteminin de dolguların planlı olmaması durumunda işlerliği bulunmamaktadır. Diğer taraftan onaylı planların yasal olarak belirlenmiş geçerlik süresi de bulunmamaktadır. Bu durum, onaylanan planların uzun yıllar gerçekleştirilmeyip, alınan dolgu izinlerinin getirim elde etmeye yönelik kullanılmasını da mümkün kılmaktadır.

### **3.3.5. Kıyı kullanımı ve önemi**

Kıyılar, insanoğlu için her zamana kurdukları uygarlıklara beşiklik yapmıştır. Tarih sahnesinde iz bırakan uygarlıklar genellikle kıyılarda gelişmiştir. Kıyılar sadece fiziksel yapılar olmaktan öte sosyo ekonomik faaliyetlerin oyun sahasıdır. Kıyı alanlarının yaşam

koşullarının, kıta içlerine ve kara alanlarına göre daha elverişli olması bunda önemli rol oynamıştır. Dünya nüfusu yeryüzünde eşit ve dengeli bir şekilde dağılmamıştır. Nüfus kıtalara, ülkelere, ülkeler içerisinde bölgelere, vb. göre de farklılıklar gösterir. Dünya nüfusunun yeryüzündeki dağılımı dengesiz bir yapıya sahiptir.

Kıyı kullanımı derken, kıyının doğal dengesini bozmadan insanoğlunun ihtiyaçlarına cevap verecek bir kullanım şeklinin geliştirilmesi önemlidir. Doğal kaynaklar büyük bir hızla tükenirken en yoğun baskı kıyı alanları üzerinde yaşanmaktadır. Korunması, kullanımlarının ileriki kuşaklara aktarılması olarak özetlenebilecek sürdürülebilirlik ilkelerinin kıyılar için konuşulur olması yeni bir kavram olmakla birlikte diğer çevre sorunlarına oranla daha önce farkına varılmıştır. Kıyıların korunmasına yönelik kanunlar özünde daha çok düzenlemeleri ve tanımları içeren bir felsefe ile geliştirilmiş olup günümüzün koruma-kullanma tanımlarından hiçbir esinti içermemektedir. Gelişmiş olan ülkelerde kıyı kullanımı yönünde önemli adımlar atılmaktadır. Gelişmiş ülkelerde ortaya çıkan “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY)” kavramı kıyıların olumlu yönde kullanımı ve sürdürülebilirliği için olumlu bir gelişmedir. Dünya üzerinde tüm kıyılar kullanım baskısı altında olup sadece gelişmiş ülkelerin bir kısmında planlı bir kullanımdan söz edilebilir. Farklı jeomorfolojik özellikleri barındıran Türkiye kıyıları, genel görünüm itibarıyla dünya kıyılarına göre iyi durumda olduğu değerlendirilse bile, kıyıların kullanımlarının sürdürülebilir olarak sağlanması, çevresel olduğu kadar sosyo ekonomik süreçlerinde hâkim olduğu bir alan olarak

değerlendirilmelerinin gerektiğinin farkındalığına varılması gibi bir dizi genel çerçeve içinde bilimsel yeterlilikten uzaktır. Türkiye’de kıyı kullanımı derken çevre dengesi ve insanların kıyılardan en fazla yararlanma anlayışı yerine ekonomik olarak getirim sağlanabilecek bir kıyı kullanım anlayışı hâkimdir.

### **3.3.6. Kıyılardan yararlanma**

Mülkiyet ile hükümler ağırlıklı olarak Osmanlı İmparatorluğundan miras alındığından, kıyılar için öngörülen aidiyet devlete ait olması gerektiği aynen Cumhuriyet yönetim anlayışında da kendini bulmuştur. Bu bağlamda mutlak olarak kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Bunun sonucu olarak da kıyıların özel mülkiyete konu olması düşünülemez. T.C. Anayasası, kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunduğunu belirttiikten sonra, buralardan yararlanma imkân ve şartlarının kanunla düzenleneceğini belirtmiştir. Kıyılardan yararlanmaya ilişkin ilkeler bağlamında bu karardan mesnet alınarak “Kıyı Kanunu” düzenlemiştir.

03.08.1990 tarihinde 20594 Resmi Gazete numarası ile yayınlanan Kıyı Kanunu’nun uygulanmasına dair yönetmeliğe 5. Maddesine göre; kıyılar ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açık olup kıyılarda yapılan yapı ve tesisler, yapım amaçları dışında kullanılamazlar. Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Yine bu yönetmeliğin 13. Maddesine göre kıyılarda şu yapılar yapılarak kıyılardan yararlanılabilir; Kıyıda onaylı uygulama imar planlarına göre ve çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin tüm önlemler alınmak koşulu ile aşağıdaki yapı ve tesisler yapılabilir.

a) Kıyının kamu yararına kullanımına ve kıyıyı korumak amacına yönelik altyapı ve tesisler: İskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları.

b) (Değişik bent: 27/07/1996 – 22709 R.G.) Faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıdan başka bir yerde yapılması mümkün olmayan yapı ve tesisler: Tersane, gemi söküm yeri, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri, yat limanı, balıkçı barınağı ve yat çekek yeri.

c) (Değişik bent: 30/03/1994 – 21890 R.G.) Kıyılarda ayrıca uygulama imar planı yapılmadan sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini aralarında en az 150 metre mesafe olmak kaydı ile 6 m'yi geçmeyen büfe ve kirletici etkisi olmayan fosseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet ve ahşap iskeleler yapılabilir.

(Ek fıkra: 13/10/1992 - 21374) (a) ve (b) bentlerinde sayılan yapı ve tesis alanlarında, bu kullanımların tamamlayıcısı niteliğinde ve yapılması zorunlu alt ve üst yapı tesisleri yapılabilir. Günübürlük turizm yapı ve tesisleri yapılamaz.

(Ek fıkra: 13/03/1994 - 21890 R.G.) Sahil şeridinin ikinci bölümünde ve sahil şeridi gerisinde kalan özel kullanımlara ait arıtma tesisleri kıyıda yapılamaz. Bu alanlarda sadece kamu yararlı arıtma tesisleri yer alabilir.

### **3.3.7. Kıyılardan yararlanmaya egemen olan ilkeler**

#### **3.3.7.1. Genellik ve eşitlik**

Kıyılar herkesin kullanımına açıktır. Vatandaşlık şartı aranmaz. Kıyılardan yararlanmanın genelliğinden maksat, bu yararlanmanın belli kişilere özgülenemeyeceğidir. Buralarda özel yararlanma kamu yararı ile sınırlandırılmıştır. Kimse, kıyılardan toplumun yararlanmasına engel olacak bir yararlanmanın hak olduğunu iddia edemez. Kıyılardan yararlanma belli bir süre de olsa yasaklanamaz ve izin alma şartına bağlanamaz. Bunun istisnası, Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri'dir. Kıyı Kanunu zaten bu bölgeleri kapsamı dışında tutmuş ve bunlara ilişkin konularda özel kanunlarına uyulacağını belirtmiştir (Cankurt, 2002; Akın, 1998),

#### **3.3.7.2. Bedelsizlik**

Esasen kıyı kanunu bu konuya ilişkin açık bir hüküm barındırmamaktadır. Ancak yukarıda anılan 5. maddesi gereği, herkesin eşit ve serbest yararlanmasının sağlanabilmesi için buralardan yararlanmanın bedelsiz olması gerekir. Aksi takdirde eşitlik bozulmuş,

serbestlik sınırlanmış olur (Cankurt, 2002; Akın, 1998).

Türkiye Cumhuriyeti kanunlarına göre kıyıların kullanımı tüm vatandaşlarımıza açıktır. Ancak uygulamaya gelince bunun her yerde uygulanmadığı dikkat çekmektedir. Turizm teşviki kapsamında kıyıların tahsisi ile ilgili kıyı alanları halkın kullanımına kapatılırken fiili bir işgal gerçekleştirilmektedir. Marmara Bölgesinde turizm amaçlı tahsisler söz konusu olmamasına rağmen yakın gelecekte başta liman, tersane, vb. gibi tesislerin talepleri karşısında karamsar bir beklentide söz konusudur.

### **3.4. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Hukuki Durum**

Ülkemizde yerel yönetimleri ilgilendiren başta imar uygulamaları olmak üzere pek çok kanun, yönetmelik ve uygulama oluşturulmakla birlikte beklentiler tam karşılanamamış ancak önemli ilerlemeler sağlanmıştır. Geldiğimiz noktada BKAY açısından gerek kanunlar bazında gerek uygulama bazında henüz istenilen seviyeye ulaşamamıştır. Yinede geçmişten günümüze kadar kıyı ile ilgili karşımıza çıkan belli başlı kanunlara göz attığımızda yerel yönetimlerin kıyı alanlarının bugüne gelmesinde ne gibi rolü olduğunu daha iyi anlayabiliriz.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde şehirlerin planlaması yönünde atılan en önemli adımlardan biri 1882 yılında çıkartılan “Ebniye Kanunu” olmuştur. Bu kanunla birlikte Osmanlı da büyük şehirlerin çok genel hatları ile planlaması yapılmaya başlanmıştır. Cumhuriyetin ilanından sonraki gelişmelere paralel olarak 1930 yılında 1580 sayılı “Belediye Kanunu” akabinde de 1933 yılında belediyelere hâlihazır haritalarını hazırlama ve imar planlarını yaptırma yetkisini veren 2290 sayılı “Belediye Yapı Yollar Kanunu” çıkartılmıştır. Bu kanunlarda sonra cumhuriyet döneminde yayınlanan ve o dönemin şartlarına göre imar uygulamalarında yeni bir dönem açacak olan 1956 tarihinde çıkartılan 6785 sayılı İmar Kanunu çıkartılmıştır. Bu kanun döneminde de belediyeler kendi imar planlarını hazırlar bu planları merkezi hükümet adına Nafia Vekaleti (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı) onaylardı. Geniş bir coğrafyaya sahip Türkiye'nin tüm planlarının bir merkezde onaylanması yoğunluk nedeniyle önemli sıkıntılar yaratırdı. Zaten yetersiz kadro ve olanaklara sahip olan belediyelerin hazırladıkları planların çoğu merkezi yönetimin çalışmaları ile bir bütünlük göstermiyordu. Ayrıca cumhuriyet döneminde özellikle 1923- 1980 yılları arasında ülkemizde

yapılaşma ile ilgili yapılan her yatırım gelişimin sembolü olarak görüldüğünden çoğu yerde imar planlarına uygun olmaya yapılaşmalar hâkim olmuş ve bu yapılara göz yumulmuştur. İşte Türkiye de bugün yerleşimin yoğun olduğu yerlerde özellikle İstanbul gibi çok eski bir yerleşim yerinde geçmişten gelen çarpık kentleşmeden dolayı da, artık İstanbul'la ilgili bir bütünleşik kıyı alanı yönetimi çalışması yapmak oldukça zor bir iş haline almıştır.

Daha sonra bu imar planının yetersizliği ve 1980'li yıllardan itibaren Türkiye'de hızlanan ticari hacimle birlikte mevcut imar planı yetersiz gelmeye başlamış bunun üzerine 1985 yılında 3194 sayılı imar kanunu çıkartılmıştır. Bu kanunda yerel yönetimlerin imar planları yapımı ve uygulamasında ki etkinliğinin artışı net olarak görülmektedir. Bu kanun belediyelerin ve belediye sınırları dışında valiliklerin imar planlarını yapıp tasdik edebileceklerini belirtmektedir ki bu yönüyle yerel yönetimler merkezi hükümet veya başka kurumlar müdahil olmadığı sürece bağımsız bir şekilde bölgeleri ile ilgili planlama yapma ve tasdik etme şansını bulmuşlardır. Ancak bu şansı bulmuşlarsa da bu şans günümüze kadar pek yerel yönetimlerce kullanılamamıştır. Çünkü bu kanunda da belirtildiği gibi imar uygulamaları ilgili planlama çalışmalarında çeşitli kanunlarla pek çok kurum yetkilendirilmiştir. Dolayısıyla bu kanunlara dayanarak pek çok kurum küçük bütçeli ve yeterli kadrolara sahip olmayan belediyelerin kanunlarına müdahil olmuş ve azalsa da günümüzde bile olmaya devam etmektedir. Ayrıca 3194 sayılı kanunun 9. Maddesinde ki konuları bahane ederek, bakanlık belediye ve valiliklerin yaptığı planları ret edip değiştirme yetkisine de sahiptir ki bu maddede aslında merkezi hükümetin imar uygulamalarında tek yetkili olduğu göstermektedir.

Bu dönemde kıyı kanunu ile ilgili bağımsız çeşitli çalışmalar yapıldığı gibi kıyı ile ilgili düzenlemeler içeren bazı hükümler imar kanunlarının içine ek yapılarak çıkartılmıştır. Ancak Türkiye de gerçek anlamda ilk kıyı kanunu 1990 tarihinde çıkartılan 3621 sayılı kanundur. Bu kanun kıyılarla ilgili hükümlerin tek bir kanunda gösterilmesi babında önemli olup, bütünleşik kıyı alanları yönetimi adına pek bir şey içermemektedir. Zaten bu kanunun eksikleri üzerine 1992 tarihinde 3830 sayılı kanun 3621 sayılı kanuna ek yapıldıysa da bütünleşik kıyı alanları yönetimi adına yine pek bir şey getirmemiştir. Bu kanun kıyılarıdaki yapılaşmanın belli ölçütlere dayandırılması ve kıyılarda yapılacak yapıların türünü belli



etmesi açısından iyi bir altık olmuştur. Ancak bir an önce bütünleşik kıyı alanları yönetimi kavramı ile örtüşen kapsamlı bir kıyı kanunu çıkartılmalıdır.

2004 yılında çıkartılan 5215, 5272, 5393, 5998 sayılı Belediye Kanunları yukarda da değindiğimiz gibi belediyelere, 1580 sayılı belediye kanunu nazaran günümüz şartlarına uygun pek çok yetkiler vermiştir. Ancak bu kanunların çok kısa dönemde ard arda çıkartılması günümüzde bile bu kanunların ne kadar aceleci iyi çalışılmadan çıkartıldığıнын en güzel örneğidir. Bu kanunların yanı sıra yine 2004 yılında çıkartılan 5216 sayılı büyükşehir belediye kanununda büyükşehir belediyelerinin yetkisini oldukça arttırmıştır. Ancak bu kanunun verdiği yetkiye sığınan büyükşehir belediyelerinin yetkilerini ilçe belediyeleri ile paylaşmaktansa onların yetkilerini kısıtlama yönünde kullanmaktadır ki bu da yerel demokrasi açısından oldukça olumsuz bir durum yaratmaktadır. Bunun yanı sıra büyükşehir belediyelerinin yetkileri ne kadar artsa da il sınırlarını büyükşehir sınır kabul edilmesiyle yetki alanları ne kadar genişlese de imar uygulamaları ile ilgili istisnai kanun ve kurumların etkileri hala devam etmektedir.

Tüm bunlarda göstermektedir ki Türkiye de BKAY' ni doğrudan etkileyen imar uygulamalarının planlama aşamasında yerel yönetimler hep varola gelmiş. Ancak bu imar planlarında günümüze kadar merkezi hükümetin hep rolü olmuştur. Geçmişte merkezi hükümetlerin etkisi daha fazlayken günümüzde bu etki azalma eğilimi göstermektedir. Günümüzü daha açarsak Türkiye'nin genel planlaması, çıkarları ve politikaları söz konusu olduğunda merkezi hükümetler gerek bakanlıklar gerekse başka kurumlar üzerinden büyükşehir belediyelerinin yaptıkları planlara müdahil olmayı sürdürmektedirler. Büyükşehir belediyeleri, imar uygulamaları hiç bir kurumu rahatsız etmediği noktada bağımsız bir şekilde imar planlaması ve tasdikini yapabilmektedir. Ancak, Büyükşehir belediyeleri de kendi politikaları doğrultusunda ilçe belediyelerine müdahil olmaktadırlar. Şayet ilçe belediyelerinin yaptığı imar planları gerek merkezi hükümetin gerekse büyükşehir belediyesinin politikalarına ters düşme kendi planlarını yapma ve uygulama şansı bulabiliyorlar diyecektik ki yukarda da değindiğimiz 06.10.2010 tarihinde İstanbul büyükşehir belediyesinin ilçe belediyelerinden aldığı İmar uygulamalarında (parselasyon planlarının) kontrol ve onay yetkisi ile bunu da deme şansımız en azından İstanbul için azalmıştır.

Anlaşılan şu ki geçmişten günümüze çıkartılan kanunlarla hep bir ilerleme sağlanmış, ancak günümüzde hala bütünleşik kıyı alanları yönetimi kavramı üniversitelerin çalıştığı kavramdan öte bu kanunların içinde pek yerini bulamamıştır. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi belediye, kıyı ve imar kanunlarının içinde net olarak yer alması ile birlikte yerel yönetimlerinde etkiliği daha net bir şekilde ortaya çıkacağını düşünüyoruz.

#### **3.4.1. Kıyı alanları yönetimi kavramı**

Kıyılar, insanların ve diğer canlıların yaşamları boyunca deniz başta olmak üzere su ile olan ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde buldukları, fiziki, biyolojik, sosyal, ekonomik ve kültürel ortamdaki daha ziyade içinde yaşadığımız ve hayatımızı şekillendiren başlıca doğal ortamlardan biridir. Kıyı Alanları Yönetimine (KAY) ilişkin tanımlardan en yalın olanı, kıyı bölgesindeki çevresel değişimleri planlamak, bunlara karşı harekete geçmek olarak şekillenmiştir (Klee, 1999; Duru, 2001). Uzaydan dünyamıza baktığımızda aslında görülen geniş mavi okyanuslar üzerinde yer alan adacıklar. Algısı sınırlı olan insanoğlunun tarihsel süreç içinde yaptığı haksız ve bencil bir öngörüye göre aslında “Suküre” olan Dünyamızı kabaca “Yerküre” olarak tanımlamak, günümüzde yaşadığı evrende algısı genişleyen insanoğlu için artık doğru bir tanım değildir. Yaşamımıza ait pek çok fiziki özelliğin şekillenmesinde denizler her daim belirleyici olagelmıştır. Yaşadığımız kara parçalarının şekillenmesinde önemli süreçlerden biri olarak karşımıza çıkan ve yaşam alanlarımızı çevreleyen denizlerin kıyılar üzerindeki etkisi belki Dünyamız üzerinde başka hiçbir yerde olmadığı kadar yüksektir.

Sürekli kurulup bozulan dengelerin her zaman hâkim olduğu Dünyamızın yaşam döngüsü içinde insanoğlunun etkin olduğu son zaman dilimi içinde genellikle medeniyetler ilk olarak kıyılar boyunca doğmuş ve gelişmişlerdir. Çoğu zaman, süreci içinde gelişen kıyı kullanımlarına ilişkin talepler son onlu yıllara kadar organize bir planlamanın ürünü olmaktan her daim uzak olmuştur. İçinde yaşadığımız Dünyamıza ait çevresel kaynakların azalması ile gelişen çevre hareketlerinin bir tezahürü olarak zaman içinde insanoğlu denizlere ve kara ile ara kesiti olan kıyı bölgesine odaklanır olmuştur. Dünya nüfusunun % 70’i bu kıyı bölgesinde yaşamaktadır.

Herhangi bir ortak aklın ürünü olmaksızın kullanılan kıyı alanlarına ait doğal özelliklerin yok olmasının yanı sıra kıyı alanlarının ileriki nesillere aktarılacak kullanım imkânlarının azalması kıyı alanları yönetimi diye bir kavramın 1980 li yıllarda ortaya çıkmasına neden olmuştur. İlk önceleri kabaca bir yönetim anlayışı ile kıyı alanlarının planlaması yapılarak en azından bölgesel temelli kötü kullanımların önlenmesi şeklinde bir ana amaç içinde olan KAY, zaman içinde bölgesel olarak yönetim modellerinin problemi çözmekten çok birbiriyle çelişen farklı uygulamalara sebebiyet verdiği için genel bir planlama kimliğine bürünmüştür. İlk örneklerinin uygulanabilir tüm planlama ürünlerinin ortaya çıktığı gelişmiş ülkelerde hakim olan bu anlayış kıyı alanları planlaması açısından önemli katkılar sunmuştur. 2000’li yıllara gelindiğinde yapılan hatalardan dersler alınarak yönetimsel anlamda bütünleşik bir yaklaşım benimsenmiş ve bu bağlamda kıyı alanları yönetimi sürdürülebilirliği sağlamak için “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY)” kavramı ortaya çıkmıştır. Felsefe olarak kıyılarına ilişkin uluslararası, ulusal, yerel, vb. tüm taleplerin bir kaptan toplanıp insanlık adına kıyılarına ilişkin kullanımların ileri kuşaklara kullanılabilir olarak aktarılmasının sağlanmasıdır. Çoğu zaman ana felsefesi ile çelişen yönetim planlarının hazırlanıyor olmasının arka planında hedef kitle olarak yer alan insanlığın talep ve gereksinimlerinin terk edilmesi, bunun yerine merkezi yönetimlerce “Kamu Yararı” veya “Kişi Başına Milli Geliri Artırmak” gibi hedefler yerleştirmeleri veya yerel yönetimlerce bütünleşik olmak bir yana plan kaygısı dahi taşımayan yatırımların gerçekleştirilmesi yatmaktadır. Yakın zamana kadar kabaca kişi başına düşen milli gelir miktarı ile ölçülen gelişmişlik kavramı, son onlu yıllarda artık sosyo ekonomik unsurlar ile desteklenmiş bir kalkınmışlık dizini ile ölçülmekte ve kabaca kalkınmışlık düzeyi olarak adlandırılmaktadır. Kalkınmış toplumlar örgütlü yapılarının yanı sıra günümüzde tüm yatırımların bütünleşik bir mantık ile şekillendirilmesi uygar toplumların en önemli özellikleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Gelişmiş ülkelerde KAY kavramını bunun dışında değerlendirmemek gerekmektedir.

### **3.4.2. Bütünleşik kıyı alanları yönetimi kavramı**

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY), kıyılarıdaki ve geri sahasındaki sürdürülebilirliği bir bütün olarak sağlamak amacı ile coğrafi ve politik sınırlarla ortaya

çıkıştır. Bu yönetim, bilgi toplama, planlama, karar oluşturma, işletme ve uygulamanın kontrolünden oluşan tüm süreci içermektedir. Kıyı Alanları Yönetimi, kıyı alanında toplumsal hedefleri ve eylemleri belirlemek amacıyla bilgi paylaşımına, bütün katılımcı ve paydaşların koordinasyonuna dayanır. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi, ekonomik, sosyal, kültürel ve çevre ile ilgili hedefleri uzun dönemde doğal dinamikleri koruyarak dengeleyen; hedefler ile hedeflere ulaşmak için kullanılan araçların bütünlüğü; ilgili politikaların, sektörlerin ve yönetimin bütünleşmesi ve hem deniz hem de kara yönetimi için uyumlu hale getiren bir yönetim şeklidir (Şenbil ve Aktepe, 2010).

Cicin-Sain ve Knecht (1998) e göre Kıyı Alanları Yönetimi, kıyıların ve deniz alanlarının ve kaynaklarının sürdürülebilir ve geliştirilebilir şekilde kullanılması için dinamik ve sürekli ola olacak işlemler olarak tanımlamıştır. Harvey ve Mimura (2006) ise KAY' ın küresel olmazsa olmazlarının yanı sıra ağırlıklı olarak yerel tanımlarının yapılması gerektiğini ifade etmişlerdir.

Bütünleşik kıyı alanları yönetimi, geleneksel kıyı alanları yönetiminden farklı ve onun eksik yönleri üzerine kurulu, BKAY, adından da anlaşılacağı gibi kapsamlı bir öngörüye sahip olması istenmektedir. Geleneksel KAY' da olduğu gibi sadece çevresel ve ekonomik hedefler değil ekonomik ve toplumsal hedefleri de tanımlayan; teknik, sosyo-ekonomik ve çevre konularında çok disiplinli çalışacak şekilde; kıyılardan dengeli ve sürdürülebilir faydayı esas alan karar alma-uygulama-denetim süreçlerinde güçlü ve uzman kuruluş(lar) yönetiminde bütünlük-etkinlik-bilimsellik ilkelerine hizmet eden çağdaş bir yönetim modeli olarak gerçekleştirilmelidir (Duru, 2003; Yüksel v.d., 2007; EC, 2007; TÜBİTAK MAM KÇE, 2007; Aktepe ve Demirvuran, 2010; Ulusal Çevre Eylem Planı, 1997).

Ülkemizde gerek KAY gerekse BKAY faaliyetleri en azından akademik anlamda küresel ölçekte uygulamalar ile eş güdümlü bir çizgiye sahiptir. Ancak Dünya da BKAY' ın daha tam anlamı ile iktisaf ettiği söylenemez. Çalışma sahamız olan Marmara Bölgesi örneğinde de tek tek incelendiğinde her biri birbirinden bağımsız olabildiği gibi tümüyle birbiri içine girmiş pek çok özelliğin hâkim olduğu bir bölge olarak ülkemizin en önemli katma değer üretilen sahasıdır. Söz konusu katma değer üzerinde İstanbul, İzmit ve Bursa şehirlerinin etkisi oldukça büyüktür. Ancak söz konusu şehirlerin bölgede varlığından öteye

yaklaşık 30 milyon insanın talepleri Marmara Denizi kıyıları başta olmak üzere tüm bölge kıyılarında büyük baskıya neden olmaktadır. Söz konusu bölgenin Karadeniz ve Ege Denizine olan kıyı varlığının yanı sıra nehir ve göllere ait kıyı varlığı da sahip olunan özellikler bağlamında KAY kavramı, Marmara Bölgesi için benzersiz bir hale bürünmektedir.

### **3.4.3. Türkiye de kıyı alanları yönetimi kavramının tarihi gelişim süreci**

Türkiye'deki kıyı alanları ve bu alanlardaki yasal süreç incelendiğinde, kıyı alanlarına yönelik ilk kararların Cumhuriyetin ilanından 10 yıl sonra, 1933-1957 yılları arasında yürürlükte olan, 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Yasası ile alındığı görülmektedir. Bu yasa, 24 yıl boyunca geçerli olduğu süre içerisinde, 4/F maddesi ile kıyıdan ilk 10 metre içerideki alan korunmuş ve bu alanı “koruma kuşağı” olarak tanımlanmıştır (Keleş, 2006; Eke ve Ataç, 2008).

1950 yıllardan itibaren Türkiye'de yaşanan ekonomik kalkınma hamlesiyle birlikte Anadolu'dan kentlere, özellikle kıyı kentlerine yoğun bir göç yaşanmaya başlamıştır. Söz konusu yılların yeteri kadar iyi planlanması ve sergilenen eksik yönetişimin bir sonucu olarak imar planlarının eksikliği veya yasaların yetersiz kalması, yetersiz olan yasaların bile yeterince uygulanamaması nedeniyle, başta İstanbul olmak üzere çarpık kentleşmenin ilk örnekleri tüm yurt sathında ortaya çıkmıştır. Bu dönemde geniş imar uygulamalarının tamamen mühendislik yaklaşımı ile gerçekleştirildiğine şahitlik edilmiştir. Dünyadaki örneklere öykünerek geniş bulvarlar kentlerin tüm yapısını boydan boya kat edecek şekilde geçirilmiştir. Kıyı dolgusunun yaygınlaşıp kanıksanması da söz konusu yıllara rastlamaktadır. O günlerden bugüne imar planlamaları ve kıyı planlamaları açısından alınan yol gelişmiş ülkelere kıyasla çok az olsa bile bütünsel kıyı alanları yönetimi açısından ilk ciddi adımlardır ki tüm Dünya' da bu adımlar 2000'li yıllardan sonra atılmaya başlamıştır.

Kıyı yönetimi ülkemizde, özellikle 1980'li yıllardan başlayarak önemli bir gereksinim olarak ortaya çıkmıştır. Gökova Santrali, Dalyan Kumsalı Turizm Projesi ve Aliğa Körfezi yakınlarında kömürle çalışan bir termik santral kurma girişimiyle ilgili 1980'li yıllardaki tartışmalar, kıyı alanlarının iyi yönetilmesinin önemini açıkça göstermiştir (Özhan, 2008).

Türkiye’de kıyı yönetimi üzerine kapsamlı bir değerlendirme çalışması 2002-2003 yıllarında gerçekleştirilmiş ve bu araştırmanın raporu 2004 yılında Birleşik Milletler Çevre Programı, Akdeniz Eylem Planı Öncelikli Projeler Programı Bölgesel Etkinlikler Merkezi tarafından yayınlanmıştır (Özhan, 2005). Raporun yayınlanmasını takip eden süreçte Türkiye’de BKAY geliştirme doğrultusunda birkaç önemli çaba görülmüştür.

Günümüze gelindiğinde BKAY kavramının daha Dünya ölçeğinde olduğu üzere henüz ülkemizde de daha tam anlamı ile oturmamıştır. Bu kavram, özellikle akademik çevrelerin konuya sahip çıkması ile gelişim göstermektedir. Ancak kamu, özel sektörde ve halk düzeyinde bu kavramın yeni olduğunu ve büyük ölçüde bu kavramın tam olarak ne anlama geldiğinin bilinmediği; gerek arazi çalışmalarımızda yaptığımız söyleşilerden gerekse anket uygulamalarımızdan anlaşılmaktadır. Türkiye’de bir an önce imar planlarının, kıyı ile kıyı gerisindeki sahayı bütünleştirici bir anlayışla yapılmaya başlanması gerekmektedir. Kıyı ve kıyı gerisinin kopuk olduğu yerleşim yerlerinde, ekolojik ve sosyal yaşamında sekteye uğraması kaçınılmazdır. Yalnızca kıyı bölgesini korumaya yönelik planlamalar eksik olacaktır. Kıyı gerisi sahadan yeterince beslenemeyen ve akış sağlayamayan kıyılarda sürdürülebilirlikten bahsedilemez.

#### **3.4.4. Kıyı alanları yönetiminde yerellik ilkesi ve yerel yönetimler**

Ülkemiz idari mekanizmasında yerel gereksinimleri karşılamada sorumluluk ağırlıklı olarak Belediyeler başta olmak üzere Köy yönetimi ve İl Özel İdare Yönetimlerine bırakılmıştır. Yerel Yönetim birlikleri yerel gereksinimlerin karşılanmasında başvuru ikinci nitelikli kuruluşlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yerel Yönetimlerin varlık nedeni, halkın “yerel” ve “ortak” ihtiyaçlarını karşılamaktır. Bu ilkedен hareketle, günün ihtiyacına uygun talepleri karşılamak amacını taşımaktadırlar. Günümüzde sağlıklı bir çevrede yaşamak toplumun en önemli ihtiyaçları arasında yer almaktadır. Sağlık, temizlik hizmeti olarak yerel yönetimler görevleri içerisinde genel anlamda çevre hizmeti yürütmektedirler. Çevre yönetimi ve çevre korunmasında yerel yönetimlerin yasal olarak önemli yetki ve görevler üstlendiği görülmektedir. Kıyı ve çevre sorunları, başta kentin ve kentlinin sorunudur. Kıyıya ilişkin sorunlar kent yönetiminden

sorumlu olan belediyeleri yakından ilgilendirir. Birçok yasa, kıyının temiz tutulması, kirlenmesinin önlenmesi, kirletenlere yaptırım uygulanması konularında belediyelere yetkiler ve görevler vermiştir (Keleş ve Hamamcı, 2005; Akkaya, 2006). Yerel Yönetimlerin kıyısız sorumlulukları bulunmaktadır.

Gelişmiş ülkelerin idari örgütlenmesinde, yerel yönetim anlayışını yaygınlaştırmaya ve birçok yetki ve sorumluluğu yerel yönetimlere devredilmeye çalışılmaktadır. Bu kapsamda yerel yönetişimin örgütlenme yapısı yeniden şekillendirilmektedir. Gelişmiş ülkelerde yerelden kasıt yerinden yönetim olarak şekillenirken ülkemizde tamamen olmasa bile melez bir katı bir hiyerarşik örgütlenme yapısının tezahürü olarak yerel yönetimlere sağlanan ayrıcalıklar genellikle yerel yöneticilere verilen imtiyazlar ile kendisini ifade etmektedir. Bu Avrupa Birliğinin çevre yönetimi konusundaki temel kararlarından biridir. Çevre konusundaki karar alma süreci daha çok yerel ihtiyaçlar ve gerekleri sağlama yolu olduğu artık yasalarda daha çok vurgulanmaktadır (Akkaya, 2006).

Türkiye’de gerek yerel ihtiyaçların karşılanması gerekse imarla ilgili planlamaların yapılması noktasında özellikle 2004 yılından sonra çıkartılan belediye yasaları ile önemli bir adım atılmıştır. Yerel yönetimlerin, bölgelerindeki halkın yerel ve ortak ihtiyaçlarını karşılama noktasında hem yetkileri arttırılmış hem de geniş olanaklar tanınmıştır. Tabi bu yetki ve görevler, gelişmiş ülkelere ve Avrupa Birliği ülkeleri ölçütlerine göre pek yeterli olmasa bile, ilerisi ve yerel demokrasi açısından oldukça umut vericidir.. Bu noktadan sonra Türkiye’de yerel demokrasi ve yerellik ilkesinden bahsetmek daha kolay olacaktır.

#### **3.4.5. Bütünleşik kıyı alanları yönetimini yerel yönetimler açısından kıyıları doğrudan etkileyen kanunların analizi**

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi kavramı daha önce de bahsettiğimiz gibi, Dünyada olduğu gibi Türkiye için yeni bir kavramdır. Sağlıklı bir kavram olarak gelişebilmesi için her duruma uygun hazır bir akım şeması oluşmuş değildir. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi’nin her coğrafi mevki için farklı farklı uygulamaları olması gerekmektedir. Kuzey Avrupa ülkelerinde uygulanan bir BKAY mekanizmasının Akdeniz ülke kıyılarında başarıya ulaşması beklenmemelidir. Çünkü her bir coğrafya farklı işlemler ile şekillenmiştir. Bu bağlamda

üzerindeki taleplerde farklı sosyal ve ekonomik niteliklere sahip toplumlardan gelmektedir. Aynı şekilde kıyı ile ilgili çıkartılan kanunların bilimsel, gerçekçi ve ekolojik yaşamla teknolojiyi birlikte yaşatabiliyor olması, kıyıların yönetiminde bütünlüğün ve sürdürülebilirliğin olmasını sağlar.

Türkiye dünya üzerinde ilk kıyı kanununa sahip birkaç ülkeden biri olmuştur. Ancak kanunun daha başlangıcında yapılan bazı kati tanımlar nedeni ile uygulanabilirliği zamana yayılmıştır. Kanunun hazırlanmasında çok fazla kurumun yetkili ve sorumlu kılınması aynı zamanda kıyıları üzerine bir otorite boşluğu doğurmuştur. Zaman içinde çeşitli geliştirmelere maruz kalmasına rağmen kıyı kanunu henüz tam anlamı ile kapsayıcı olmayıp geliştirilmesi gerektiği birebir yapılan yetkili görüşmeleri ve anket çalışmalarında özellikle ortaya konmuş bir gerçekliktir. Kanunun kıyı bölgesi tanımının salt metreler ile ifade bulması ve bir coğrafi tanım olmaması ise belki kanunun ruhunu etkileyen en önemli unsurdur. Bu çalışmamızda kıyıları ile ilgili kanunların ilgili maddelerini irdelerken, kıyı kanunlarındaki karmaşıklığı ve özellikle de yerel yönetimlerin bu karmaşıklığın neresinde ve nasıl durduğu üzerinde duracağız.

Geçmişten günümüze çıkartılan kanunlar az da olsa yerel yönetimler açısından bir ilerleme sağlansa bile kanunların başlangıçta tanımlanmış yapısı nedeni ile bilimsel bir bakış açısından daha çok bürokratik bir ruh taşıması en büyük problemdir. Diğer önemli bir kusur ise getirme (rant) karşı savunma mekanizmasının zayıf olması bir diğer önemli kusur olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle Marmara Denizi kıyıları ülkemiz kıyıları arasında getirmeyi her bakımdan en yüksek kıyıları olarak not edilmiştir. Yukarıda ifade edilen aksaklıkların neden sonuç ilişkisi içerisinde yerel yönetimleri ilgilendirdiği kadarı ile tespit edilmeye çalışılmıştır.

#### **3.4.5.1. Belediye kanunları**

Belediye kanunları içinde kıyaslanan kanunlar şu şekilde kronolojik olarak sıralanabilir. 1930 yılında kabul edilen 1580 numaralı kanun, 2004 yılında kabul edilen 5215 sayılı kanun, yine 2004 yılında kabul edilen 5272 sayılı kanun, 2005 yılında kabul edilen 5393 sayılı kanunlardır. Bu kanunlarda belediyelerin görev, yetki ve sorumlulukları ile ilgili maddelerin



konumuzla ilgili bazı kısımlarını alarak yorumlar yapılmıştır. Böylece hangi kanunun hangi dönem kısıyılarla ilgili neler getirdiği karşılaştırılarak tespit edilmeye çalışılmıştır.

1930 yılında kabul edilen 1580 sayılı Belediye Kanununda Madde 15’de belirtilen belediyenin vazifeleri kısmında bazı vazifeler vardır ki, belediyelerin kıyı alanları yönetimine az da olsa ışık tutabilirler. Aşağıda bununla **ilgili** maddeler irdelenmiştir:

*12. Alelümum (genel olarak) inşaat tamir ve ilaveler için kanun mucibince ruhsat vermek, kanunsuz veya ruhsatsız başlanan ve yapılmakta olan inşaatı men ile hususi kanunların hükümlerini tatbik ve kazalı binaları ve baca ve duvarları yıktırmak, arsalarla yangın yerlerindeki kuyu ve çukurları kapattırmak veya tehlikelerini refetmek;*

*35. Alelümum belediyelere ait suları, çeşmeleri, sebilleri, arkları, havuzları, su taksim yerlerini, hazinelerini, kaynaklarını tanzim ve idame etmek;*

*36. Belediye sınırı dahilinde umuma mahsus iskele, rıhtım ve köprüleri plana göre inşa ve idame etmek;*

*39. Kanunun mecburi tuttuğu ahvalde veya ihtiyari olarak müracaat vuku bulduğu takdirde her nevi inşaat ve tesisat için muayenei fenniye raporları ve şahadetnameleri vermek ve yahut mezkur tetkikatı yapacak müesseseye malik değilse en yakın bir müessese vasıtasıyla bu işleri temin etmek;*

*79. (Ek bent: 30/05/1997 - KHK-572/4 md.) İmar planlarının yapımı ve uygulanması ile yapıların inşaat ve iskan ruhsatı aşamasında, Türk Standartları Enstitüsünün ilgili standardına uygunluk sağlamak, uygulamaları denetlemek ve bütünlüğü sağlayıcı tedbirleri almak,*

1580 sayılı Belediye Kanununda belediyelere verilen yetki ve görevlere bakıldığında yukarıdaki maddelerden de anlaşılacağı üzere, belediyelerin kıyı planlaması ile ilgili herhangi bir yaptırıma sahip olmadığını görüyoruz. Zaten Cumhuriyetin kurulduğu yıllarda çıkartılan

bu belediye kanununun amacı yatırımdan daha ziyade mevcut düzeni yönetmeye yöneliktir. Bu dönemde belediyeler merkezi hükümet tarafından hazırlanan ve kanunlarla korunan planlara bağlı olarak inşaat yapımına izin verir ve bu yapıları denetlerlerdi. Ancak bu inşaatlar, izin aşamasında bile belediyelerden çok merkezi hükümetin hazırladığı planlara göre yapılırdı. Ancak belediyeler yapılan bu inşaatların ölçütlere uygun olup olmadığını kontrol ederlerdi. 1930'lu yıllarda yatırım yapacak pek ekonomik kaynak olmadığı için nasıl olursa olsun inşaat teşvik edilir ve bu dönem yapılaşmasında bilimsel süreçlerden çok, bir inşaatın yapılıyor olması önemli idi. Zaten ortada merkezi hükümet dışında inşa süreci içinde bir başka kurum veya kuruluş yoktu veya etkileri oldukça sınırlıydı. Genç cumhuriyetin tek kaygısı bir an önce ayaklarının üstünde durmaktı. Bu nedenle şehir merkezleri dışında plandan bahsetmek, hele hele dünyada bile henüz adı sanı duyulmamış kıyılara odaklanmak pek mümkün değildi. Bu dönemde planlara sıkı sıkıya bağlılıktan bahsedilemezdi. Savaşlardan yeni çıkmış bir milletin alelade bir yapılaşmaya gitmesi de kimseyi rahatsız etmemekte, aksine önceden de belirttiğimiz gibi bir gelişim unsuru olarak görülmekteydi.

Yine bu yasada ruhsatla ilgili para cezaları uygulanırdı ancak bu cezalar oldukça sınırlıydı.

*1580 sayılı kanuna göre, Belediyenin Ruhsat, Resim ve Vergilerine Tabi İşleri Ruhsat Almadan Görenlerin Cezası;*

**Madde 113.** *Kanunen belediyenin ruhsatına ve resim veya vergilerine tabi iken ruhsatname almaksızın ve belediyeye resim ve vergi veya ruhsatiye harcı vermeksizin yapılan işler, muameleler, işleyen ve işleten kimseler, satılan veya kullanılan şeyler belediyece tutulduğu vakit bunların yapılmasında, işletilmesinde, işlemelerinde veya satılıp kullanılmalarında kanunen ve nizamen ve evamiri belediyece veya hıfzıssıhhaca veya fennen mahzur varsa derhal menedilerek zabıt varakası tanzim ve muktazi muamelei kanuniye icra ve kanunun tayin eylediği para cezası hüküm ve istifa edilir. Mahzur yoksa kanunun tayin ve tasrih eylediği yerlerde kanun ve tarifesi mucibince tabi olduğu resim veya vergiden veya ruhsat harcından maada bunların kanunda tasrih edilen miktarları üzerinden ve kanunun*

*tasrih etmediği yerlerde tabi olduğu resim veya vergi veya ruhsat harcından maada bir kat daha para cezası mükelleften alınarak usulen ruhsatnameye raptolunur.*

Görüldüğü üzere 1580 sayılı belediye Kanununda şayet para cezasını öderseniz, yaptığınız tüm çalışmalar ruhsatlandırılabilir olunca, izin işlemleri detay haline geliyordu.

1580 sayılı kanuna destek mahiyetinde 1933 yılında 2290 sayılı “ Belediye Yapı Yollar Kanunu” çıkartılmıştır. Bu kent planlama ve uygulamaları konusunda hukuki yönden atılan ilk önemli adım olmuştur. Bu kanunla belediyelere hâlihazır haritalarını hazırlatmak ve kanunun yayınlandığı tarihten başlayarak beş yıl içinde, gelecek elli yıl için imar planlarını yaptırmak görevi verilmiştir (Tekel, 2001) Ancak bu dönemde pek çok belediyenin yeterli maddi kaynağı ve personeli olmaması ve bu planların merkezi hükümete bağlı İmar ve İskan Bakanlığınca onaylanma zorunluluğu yüzünden pek çok plan yetersiz kalmıştır. Özellikle imar planlarının onayının bakanlıktan geçtiği dönemlerde yoğunluktan pek çok plan sağlıklı bir şekilde çıkartılamamıştır. Daha öncede belirttiğimiz gibi bu dönemde en ufak bir yapının bile kalkınma sembolü olarak görülmesinden dolayı pek çok plan dikkate bile alınmamış yada kaçak yapılaşmalara göz yumulmuştur.

1580 sayılı kanuna yıllar içinde pek çok ekleme ve değişiklik yapıldıysa da bu kanunun yetersiz kalması ve bölük pörçük bir yapı kazanması üzerine pek çok eksiğine rağmen 2004 yılından itibaren 5215, 5272, 5393 sayılı kanunlar çıkartılmış, günümüz koşullarına daha uygun merkezi otoritenin etkisinden yeterince kurtulmama da 1580 sayılı kanuna göre daha bağımsız bir yapı ortaya çıkmıştır.

09.07.2004 tarihinde yayınlanan 5215 sayılı Belediye Kanunu incelediğimiz zaman yıllar sonra çıkartılan bu kanunların 1580 sayılı kanundan ne kadar farklı olduğunu daha iyi görebiliriz.

***Madde 14.*** *Belediye, kanunlarla münhasıran başka bir kamu kurum ve kuruluşuna verilmeyen mahallî müşterek nitelikteki her türlü görev ve hizmeti yapar veya yaptırır, gerekli kararları alır, uygular ve denetler.*

Bu paragraf, bugüne değin belediye sınırları içinde ki sahipsiz işlerin, artık belediyeler tarafından üstlenilmesini sağlamıştır. Bu sayede yerel yönetim sınırları içinde kalan halkın daha iyi hizmet alması sağlanmıştır.

*\*Belediye öncelikle imar, su ve kanalizasyon, ulaşım gibi kentsel alt yapı; çevre ve çevre sağlığı, temizlik ve katı atık; zabıta, itfaiye, acil yardım, kurtarma ve ambulans; şehir içi trafik; defin ve mezarlıklar; ağaçlandırma, park ve yeşil alanlar; konut; kültür ve sanat, turizm ve tanıtım, gençlik ve spor; sosyal hizmet ve yardım, evlendirme, meslek ve beceri kazandırma; ekonomi ve ticaretin geliştirilmesi hizmetlerini yapar veya yaptırır. Büyükşehir belediyeleri ile nüfusu 50.000'i geçen belediyeler, kadınlar ve çocuklar için koruma evleri açar.*

Bu maddeye göre belediyeler kendi imar planlarını yapar ve yaptırabilirler. Ancak Büyükşehir belediyelerine bağlı ilçe ve ilk kademe belediyeleri yaptıkları veya yaptırdıkları imar planlarını bağlı oldukları Büyükşehir Belediye meclisinde onaylandıktan sonra yürürlüğe sokabilirler. İlçe ve ilk kademe belediyelerinin imar la ilgili son onay merciinin Büyükşehir Belediye meclisinin olması, imar planlarının yerellik ilkesine aykırı olarak değiştirilmesine neden olabilmektedir. Çoğu zaman büyükşehir belediye meclisleri ilçe, ilk kademe belediyelerinin yaptıkları imar planlamalarını değiştirmektedir. Bu da yerel halkın taleplerinin bazen göz ardı edilmesine neden olmaktadır. Bize göre belediyelerin yaptığı imar planları ülke çapında yapılan kıyı planlamalarına aykırı olmamak kaydıyla, kendi içinde özgürce yerel halkın taleplerine dayalı olarak planlanmalıdır. İlçe ve ilk kademe belediyeleri imar planlarını kendi içlerinde onayladıktan sonra yalnızca kontrol ve bilgilendirme amaçlı olarak büyükşehir belediyelerine ve valiliğe bildirmelidirler. Ancak bu ve bunun gibi pek çok eksiğine rağmen bu kanun yıllar sonra önemli bir adım olmuştur. Bu kanunda eksik olan belediyelerin daha çok imar planlarını yaparken çevresel kaygılardan uzak, yalnızca belediyelere getiri sağlamaya yönelik, çevresel dengeyi hiçe sayan planlamalar yönelmeleridir. Bu durumun önüne geçilmeli planlarda bilimselliği, çevresel denge ve sürdürülebilirliği sağlayan kıstaslar getirilmeli ve çok sıkı denetlenmelidir.

*\*Belediye, coğrafi ve kent bilgi sistemlerini kurar.*

*\*Belediyenin görev, sorumluluk ve yetki alanı, belediye sınırlarını kapsar.*

*\*Belediye meclisinin kararı ile mücavir alanlara da belediye hizmetleri götürülebilir.*

*\*4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu ile organize sanayi bölgelerine tanınan yetki ve sorumluluklar bu Kanun kapsamı dışındadır.*

Belediye sınırları içinde kalan organize sanayilerin ayrı imar planı yapma yetkisi, belediyelerin imar planlarında önemli sorunlar yaratmaktadır. Belediyeler bu bölgelere müdahale edemediği için burada yapılan yapıların ve planlamanın, bütünleşik kıyı alanları yönetimi açısından yerleşimin bütünlüğünü ve sürdürülebilirliğini koruyamama sorunu ile karşı karşıyadırlar. Bu tür sanayilerin gelişim aksları kıyının ard kıyı sahası ile bütünlüğünü bozmaktadır. Ancak bu noktada belediyelerle organize sanayileri birleştiren veya uyum içinde planlama yapmalarını zorlayan bir kanun yoktur. Bugün pek çok organize sanayi içinde yapılan kaçak yapılar planlama açısından önemli bir tehdittir. Organize sanayiler ayrıca çevre kirliliği ve ulaşım açısından buldukları yerleşimlerde önemli sorunlar yaratabilmektedirler. Bu nedenle bir yerleşimde kıyı yönetiminin bütünlüğünün sağlanması açısından organize sanayiler planlama, çevre, ulaşım vb pek çok açıdan ilçe veya ilk kademe belediyelerine bağlanmaları bütünleşik kıyı alanları yönetimi açısından zorunludur.

5215 sayılı kanununun 69. ve 73. Maddeleri belediyeler arsa ve konut üretebilir, kentsel dönüşüm ve gelişim alanı yaratabilir ibareleri yer alır. Bu sayede belediyeler mevcut yerleşimleri içinde yerleşim bütünlüğünü sağlamak adına yeni yerleşim alanları açabilecekleri gibi, bölgelerindeki çarpık yapılaşma sahalarını ortadan kaldırıp, yerleşimin bütünlünü sağlayacak şekilde yeniden planlamasını yapma imkanına sahip olmuşlardır. Bu maddelerin açılımına baktığımızda;

***Madde 69.*** *Belediye; düzenli kentleşmeyi sağlamak, beldenin konut, sanayi ve ticaret alanı ihtiyacını karşılamak amacıyla belediye ve mücavir alan sınırları içinde, özel kanunlarına göre korunması gerekli yerler ile tarım arazileri hariç imarlı ve alt yapılı arsalar üretmek, konut, toplu konut yapmak, satmak, kiralamak ve bu amaçlarla arazi satın almak, kamulaştırma yapmak, bu arsaları trampa etmek, bu konuda ilgili diğer kamu kurum ve*

*kuruluşları ve bankalarla işbirliği yapmak ve gerektiğinde onlarla ortak projeler gerçekleştirmek yetkisine sahiptir.*

*Belediye, bu amaçla bütçesinden gerekli parayı ayırmak suretiyle işletme tesis edebilir.*

*Arsalar hariç üretilen konutların satışı 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümlerine tâbi değildir. O belediye ve mücavir alan sınırları içinde kendisine, eşine veya onsekiz yaşından küçük çocuklarına ait konutu olmayan dar gelirli kişiler ile afete maruz kalanlara, sanayi bölgelerinden nakledilecekler ve üyelerinin tamamı bu durumda olan kooperatiflere, bedeli 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu hükümlerine göre oluşturulan takdir komisyonu tarafından belirlenecek tutardan aşağı olmamak üzere arsa tahsisi yapılabilir. Durumları 775 sayılı Gecekondu Kanununun 25 inci maddesine uyan kimselere de bu maddeye göre arsa ve konut sağlanabilir. Bu fıkranın uygulama esasları, İçişleri Bakanlığı ile Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından müştereken hazırlanacak çerçeve yönetmeliğe uygun olarak belediye meclisleri tarafından çıkarılacak bir yönetmelikle düzenlenir.*

**Madde 73.** *Büyükşehir belediyeleri, büyükşehir belediyeleri sınırları içindeki ilçe ve ilk kademe belediyeleri ve il belediyeleri ile nüfusu 50.000'in üzerindeki belediyeler; kentin gelişimine uygun olarak eskiyen kent kısımlarını yeniden inşa ve restore etmek; konut alanları, sanayi ve ticaret alanları, teknoloji parkları ve sosyal donatılar oluşturmak, deprem riskine karşı tedbirler almak veya kentin tarihî ve kültürel dokusunu korumak amacıyla kentsel dönüşüm ve gelişim projeleri uygulayabilir.*

*Kentsel dönüşüm ve gelişim projelerine konu olacak alanlar, meclis üye tam sayısının salt çoğunluğunun kararı ile ilân edilir. Kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanlarında yıkılarak yeniden yapılacak münferit yapılarda ilgili resim ve harçların dörtte biri alınır. Bir yerin kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanı olarak ilân edilebilmesi için; o yerin belediye veya mücavir alan sınırları içerisinde bulunması ve en az ellibin metrekare olması şarttır. Kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanlarında bulunan yapıların boşaltılması, yıkımı ve kamulaştırmasında anlaşma yolu esastır. Kentsel dönüşüm ve gelişim projesi kapsamında bulunan mülk sahipleri tarafından açılacak davalar, mahkemelerde öncelikle görüşülür ve karara bağlanır.*

Belediyelere bu kanunla verilen yetkiler sonunda belediyeler eski alışkanlıklarından vazgeçmemiştir. İmar planlarında, ilk öncelik ekonomik getirim olan projelere yer vermek olmuştur. Bu yetkiden sonra oluşan planlarda nerdeyse her ilçede bir liman, her ilçede yalnız eğlen-dinlen vb. tek düze planlamalara gidilme riski doğmuştur. Buda Türkiye de kıyılardan tam anlamıyla doğru şekilde faydalanmanın önünü kesme riski doğurmuştur. Türkiye'nin yatırım olarak kıyılarda eğlen-dinlen alanlarına ihtiyacı olduğu kadar her ölçekte limana (balıkçılık, yat, yolcu, kuru-dökme yük, ithalat ve ihracat limanlarına, vb.), tersaneye, dolum tesislerine, vb. pek çok farklı kimlikte tesise ihtiyacı vardır. Bazen belediyelerin yaptığı imar planları uygulama aşamasına gelindiğinde, imar planlarına ters düşen başka kurumlar ortaya çıkmaktadır. İşte bu noktada belediyeler ile bazı kurumlar karşı karşıya gelmekte ucu açık sorunlar ortaya çıkmaktadır.

Örneğin, İstanbul'un gelişmekte olan ilçelerinden Beylikdüzü ilçesi son yıllarda büyük bir hızla gelişen bir kıyı ilçesidir. Bu ilçenin kıyılarında 2005'li yıllarda bir kıyı projesi geliştirildi. Yaklaşık 2 km lik bir kıyı bandına yolcu taşımak için bir deniz otobüsü iskelesi, turizm açısından 300 teknelik bir yat limanı, eğlen-dinlen alanları ve yüzmek için bir plaj tasarlanarak bir proje çizildi. Daha sonra bu proje Beylikdüzü Belediye Meclis kararı ile imar planlarına işlendi. Projenin ÇED raporu yaklaşık 2 yıl içinde alındı ve rapor alımı sırasında hiç bir sorun yaşanmadı. Ancak proje uygulamasına geçildiğinde, Bayındırlık ve İskan Bakanlığına başvuruldu. Çünkü kanunlar gereği bu tür projeleri belediye çizip projelendirilse bile Bayındırlık ve İskân Bakanlığında uygulama izni almak gerekiyor. Bakanlıkta bu projeyi çeşitli alt birimlere yolladı, bu birimlerden Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu bölgede yaptığı çalışmada bir tarihi iskele buldu ve burayı, ayrıca kıyının yaklaşık 1 km'lik batı bölümünde yumuşak malzemedan meydana gelen "Falez" lerin olduğu bölgeyi de koruma alanı içine aldı. Belediyenin çizdiği projenin gerek bu tarihi iskeleye, gerekse falezlere zarar vereceğini düşünerek, uygun olmadığını belirtti. Böylece proje günümüze kadar askıda kaldı. Belediye şuan sıkıntıyı aşmak için Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulunu ikna etmeye, daha doğrusu onların isteği doğrultusunda projede tadilat yapmaya çalışıyor. Bu örnekten anlaşılacağı üzere, bir belediyenin imar planlarını kendi başına yapabiliyor olması, bazen tek başına çözüm olamıyor.

Şimdi bu projeye iki açıdan bakmak lazım birincisi; şayet imar planlarının yapma, onaylama ve uygulama noktasında yetki tek başına belediyede olsaydı, bu proje bugün yapılmıştı. Belediye vatandaşlarını deniz otobüsü ile her yere taşıyor olacak, yat limanından büyük gelir elde ediyor olacak, kıyıda gezen ve plajda denize girenler mutlu sayılacak ve kıyı komple restoran ve kafeteryalara çevrilip, kıyı düzenlenmiş olacaktı. İlk bakışta güzel görünse de bir de verdiği zararlara bakalım, bulunan tarihi iskele ve doğal falezler yok olacak veya büyük hasar alacaktı. Oysaki çoğu gelişmiş devletlerde bu tarihi yapılar ve falezler başlı başına turist çekmek için kullanılır. Örneğin, İspanya'da Cebelitarık Boğazı falezleri binlerce turist çekmektedir. Ancak Türkiye'de bu tür değerlere pek önem verilmediği için daha çok gösterişli eğlen-dinlen alanları, kafeterya ve restoranlarla işgal edilmiş sahiller doğal ve tarihi güzellikler yitirilmektedir. Diğer açıdan baktığımız da ise; belediye bu kıyı için yıllarca oturmuş proje hazırlamış, kendi ülküsü çerçevesinde bazı planlar yapmış, hatta yaptığı bu proje için Çevre Etki Değerlendirme (ÇED) raporunu almıştır. Ancak uygulama aşamasında bir kurum sizin yaptığınız her şey boş dercesine projeye karşı gelmiştir. Doğal yapıyı korumak adına Kültür ve Tabiat varlıkları projeyi onaylamaması güzel olmuştur. Ancak, proje kapsamındaki kıyılara baktığımızda kıyının halâ el değmemiş olduğunu, İlçenin tam ortasından geçen Kavaklı Derenin halen kıyı üzerinde kirleten bir kaynak olarak varlığını sürdürdüğünü, hemen Yakuplu mevkiinde yer alan büyük ithalat ve ihracat limanının kıyıda riski yarattığını, kıyıya kaçak olarak dökülen hafriyatların olduğunu, kıyıda bulunan tarihi iskele ile ilgili herhangi bir koruma bandının oluşturulmadığını, yumuşak malzemedен oluşan falezlerin her türlü yıkıma açık olduğunu, kıyının çöp artıklarıyla kötü bir görüntüsünün olduğu mevcut kıyı için söyleyebildiklerimiz, bunun yanı sıra Beylikdüzü ilçesine bağlı Gürpınar sahilinde plaj yapıyoruz adı altında yapılan dolgu çalışmaları doğal plajı ortadan kaldırmıştır. Yakın zamanda plaj adı altında yapılan bu alanda kafeteryaların olduğu bir görüntünün olması kaçınılmazdır. Ayrıca yapılan dolgu çalışması bilimsellikte uzak yapıldığından, kıyıya dökülen hafriyat sürekli dalgalar tarafından deniz içine doğru taşınmaktadır. Buda göstermektedir ki Gürpınar kıyılarında plaj adı altında yapılan çalışmanın asıl amacı, bir hafriyat alanı oluşturmaktır. Yani halâ kıyı, insan kullanımına uzak kendi haline terk edilmiş durumdadır. Anlayacağınız Tabiat ve Kültür Varlıkları Koruma Kurulunun aldığı karar doğru, ancak koruyucu hiç bir çalışması ve yaptırımı yoktur. Kurumlar arası



çekişmelerden söz konusu kıyı, bilgisiz ancak tam (!) yetkili kişilerce zaman içinde doğal dengesini kaybedecektir.

1950 sonrasında Bakırköy-Yenikapı sahil hattında olduğu gibi, uzun yıllara dayanan plansız bir sürecin sonunda, kıyı gerisinde yaşayanların taleplerini karşılanamadığı gibi çevre açısından da kötü noktaya geldiğinde, bu alanın tamamıyla doldurulmasından başka çare olmadığını önü süren ekonomik gerekçeli birkaç raporunda desteği ile kıyı bölgesi doldurulmuştur. Kurumlar arası çekişme, mevzuatlardaki yetersizlikler bir kıyının yok oluş sürecini bu şekilde hazırlamaktadır. Marmara Bölgesinin özellikle şehirleşme anlamında gelişmiş noktalarında kıyı kesiminin doldurulması ne yazık ki yaygındır. Söz konusu faaliyet hem kamulaştırmadan kaçınmak için ekonomik olmaktadır hemde mühendislik anlamında ilk başlarda çok problemlili olmamaktadır.



Foto 6. Beylikdüzü (İstanbul) ilçesine bağlı Gürpınar sahilinde ki dolgu çalışmaları ve gerideki falezlerden bir görünüm.(Beylikdüzü Belediyesi Arşivi, 2010)

Ancak zaman içerisinde en büyük problem kıyının deniz bölgesinde ortaya çıkmaktadır. Doğal ortam ortadan kalktığından söz konusu alan canlıları yok olmakta ve geri dönülmez bir şekilde ortam canlısızlaşmaktadır. Bunun akabinde bozulan boşaltım (drenaj) sisteminin yeni yapısı kıyı boyu taşınım işleminin de bozulması ile ortamın dip yapısı da bir daha geri dönüşüm olmaksızın bozulmaktadır. Bunun peşi sıra tabiat kiraya verdiği söz konusu alanları büyük ekonomik olarak büyük bir hava parası ile geri almaktadır. Bunun en çarpıcı örneği Karadeniz sahil yoludur. Kamulaştırma ve mühendislik zorlukları öne sürülerek Karadeniz ana ulaşım yolu sahil doldurularak inşa edilmiştir. Derelerin akışları ya değiştiğinden veya denize ulaştığı ağızları daraltıldığından kıyı gerisinde büyük taşkın alanları meydana olmuştur. Göreceli sert bir dalga iklimine sahip bulunan Karadeniz ise hemen hemen tüm inşa sahasında yap-boz problemi doğurmuş ve doğurmaktadır. Her şeyden önemlisi kıyı-deniz insanı olan Karadeniz insanların denizlerinden koparmıştır. Önemsiz gibi görülmesine rağmen yakın zamana kadar balıkçı lokantalarının köfteciye dönüşmesi belki en önemli göstergedir.

Yerel yönetimlerin (belediyelerin) imar planlarını hazırlama yetkisi olmasına rağmen çoğu belediyenin hala alt yapısı çok yetersizdir. İmar planı hazırlamanın belirli kıstasları bulunmamakta, imar planı yalnızca o bölgeye sağlayacağı getiri açısından ele alınmaktadır ki buda sorunların temelini oluşturmaktadır. Projelerde doğal ve tarihi güzellikleri korumak öncelikli bir sorun değildir. Buda doğal varlıkların korunması noktasında sorun teşkil etmektedir. Bunun temel nedeni imar planı hazırlayan ekiplerin dar bir kadrodan oluşmasıdır. Belediyenin bünyesinde bu planı hazırlayabilecek harita mühendisi, inşaat mühendisi, çevre mühendisi, jeolog, jeomorfolog, iktisatçı, işletmeci, deniz bilimci, kıyı bilimci, şehir planı, coğrafyacı, hukukçu vb. Uzman personel eksikliği dikkat çekicidir. Bu eksiklikler giderilirse ileriki aşamalarda diğer kurumlarla doğabilecek sorunları en azından hafifleyecektir. Her şeyden önce ülkenin makro anlamda bir "Kıyı Planına" ihtiyacı vardır ki, yatırımlarda dengeli bir şekilde olsun.

5215 sayılı kanundan kısa bir süre sonra 5272 sayılı kanun daha sonrada 5393 sayılı belediye kanunları da daha önce çıkartılan belediye kanunlarındaki eksikliklerden dolayı peşi sıra yayınlanmak zorunda kalmıştır. Bu eksiklikler daha çok belediyelerin idari yapılanmaları

ile alakalı olmuştur. Yalnız 5393 sayılı belediye kanununda dikkatimizi çeken 79. Maddedir ki bu maddeye göre;

**Madde 79.** Diğer kanunlarla getirilen hükümler saklı kalmak üzere, mezarlıklar ile belediye sınırları içinde bulunan ve sahihsiz arazi niteliğinde olan seyrangâh, harman yeri, koruluk, dinlenme yerleri, meydanlar, bataklık, çöp döküm sahaları, yıkılmış kale ve kulelerin arsaları ve enkazı ve benzeri yerler belediyenin tasarrufundadır.

Belediye tarafından deniz, akarsu ve gölden doldurma suretiyle kazanılan alanlar, Kıyı Kanunu ve ilgili mevzuata uygun olarak kullanılmak şartıyla Maliye Bakanlığı tarafından belediyelerin, büyükşehirlerde büyükşehir belediyelerinin tasarrufuna bırakılır. Belediyelerin arazi kullanım koşulları iyice kolaylaştırılmıştır. Ayrıca kıyılarda kazanabilecekleri dolgu alanları üzerindeki kullanım tasarrufunun da belediyelere bırakılmış olması olumlu bir gelişme olmuştur. Ancak şu ana kadar görülen odur ki, belediyeler bu alanları çevresel dengeyi koruyarak kullanma yerine ekonomik anlamda kazanç getiren bir dönüşüme tabi tutmak istemektedirler.

Görülebileceği üzere 5215, 5272 ve 5393 sayılı kanunlarda belediyelere arsa ve konut üretimi hakkı tanınmıştır. Böylelikle konut alma imkânı olmayan vatandaşların konut sahibi olmaları ve çarpık kentleşmenin önüne geçilmesi planlanmıştır. 5215 sayılı kanundan bu yana ilçe belediyeleri tarafından üretilmek istenen pek çok konut başta olmak üzere proje gerçekleştirilememiştir. Kendi içinde pek çok eleştiri almasına ve yerel yönetimlerin üstünde bir imar ayrıcalığına sahip olmasına rağmen TOKİ (T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı) ve İstanbul Büyükşehir Belediyesinin şirketi olan KİPTAŞ (İstanbul Konut İmar Plan Sanayi ve Ticaret A.Ş.) pek çok bölgede ürettiği konutlar İstanbul konut piyasasındaki fiyatları dengelemiştir. Bu konutlar sayesinde İstanbul çevresinde pek çok kendi içinde planlı ancak bütünleşik bir planlama ve yönetim mantığından uzak uydu kentler üretilmiştir. 5215, 5272, 5393 sayılı kanunlarla belediyelere verilen Kentsel Dönüşüm ve Gelişim hakkı ile belediyelerin bölgelerinde bulunan gecekondu bölgelerini kaldırma şansı tanınmıştır. Ayrıca yine bu yetkiyle amaçlanan, özellikle 1999 Marmara depremi ile darbe alan pek çok evin yenilenmesine yardımcı olmaktır. Bu kapsamda özellikle İstanbul'un Zeytinburnu ilçesinde

hem çarpık şehirleşmeyi kaldırmak hem de depremde hasar almış binaları yenilemek için kapsamlı bir kentsel dönüşüm projesi başlatılmıştır. Ancak mülk sahiplerinin haklı gerekçelere sahip endişeleri giderilmediği için bu projede henüz istenilen noktaya gelinememiştir.

17.06.2010 tarihinde kabul edilen 5998 sayılı Belediye Kanununda değişiklik yapılmasına ilişkin kanunla, 3.07.2005 tarihli ve 5393 sayılı Belediye kanununun 73 üncü maddesinde değişiklik yapılmıştır. Yeni kanun maddesine göre;

*Belediye, belediye meclisi kararıyla; konut alanları, sanayi alanları, ticaret alanları, teknoloji parkları, kamu hizmeti alanları, eğlen-dinlen alanları ve her türlü sosyal donatı alanları oluşturmak, eskiyen kent kısımlarını yeniden inşa ve restore etmek, kentin tarihi ve kültürel dokusunu korumak veya deprem riskine karşı tedbirler almak amacıyla kentsel dönüşüm ve gelişim projeleri uygulayabilir. Bir alanın kentsel dönüşüm ve gelişim alanı olarak ilan edilebilmesi için yukarıda sayılan hususlardan birinin veya bir kaçının gerçekleşmesi ve bu alanın belediye veya mücavir alan sınırları içerisinde bulunması şarttır. Ancak, kamunun mülkiyetinde veya kullanımında olan yerlerde kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanı ilan edilebilmesi ve uygulama yapılabilmesi Bakanlar Kurulu kararına bağlıdır.*

*Kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanı olarak ilan edilecek alanın; üzerinde yapı olan veya olmayan imarlı veya imarsız alanlar olması, yapı yükseklik ve yoğunluğunun belirlenmesi, alanın büyüklüğünün en az 5 en çok 500 hektar arasında olması, etaplar halinde yapılabilmesi hususlarının takdiri münhasıran belediye meclisinin yetkisindedir. Toplamı 5 hektardan az olmamak kaydı ile proje alanı ile ilişkili birden fazla yer tek bir dönüşüm alanı olarak belirlenebilir. Büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde kentsel dönüşüm ve gelişim projesi alanı ilan etmeye büyükşehir belediyeleri yetkilidir. Büyükşehir belediye meclisince uygun görülmesi halinde ilçe belediyeleri kendi sınırları içinde kentsel dönüşüm ve gelişim projeleri uygulayabilir. Büyükşehir belediyeleri tarafından yapılacak kentsel dönüşüm ve gelişim projelerine ilişkin her ölçekteki imar planı, parselasyon planı, bina inşaat ruhsatı, yapı kullanma izni ve benzeri tüm imar işlemleri ve 3/5/1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanununda belediyelere verilen yetkileri kullanmaya büyükşehir belediyeleri yetkilidir.*

*Kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanlarında bulunan yapıların boşaltılması, yıkımı ve kamulaştırılmasında anlaşma yolu esastır. Kentsel dönüşüm ve gelişim projesi kapsamında bulunan gayrimenkul sahipleri ve belediye tarafından açılacak davalar, mahkemelerde öncelikle görüşülür ve karara bağlanır. Kentsel dönüşüm ve gelişim alanları içinde yer alan eğitim ve sağlık alanları hariç kamuya ait gayrimenkuller harca esas değer üzerinden belediyelere devredilir. Kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanlarında yıkılarak yeniden yapılacak müferrit yapılarda ilgili vergi, resim ve harçların dörtte biri alınır. Kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanlarındaki gayrimenkul sahipleri ve 24/2/1984 tarihli ve 2981 sayılı İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanuna istinaden, hak sahibi olmuş kimselerle anlaşmaları halinde kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanında hakları verilir. 2981 sayılı Kanun kapsamına girmeyen gecekondu sahiplerine enkaz ve ağaç bedelleri verilir veya belediye imkanları ölçüsünde kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanı dışında arsa veya konut satışı yapılabilir. Bu kapsamda bulunanlara Toplu Konut İdaresi Başkanlığı ile işbirliği yapılmak suretiyle konut satışı da yapılabilir. Enkaz ve ağaç bedelleri arsa veya konut bedellerinden mahsup edilir. Kentsel dönüşüm ve gelişim alanı ilan edilen yerlerde belediyelere ait gayrimenkuller ile belediyelerin anlaşma sağladığı veya kamulaştırdıkları gayrimenkuller üzerindeki inşaatların tamamı belediyeler tarafından yapılır veya yaptırılır. Belediye ile anlaşma yapmayan veya belediyece kamulaştırılmasına gerek duyulmayan gayrimenkul sahiplerinden proje alanında kendilerine 3194 sayılı Kanunun 18 inci maddesine göre ayrı ada ve parselde imar hakkı verilmemiş olanlar kamulaştırmasız el atma davası açabilir. Kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanlarında yapılacak alt yapı ve eğlen-dinlen harcamaları, proje ortak gideri sayılır. Belediyelere ait inşaatların proje ortak giderleri belediyeler tarafından karşılanır. Kendilerine ayrı ada veya parsel tahsis edilen gayrimenkul sahipleri ile kamulaştırma dışı kalan gayrimenkul sahipleri, sahip oldukları inşaatın toplam metrekaresi oranında proje ortak giderlerine katılmak zorundadır. Proje ortak gideri ödenmeden inşaat ruhsatı, yapılan binalara yapı kullanma izni verilemez; su, doğalgaz ve elektrik bağlanamaz. Dönüşüm alanı sınırı kesinleştiği tarihte, bu sınırlar içindeki gayrimenkullerin tapu kütüğünün beyanlar hanesine kaydedilmek üzere tapu sicil müdürlüğüne, paftasında gösterilmek üzere kadastro müdürlüğüne bildirilir. Söz konusu gayrimenkullerin kaydında meydana gelen değişiklikler belediyeye bildirilir. Kentsel dönüşüm*

ve gelişim alanı ilan edilen yerlerde; ifraz, tevhit, sınırlı aynı hak tesisi ve terkini, cins değişikliği ve yapı ruhsatı verilmesine ilişkin işlemler belediyenin izni ile yapılır. Bu yerlerde devam eden inşaatlardan projeye uygunluğu belediye tarafından kabul edilenler dışındaki diğer inşaatlar beş yıl süreyle durdurulur. Bu sürenin sonunda durdurma kararının devam edip etmeyeceğine belediye tarafından karar verilir. Toplam durdurma süresi on yılı geçemez. Belediye, kentsel dönüşüm ve gelişim projelerini gerçekleştirmek amacıyla; imar uygulaması yapmaya, imar uygulaması yapılan alanlardaki taşınmazların değerlerini tespit etmeye ve bu değer üzerinden hak sahiplerine dağıtım yapmaya veya hasılat paylaşımını esas alan uygulamalar yapmaya yetkilidir. Kentsel dönüşüm ve gelişim projelerinin uygulanması sırasında, tapu kayıtlarında mülkiyet hanesi açık olan veya aynı hakları davalı olan taşınmazlar doğrudan kamulaştırılarak bedelleri mahkemece tayin edilen bankaya belli olacak hak sahipleri adına bloke edilir. Belediye kentsel dönüşüm ve gelişim projelerinin uygulama alanında bulunan taşınmazların kamulaştırılması sırasında veraset ilanı çıkarmaya veya tapudaki kayıt malikine göre işlem yapmaya yetkilidir. Kentsel dönüşüm ve gelişim projesi kapsamındaki işler, kamu idareleriyle 75 inci madde çerçevesinde ortak hizmet projeleri aracılığıyla gerçekleştirilebilir.

*Bu Kanunun konusu ile ilgili hususlarda Başbakanlık Toplu Konut İdaresine 2985 sayılı Kanun ve diğer kanunlarla verilen yetkiler saklıdır."*

Kent dokuları bozulmuş, yıpranmış alanlara sahip gelişmiş ülkelerde yaygın olarak kullanılagelen "Kentsel Dönüşüm" kavramı günümüzde İstanbul başta olmak üzere karşılaştığımız bir kavram olmuştur. Siyasi olarak riskli sayılabilecek bir konu olan kentsel dönüşüm, esas itibari ile tarihi ve kültürel özelliği olmayan kent dokularını daha verimli kullanılmasının merkezi, yerel ve/veya özel girişimler ile dönüştürülmesidir. Ancak ekonomik açıdan desteklenmemiş dönüşüm projeleri, mali kaynak sahibi olan kurum ve kuruluşların taleplerine göre şekillenecektir. Yerel yönetimlerin bu kapsamda güçlendirilmesi kentsel dönüşüm projelerine yerel taleplerin yansımalarının yanı sıra halkın doğrudan katılımı da sağlanabilir. Yakın zamanda yaşanan Galataprot dönüşüm projesi halkın doğrudan katılımı ve yerel yönetimlerin söz sahipliği, kıyıların halka açık olması gerektiği, doğal çevrenin korunması ve kullanımlarının devamı gibi BKAY için öncelikli ölçütler dikkate alınmamış ve

salt ekonomik açıdan getirim hedefi olan bir proje sunulmuştur. Yakın gelecekte kent dokusu bozulmuş, işlevini kaybetmiş, konut alanı olmaktan önce ticaret ve sonrasında terk edilmiş alanlar İstanbul başta olmak üzere tüm kıyılarımızda mevcuttur. Bu projelerin kurgusu, BKAY adına gerek STK lar (Ör: Türkiye Kıyı Alanları Yönetimi Milli Komitesi) aracılığı ile gerekse yerel yönetimlerce yetki ve sorumluluk talep edilmelidir.

Çalışmamızın sonlarına doğru Belediye Kanununda yapılan bu değişiklikle belediyelerin imar planları yapma açısından bölgelerinde daha rahat hareket edebilmeleri sağlanmıştır. Bu yetkilerle belediyeler, geçmişten gelen çarpık kentleşmenin yarattığı sıkıntıları daha rahat ortadan kaldıracabileceklerdir. Ancak 5998 sayılı kanun, Büyükşehir Belediyelerinin yetkilerini daha da arttırmış ilçe belediyelerinin yetkilerini kısıtlamıştır. Çünkü kanundan da anlaşılacağı üzere kentsel dönüşüm ve kanunda adı geçen tüm yapılanmalarda ilçe belediyeleri, büyükşehir belediyelerinden izin almak zorundadır. Bunun yanı sıra bir büyükşehir belediyesi bu kanuna sığınarak herhangi bir ilçenin imar planlarını tamamıyla değiştirebilmektedir.

Kısacası; son çıkartılan bu kanunla birlikte ilçe belediyelerinin imar hakkı kısmen alınmıştır. Olgunlaşma evresini tamamlamamış olan demokrasimizin içinde siyasi olarak farklı görüşlere sahip yöneticilerin olduğu ilçe belediyelerinin planları Büyükşehir Belediyesine değiştirilebilecek olması bir ülke gerçeğidir. Ayrıca, bu kanun yerel demokrasi açısından olumsuz bir gelişmedir. İnsanlar kendi yaşadıkları ilçelerin gelişim planına müdahil olabilmelidir. Bir ilçenin planlaması Büyükşehir Belediyesine devredilerek kendi içinde bir merkezileştirme gerçekleştirilmektedir. Oysa bu kanun ruhu ile tezat bir görünümdür. Tüm bunların yanı sıra imarla alakalı olmasa da çok kısa dönem içerisinde belediye ile ilgili dört kanunun ardı ardına çıkartılması, Türkiye’de mevzuat ve bürokrasi konusunun ne kadar sıkıntılı olduğunun bir göstergesidir. Kıyı ile ilgili tüm çıkan kanunlarda, kimi zaman kamu yararı ilkesi farklı yorumlanarak kamuya ekonomik kazanç sağlanması olarak algılanması, bilimselliğin ikinci plana atılması nedeniyle sıkıntılar bir türlü bitmemiştir. Kanunlarda açıklar ve eksikler hâlâ süregelmektedir. Bunda en önemli etken kıyılarla ilgili olarak pek çok kurumun adeta sınırsızca imar yapma yetkisine sahip olmasıdır. Kıyılara birden fazla kurumun talip olması, kıyıları için bütünleşik kıyı yönetiminden ve yerel yönetimlerin

rolünden fazla bahsetmemizi anlamsız kılmaktadır. Çünkü o zaman yerel yönetimlerin planları da çoğu zaman dikkate alınmamaktadır. Örneğin, Turizm Bakanlığı bir yerel yönetimin projelerinin tam tersi bir plana, yerel yönetimin bilgisi dışında veya bilgisini dikkate almadan onay verebilmektedir.

Son Belediye Kanunu olan 5393 sayılı kanuna bakarsak, bu kanun pek çok yönüyle açık bir kanun değildir. Kanun suiistimale açık ifadeler taşımaktadır. Yeni bir kanunla belediyelerin imarla ilgili yetkileri arttırılmalıdır. Ancak imar planı yapmanın koşulları yukarıda bahsettiğimiz koşullara bağlı yapılmalı, belli bir kurul tarafından belli bilimsel ölçütler gözetilerek yapılmalıdır. Ayrıca planlar yapılırken Türkiye çapında yapılacak makro ölçekli kıyı planlarına uyulmalıdır. Bu makro planlarda ülke çapında kıyılarda hangi sektörlere ve ne tür oluşumlara ihtiyaç olduğunu vurgulamalıdır. Tabii bu planlarda yapılması talep edilen projelerden yerel halkın ihtiyaçları göz önünde bulundurulmalıdır. Yani bu planlar ülke kıyılarının ihtiyaçlarını belirleyen ve dengeli şekilde dağıtan planlar olmalıdır. Belediyeler, bu makro planlar ışığında yerel halkın talepleri doğrultusunda mikro ölçekteki planlarını özgürce oluşturmalıdır. Ancak bu planlar bilimsel ölçütlere dayanmalı, sürdürülebilir kıyı politikası gütmeli, bütünleşik kıyı yönetimini kolaylaştırıcı, kıyı ile kıyı ardını bütünleştirmeli ve çevreye ait denge ile teknoloji elden geldikçe örtüşmelidir. Son çıkarılan ve yukarıda ayrıntıları ile ele aldığımız 5998 sayılı kanun bize yakın gelecek için olumlu sinyaller vermemiştir. Çünkü bu kanunda günü kurtarmaya yönelik, alt yapısı eksik bir kanun olmuştur.

#### **3.4.5.2. Büyükşehir belediyesi kanunu**

23.07.2004 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile birlikte Türkiye’de pek çok büyük belediye, Büyükşehir Belediyesi (5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununa göre, Büyükşehir belediyesi: En az üç ilçe veya ilk kademe belediyesini kapsayan, bu belediyeler arasında koordinasyonu sağlayan; kanunlarla verilen görev ve sorumlulukları yerine getiren, yetkileri kullanan; idarî ve malî özerkliğe sahip ve karar organı seçmenler tarafından seçilerek oluşturulan kamu tüzel kişisini) olarak kabul edilmiştir. Bu kanun kapsamında kıyı alanları yönetimi ile dolaylı veya doğrudan ilgili maddeleri şu şekilde sıralayabiliriz;



**MADDE 7. Büyükşehir Belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları şunlardır:**

*b) Çevre düzeni plânına uygun olmak kaydıyla, Büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde 1/5.000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar plânını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulamak; Büyükşehir içindeki belediyelerin nazım plâna uygun olarak hazırlayacakları uygulama imar plânlarını, bu plânlarda yapılacak değişiklikleri, parselasyon plânlarını ve imar ıslah plânlarını aynen veya değiştirerek onaylamak ve uygulanmasını denetlemek; nazım imar plânının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıl içinde uygulama imar plânlarını ve parselasyon plânlarını yapmayan ilçe ve ilk kademe belediyelerinin uygulama imar plânlarını ve parselasyon plânlarını yapmak veya yaptırmak.*

Bu kanununun en hassas maddesi olan maddeye göre Büyükşehir belediyeleri nazım imar planlarını yapar ve uygular diyor. Nazım imar planları hangi ölçütle göre hazırlanıyor, yerel halkın taleplerine ne ölçüde cevap veriyor. Bizim kanaatimizce bu nazım imar planları çoğu zaman bilimsellikten uzak olarak hazırlanıyor, ilçe ve ilk kademe belediyelerinin bu plana uyarak imar planlarını yapmaları isteniyor. Bundan dolayıdır ki büyükşehir meclislerinden geçen çoğu imar uygulaması mahkemelere takılmaya mahkûm oluyor. Ayrıca bu yönüyle ilçe ve ilk kademe belediyelerinin de özgürce imar planı yapmasının önüne geçilmektedir.

Bu nazım imar planları çoğu zaman bütünleşik kıyı alanları yönetimi zihniyetinde yapılmamaktadır. İmar uygulamalarında yerleşimler arasında ki kopukluk ve düzensizlik hat safhadadır. Bu nedenle bütünleşik kıyı alanları yönetimi açısından ilk sorun bu nazım imar planları aşamasında gerçekleşmektedir. Ayrıca sık sık değiştirilen imar planları kentleşme adına çirkin bir görüntü yaratmaktadır. Aynı bölgede imar uygulamalarındaki çarpıklıktan dolayı alan hesabı yapılmakta fazla metre kareli yerlere fazla imar, az metre kareli yerlere az imar verilmekte bu da çarpık görünüme neden olmaktadır. Oysaki, imar izni o bölgenin jeolojik özelliklerine göre doğal estetiği bozmayacak şekilde verilmelidir. Bu uygulama tamamıyla az bütçeli, küçük arazisi olan insanları, yüksek bütçeli kişi ve arazilere sahip kişilere karşı mağdur duruma düşürmektir. Arazisi metre karesi az olan yeterli paraya sahip

olmayan insanlar, üç kuruşa arazilerini elden çıkarmaktadır ki bu da sosyal devlet ilkesi ile bağdaşmaz. Daha öncede belirttiğimiz gibi ilçe ve ilk kademe belediyeleri ülke bazında hazırlanan makro ölçekli planlara sadık kalarak, bilimsel kurallar içinde imar planlarını yapmalıdırlar. Yaptıkları bu planların ülke bazındaki planlarla örtüşüp örtüşmediğini ise büyükşehir belediyeleri kontrol etmelidir. Bunun aksi durumunda ilçe ve ilk kademe belediyelerinin kıyı planlaması yönündeki etkileri yine anlamsızlaşacaktır. Büyükşehir belediyelerinin imarla ilgili yetkilerinin zamanla artması yerel yönetimlerin kıyı planlamalarındaki rolünü artırmıştır. Ancak, bizim isteğimiz bu yetkinin ilçe ve ilk kademe belediyelerine doğru arttırılarak kaydırılmasıdır. 06.10.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından tüm ilçelere gönderilen “Yetki Devri” konulu yazıda özetle, ilçe belediyelerince yapılacak olan imar uygulamalarının (parselasyon planlarının) kontrol ve onay işlemleri bundan sonra 5216 sayılı yasanın 7. Maddesi gereği İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından gerçekleştirilecektir demektedir. Yanı bir yazıyla büyükşehir belediyeleri ilçe belediyelerin yetkilerini elinden alabilmektedir. Bu yazı büyükşehir belediyelerinin ilçe belediyeleri üzerinde ki etkisine en güzel örnektir. Buna benzer uygulamalar bakanlık tarafından da uygulanmaktadır.

*c) Kanunlarla Büyükşehir belediyesine verilmiş görev ve hizmetlerin gerektirdiği proje, yapım, bakım ve onarım işleriyle ilgili her ölçekteki imar plânlarını, parselasyon plânlarını ve her türlü imar uygulamasını yapmak ve ruhsatlandırmak, 20.7.1966 tarihli ve 775 sayılı Gecekondu Kanununda belediyelere verilen yetkileri kullanmak.*

*f) Büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek.*

Büyükşehir'in ulaşım ana planlarında yetkili büyükşehir belediyeleri olmalıdır. Ancak bunda ilçe ve ilk kademe belediyelerinin görüşleri alınmalıdır. Bütünleşik kıyı alanları yönetimi açısından ulaşım çok önemlidir. Kıyı ile iç kesimlerin birbiriyle bağlantısı kesintisiz ve bütünleştirici olmalıdır. Kopuk bir ulaşım, kıyının gelişimini olumsuz yönde etkileyecektir.

*g) Büyükşehir belediyesinin yetki alanındaki meydan, bulvar, cadde ve ana yolları yapmak, yaptırmak, bakım ve onarımını sağlamak, kentsel tasarım projelerine uygun olarak bu yerlere cephesi bulunan yapılara ilişkin yükümlülükler koymak; ilân ve reklam asılacak yerleri ve bunların şekil ve ebadını belirlemek; meydan, bulvar, cadde, yol ve sokak ad ve numaraları ile bunlar üzerindeki binalara numara verilmesi işlerini gerçekleştirmek.*

*h) Coğrafi ve kent bilgi sistemlerini kurmak.*

*m) Büyükşehirin bütünlüğüne hizmet eden sosyal donatılar, bölge parkları, hayvanat bahçeleri, hayvan barınakları, kütüphane, müze, spor, dinlence, eğlence ve benzeri yerleri yapmak, yaptırmak, işletmek veya işlettirmek; gerektiğinde amatör spor kulüplerine malzeme vermek ve gerekli desteği sağlamak, amatör takımlar arasında spor müsabakaları düzenlemek, yurt içi ve yurt dışı müsabakalarda üstün başarı gösteren veya derece alan sporculara belediye meclis kararıyla ödül vermek.*

*n) Gerektiğinde sağlık, eğitim ve kültür hizmetleri için bina ve tesisler yapmak, kamu kurum ve kuruluşlarına ait bu hizmetlerle ilgili bina ve tesislerin her türlü bakımını, onarımını yapmak ve gerekli malzeme desteğini sağlamak.*

*o) Kültür ve tabiat varlıkları ile tarihî dokunun ve kent tarihi bakımından önem taşıyan mekânların ve işlevlerinin korunmasını sağlamak, bu amaçla bakım ve onarımını yapmak, korunması mümkün olmayanları aslına uygun olarak yeniden inşa etmek.*

*Büyükşehir belediyeleri birinci fıkranın (c) bendinde belirtilen yetkilerini, imar plânlarına uygun olarak kullanmak ve ilgili belediyeye bildirmek zorundadır. Büyükşehir*

belediyeleri bu görevlerden uygun gördüklerini belediye meclisi kararı ile ilçe ve ilk kademe belediyelerine devredebilir, birlikte yapabilirler.

5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanununa göre, ilçe ve ilk kademe belediyelerinin görev ve yetkileri şunlardır:

a) Kanunlarla münhasıran Büyükşehir belediyesine verilen görevler ile birinci fıkra da sayılanlar dışında kalan görevleri yapmak ve yetkileri kullanmak.

4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu ile Sanayi ve Ticaret Bakanlığına ve organize sanayi bölgelerine tanınan yetki ve sorumluluklar bu Kanun kapsamı dışındadır.

(Değişik son fıkra: 5538 - 1.7.2006 / m.23) 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunuyla Sanayi ve Ticaret Bakanlığına ve organize sanayi bölgelerine tanınan yetki ve sorumluluklar ile sivil hava ulaşımına açık havaalanları ve bu havaalanları bünyesinde yer alan tüm tesisler bu Kanunun kapsamı dışındadır.

Burada da görüleceği üzere dolaylı bile olsa, şayet bir kıyı alanında organize bir sanayi tesisi varsa veya sivil havacılık faaliyeti gösteren mühendislik yapıları bulunuyorsa orada belediye kanunları işlevini yitirebilmektedir. Bu gibi durumlarda Sanayi ve Ticaret bakanlığı gibi başka kamu kurumlarının yetkileri devreye girmektedir. İşte bu durum kıyı planlamaları konusunda kurumlar arası görev ve yetki karmaşası yaratıldığını gösteren en iyi örneklerden biridir.

5216 sayılı kanuna göre, Büyükşehir belediyesinin imar denetim yetkisi

**Madde 11.** Büyükşehir belediyesi, ilçe ve ilk kademe belediyelerinin imar uygulamalarını denetlemeye yetkilidir. Denetim yetkisi, konu ile ilgili her türlü bilgi ve belgeyi istemeyi, incelemeyi ve gerektiğinde bunların örneklerini almayı içerir. Bu amaçla istenecek her türlü bilgi ve belgeler en geç onbeş gün içinde verilir. İmar uygulamalarının denetiminde kamu kurum ve kuruluşlarından, üniversiteler ve kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarından yararlanılabilir.

*Denetim sonucunda belirlenen eksiklik ve aykırılıkların giderilmesi için ilgili belediyeye üç ayı geçmemek üzere süre verilir. Bu süre içinde eksiklik ve aykırılıklar giderilmediği takdirde, Büyükşehir Belediyesi eksiklik ve aykırılıkları gidermeye yetkilidir.*

*Büyükşehir Belediyesi tarafından belirlenen ruhsatsız veya ruhsat ve eklerine aykırı yapılar, gerekli işlem yapılmak üzere ilgili belediyeye bildirilir. Belirlenen imara aykırı uygulama, ilgili belediye tarafından üç ay içinde giderilmediği takdirde, Büyükşehir Belediyesi 3.5.1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanununun 32 ve 42 nci maddelerinde belirtilen yetkilerini kullanma hakkını haizdir. Ancak 3194 sayılı Kanunun 42 nci madde kapsamındaki konulardan dolayı iki kez ceza verilemez.*

5216 sayılı kanundan da anlaşılacağı üzere Büyükşehir Belediyesi hudutları içinde kalan ilçe ve ilk kademe belediyeleri imar planlarını yaptırdıktan ve kendi meclislerinde onayladıktan sonra, asıl onay için büyükşehir belediyesine yollarlar. Burada incelenen imar planları ya ilçenin yolladığı şekilde kabul edilir veya mevcut çevre düzeni planına bağlı kalınarak büyükşehir belediyesi tarafından bazı değişikliklere uğratılır. Daha sonra son şeklini alan imar planları Büyükşehir Belediyesi Meclisince onaylanır ve uygulanmak üzere ilçe belediyesine gönderilir. Yani Büyükşehir Belediyesi içinde kalan bir belediyenin yaptığı imar planları, Büyükşehir Belediyesi Meclisince onaylanmadıkça geçersizdir. İlçe belediye başkanları ve ilçenin il genel meclis üyeleri bu meclisin üyesidir. Ayrıca, ilçe belediyeleri arasında bir itilaf çıkarsa bu sorunu gidermek ve ilçe belediyeleri arası koordinasyonu sağlamak yine Büyükşehir Belediyesi Meclisinin görevidir.

Buna mukabil imar planları içine, Büyükşehir Belediyesi Meclisince işlense ve onaylansa bile her proje hemen uygulanabilir anlamına gelmez. Yerel belediyelerce üretilen projelerin imar projelerine eklenmiş ve daha sonra onaylanmış olması projenin gerçekleştirilmesine yetmemektedir. Özellikle kıyı projelerinin kaderi kurumlar arası bir görev ve yetki karmaşası öbeğinin tam ortasında gelişir. Çünkü bazen bakanlıkla, büyükşehir'in veya ilçe belediyesinin aynı bölge için farklı düşünceleri olabilir. Yerel belediye ile bakanlık farklı görüşte ise bu anlaşmazlıklar çoğu zaman aşılamaz veya bakanlığın dediği doğrultuda gerçekleşir. O

zamanda yerel yönetimin çalışması bir nevi yerel halkın talebini yansıttığından, yerel halkın ve örgütlerin isteği dışı bir yapılanma kıyılarda oluşur ki bu da kıyı yönetiminde sürdürülebilirliği olumsuz yönde etkiler. Buna en güzel örnek zamanında Zeytinburnu ilçesi sınırlarında kalan ve şehre yük getiren kumcuların o zaman şehir dışı olan ambarlıya gönderilmesi ile başlayan süreç bir kez daha plansız bir şekilde günümüze kadar gelmiş ve Ambarlı Limanı artık İstanbul ve hatta Türkiye için çok önemli bir liman halini almıştır. Oysa bu şekilde gelişmesi için yeterli alana sahip olmaması, yerel halkın taleplerine uygun olmaması, bölge olarak yetersiz olması, konut alanları ile içi içe olması gibi pek çok dezavantaja rağmen liman hakkında hala genişleme projeleri bakanlık bünyesinde söz konusudur. Marmara Bölgesinin özellikle Marmara Denizi kıyılarında çok sayıda irili ufaklı rıhtım, yanaşma yeri, dolum tesisi, vb. söz konusudur. Söz konusu tesislerin salt mülkiyet bağlamında yapılabilecek olması sadece Marmara Denizi için değil aynı zamanda ülke gerçekleri ile çelişmektedir. Bir proje için uygulama izni alınırken pek çok birimin görüşü alınmaktadır. Bu görüşlerden herhangi biri olumsuz oldu mu proje gerçekleştirilememektedir. Böylece büyük paralar harcanarak yaptırılan projeler lüzumsuz kâğıt parçasına dönmektedir. Oysaki uygulama aşamasındaki kurumların hassasiyetleri proje çizilmeye başlamadan projeye yansıtılsa; hem maddi açıdan hem de zaman açısından büyük kazançlar elde edilecektir. Tüm bu karmaşanın asıl nedeni daha önce de dile getirdiğimiz gibi, imar planlarının bilimsel ölçütlerden uzak oluşu, bir proje hakkında pek çok kurumun yetkisi olması ve bu yetkilerin çoğu zaman çakışması ve sınırının birbirinin alanına giriyor olması, tüm kurumların projelere yalnızca kendi bakış açıları ile bakmaları ve kırmızıçizgiler koymaları, yani projede uzlaştırıcı çarelere kapalı olmaları, yerel ihtiyaçlara kulak tıkayan anlayışlarla yapılmasından kaynaklanır. Projelerin baştan bilimsel ölçütlere uygun olarak hazırlanmaması sorun yaratmaktadır. Projeler uygulama aşamasında ÇED ve uygulama iznini aynı komisyondan almalıdırlar. Bu komisyon bilimsel ölçütlerle teknolojik gelişimi bütünleştirici ve sürdürülebilir projeleri desteklemelidir. Bu komisyonda her proje içinde ayrı, o konuya hakim kişilerden oluşturulmalıdır. Projenin olumlu veya olumsuz onay kararı da çok daha kısa zamanda verilmelidir.

İmarla ilgili belediyelerin yaptığı tüm uygulamaları denetleme yetkisi Büyükşehir Belediyelerininindir. Şayet ilçe belediyesinin gözden kaçırdığı bir yapılanma diğer bir deyişle

kaçak bir yapılanma varsa, buna büyükşehir belediyesi müdahil olur ve ilçe belediyesini bu yanlış yapılanmadan dolayı uyarır ve tedbir almasını ister. Aksi durumda kendi yaptırım uygular. Bu nedenle ilçelerde bu imar işlerini takip eden ilçe zabıtalарının dışında büyükşehir zabıtaları da gezip denetlerler. Bazı büyükşehir belediyeleri imkânlar ölçütünde havadan takip de yapar. Hatta hava fotoğrafları çekerek, bunları denetlerler. Bu konuda İstanbul Büyükşehir Belediyesinin son zamanlarda başarı oranı yükselmiştir. Ancak kaçak yapılarla ilgili alınan yıkım kararları, bazen ya uygulanmamakta veya mevzuatta ki açıklar yüzünden mülk sahiplerinin açtığı davalarla durdurulabilmektedir. Bu nedenle kaçak yapılarla ilgili daha caydırıcı, yapılmadan engelleyici daha etkili yasalar oluşturulmalıdır. Kaçak yapılara seçim zamanı göz yumulmamalıdır. Seçimde göz yumduğunuz kaçak yapıları sonra yıkmak oldukça sıkıntılı bir süreçtir. Başarı oranı da çok düşüktür.

### **3.4.5.3. İmar kanunları**

Türkiye’de imarla ilgili çıkan kanunlar içinde dikkati çekenler biri Osmanlı Döneminde çıkarılan 1883 tarihli Ebniye Kanunudur. Daha sonra Cumhuriyet Döneminde çıkarılan 1956 tarihli 6785 sayılı İmar Kanunu ile 1985 tarihli 3194 sayılı (3194 sayılı Kanunun Resmi Gazete tarihi 09.05.1985) imar kanunları dikkatimizi çekmektedir. Bu kanunlardan cumhuriyet döneminde çıkartılanlar Türkiye’nin kıyı yönetiminde asıl etken rolü oynamışlardır. Bu nedenle 6785 sayılı Kanunla, 3194 sayılı Kanunu irdelediğinde imar kanunu açısından bütünleşik kıyı alanları yönetimi kavramının nasıl etkilendi daha iyi anlaşılır.

Cumhuriyet Döneminde çıkarılan en kapsamlı ilk imar kanunu 09.07.1956 tarihinde kabul edilen 6785 sayılı İmar Kanunudur. Ancak, bu dönemde belediyelerde “Bütünleşik Kıyı Alanı Yönetimi” diye bir kavram hakim olmadığı için, bu dönemde yapılan planlamalar birbirinden kopuk, daha çok günü kurtarmaya yönelik planlar olmuştur. Bırakın bir bütünlüğü, kendi içinde bile sağlıklı olmadığı için bu imar planları aynen günümüzdeki gibi sık sık tadilata uğramıştır.

1956 yılında devreye giren 6785 sayılı kanunu daha detaylı inceleyecek olursak;

***Madde 11.** Müracaat tarihindeki dört yıllık imar programına dahil olmayan yerlerde, imar planı tatbikatına kadar, belediye encümenlerince muvakkat inşaat veya tesisata müsaada edilir ve buna istinaden ruhsatiyesi verilir.*

*Bu gibi hallerde verilecek müddetin 10 yıl olmasına, yapılacak yapının belediye meclisince kabul edilecek talimatnamaya uygun bulunmaması ve muvakaat inşaat veya tesisat olduğunun tapuya şerh verilmesi mecburidir.*

*Plan tatbik edilirken encümen kararı ile 24 üncü madde gereğince inşaat veya tesisat yıktırılır. Bunlardan dolayı mal sahibine tazminat verilemez.*

*On yılın hitamında bu yerlerde imar tatbikatı yapılmayacaksa, belediye encümeni kararı ile, plan tatbikatına kadar müddet uzatılır. Ancak bu uzatılan müddet imar planının tatbikatına geçilmesini durduramayacağı gibi mal sahibine de bir hak bahşetmez.*

6785 sayılı Kanunun bu maddesinde dört yıllık imar planına dâhil olmayan yerlerde, imar planı yapılıncaya kadar, belediye encümenlerince geçici inşaatlara izin verilir ve ruhsata bağlanırlardı. Bu tür yapıların izni 10 yıla kadar olur ve tapuya şerh konurdu. Yapının olduğu yerde imar planı uygulaması yapıldığında, belediye encümeni kararı ile daha önce yaptırılan bu yapılar yıktırılırdı. Şayet buralarda imar planı 10 yıllık zaman içinde yapılmazsa, yine encümen kararı ile yapılan bu yapıların izni, imar planı yapılıncaya kadar uzatılırdı. İşte bu maddeyi zaman içinde pek çok belediye suiistimal etmiş, eğitim düzeyi ve bilgileri ne düzeyde olduğu bilinmeyen belediye encümenleri tarafından olur olmadık pek çok yere inşaat izinleri verilmiş, bu yapılarda zaman içinde yıktırılmamıştır. İmar planları dışında yapılan bu yapılar zaman içinde çok yayılmış mevcut imar planlarında bütünlüğünü bozmuştur. Daha sonra yapılan imar planlarında da bu tür yapılara dokunulmamış hatta 24.02.1984 tarinide kabul edilen 2981 nolu imar affi kanunuyla bu tür tüm yapılar imar affına uğramıştır. İmar affi yalnız bu durumda ki yapılar için değil, yapı izni olmayan ama zaman içinde bu kanun içindeki yıkım emirlerinin uygulanmadığı yerlerdeki yapılara da gelmiştir.



**Madde 20.** Durdurma emrinin tebliğinde, mal sahibi her ne suretle olursa olsun inşaata devam edemez. İnşaata devam edildiği takdirde mal sahibinden durdurma emrinden sonra yapılmış bulunan kısımların belediyece re'sen takdir edilecek maliyet bedeli kadar para cezası alınmasına encümenince karar verilir. Durdurma emrine karşı mal sahibi tarafından salahiyetli mercilere yapılacak itirazların neticesi beklenmeden, devam eden inşaat belediyece derhal, durdurma emrinin tebliği sırasında tesbit olunan duruma, yıkturılmak sureti ile getirilir.

**Madde 21.** Ruhsatiye ve eklerine aykırı veya ruhsatsız olan yapılar, her ne suretle olursa olsun, iskan veya işgal edilmiş ise, mal sahibine yukarıda belirtilen şekilde yapılacak tebligat üzerine azami on beş gün içinde boşalttırılmadığı takdirde, mahalli Sulh Hukuk Hakimliğinin Belediyeden yazılacak tezkere üzerine vereceği izinle ve zabıta marifeti ile boşalttırılıp, mal sahibi durdurma veya boşaltma emrine uyacağını, tebliğinden itibaren üç gün içinde bildirdiği takdirde, yapıda islahi mümkün hususlar beş gün içinde kendisine bildirilir ve bunun için kafi mehil verilir.

**Madde 22.** Yapı islah edilmeyecek veya esasen ruhsat verilmeyecek yapılardan ise, keyfiyet, mal sahibine tebliğ tarihinden itibaren üç gün içinde belediye encümenine bildirilerek yıkma kararı istenir. Encümenler kararlarını, müracaat tarihinden itibaren 15 gün içinde vermeye mecburdurlar. Kararlar verildikleri tarihten itibaren beş gün içinde belediye reisliğince yazı ile mal sahiplerine bildirilir. Yıkma kararlarına karşı 7 gün içinde yetkili idare hey'etleri nezdinde itiraz olunabilir. İdare hey'etleri, bu kararları ancak bu kanun ve talimatnameleri hükümleri dahilinde ve 15 gün içinde inceler, karara bağliyerek ilgililere bildirirler. Müddetinde itiraz olunmayan kararlar katileşir. Yıkma kararına karşı vakti itiraz üzerine Şürayı Devletçe Belediye aleyhine tehiri icra kararı verilse dahi inşaata devam olunamaz.

**Madde 23.** Belediye encümenlerince verilen yıkma ve islah kararlarının, sahibine veya fenni mes'uliyeti deruhte eden kimseye yazılı olarak tebliği tarihinden itibaren, yedi gün içinde yıkılmayan veya verilen mehil içinde islah edilmeyen yapılar belediyelerce yıktırılır. Yıkma müddeti mevsim icaplarına göre belediye encümenlerince uzatılabilir.

**Madde 24.** *Belediyelerce 11 nci maddeye göre muvakkat bir zaman için yapılmasına izin verilmiş olan bina ve tesislerin zamanı gelince yıktırılması mal sahibine tebliğ edilir. Tebliğ tarihinden itibaren 30 gün içinde yıkılamayan bina ve tesisler hakkında 23 üncü madde hükümleri tatbik olunur.*

6785 sayılı Kanunun bahsi geçen imara aykırı yapılara uygulanacak işlemlerle ilgili 20, 21, 22, 23, 24. Maddelerinde de görüleceği üzere imara uygun olmayan veya kaçak olan yapıların belediye encümenince alınan kararlarla yıktırılması gerektiği belirtilmiştir. Kaçak yapı yapan bu kişilere kendi yıkımlarını yapmak için belli bir süre verilir. Aksi takdirde belediye bu yıkımı yapmak zorundadır. Ancak bu karara rağmen pek çok yapı için bu yıkım kararı uygulanmamıştır. Bunun nedenleri arasında belediyelerin çevrelerini kayırmaları, inşaatı yıkılacak kişilerin açtığı davalarla yıkımları durdurması ve sonunda çıkartılan 2981 sayılı İmar Affı Kanunu sayılabilir.

**Madde 26.** *Tasdikli halihazır haritası bulunmayan belediyeler, halihazır haritalarını, nüfusu 5000 den yukarı belediyeler, imar ve kanalizasyon planlarını, nüfusu 5000 den aşağı belediyeler, belediye meclislerince tespit edilecek belirli yolların istikamet planlarını yaptırmakla mecburidir.*

6785 sayılı kanuna göre belediyelere imar planlarını yapma yetkisi, bu planları Nafia Vekaleti'ne onaylatmak şartıyla verilmiştir. Nafia Vekaleti (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı), bu planları üç ay içinde ya aynen veya tadilat yaparak onaylar. Tasdikli halihazır haritası bulunmayan belediyeler, halihazır haritalarını, nüfusu 5000'den yukarı belediyeler, imar ve kanalizasyon planlarını, nüfusu 5000'den aşağı belediyeler, yol istikamet planlarını hazırlarlar, ayrıca nüfusu düşük olan bu belediyeler imkanları varsa imar ve kanalizasyon planlarını yaptırabilirler. Buradan da anlaşılacağı üzere, 1956 yılında kabul edilen 6785 sayılı bu kanun belediyelere imar planlarını yapma yetkisi vermiş ancak onay mercii merkezi hükümet olmuştur. Belediyeler yaptıkları bu imar planlarını, vilayet idare heyetinin kararı ile Nafia Vekâleti (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı)'ne onaylatmak zorundadırlar. İşte bu aşamada bakanlığa bu planları onaylatmak oldukça zordur. Çünkü çok geniş bir coğrafyaya sahip

Türkiye'nin tüm imar planı onama yetkisinin bir bakanlıkta toplanması hem imar plan onaylarının yavaş çıkmasına, hem de çıkanların da çok sağlıklı çıkmamasına neden olmaktadır. Bakanlık kadrolarını yetersizliği, planlar hazırlanırken yeterli bilimsel kadroların olmaması, planların bazen birbiriyle bağlantısız, bazen de planların yapıldığı bölgenin ihtiyaçlarına hitap etmeyen planlar yapılmıştır. Tabii bu da zamanla karmaşık ve çarpık bir yerleşimin tohumlarını ekmiştir. Ayrıca imar planı yapması isteyen nüfusu 5000 den fazla olan belediyelerin çoğunda ne bu planları hazırlayacak kadrosu nede yeterli bütçesi olmuştur. Bu nedenle bu dönemde bu belediyeler tarafından bakanlığa yollanan planlarında ne kadar bilimsel kriterlere uygun yapıldığı büyük bir soru işaretidir. Zaten bu planlar bütünlük kıyı alanları yönetimi açısından pek bir anlam ifade etmiyorlardı.

***Madde 49.** İskan hududu dışında kalan arazide yapı yapılması yasaktır. Ancak, bu gibi yerlerde, ziraat, eğlence yerleri, sayfiye evleri, turizm ve sair hususi maksatlı işlere ait bina ve tesislerin yapılmasına talimatname hükümleri dairesinde izin verilebilir.*

6785 sayılı kanunun 49. Maddesinde de anlaşılacağı üzere iskân hududu dışında kalan sahalarda yapı yapılması yasak olduğunu belirten ibarenin hemen ardından bu sahalarda turizm, eğlence yeri, yazlık evler vb inşaatlar yapmaya talimatname hükümleri dairesi izin verebilir demektir. İşte bu hüküm bugün uygulamada olan 12.03.1982 de kabul edilen 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununa benzer ki, günümüzde halâ bütünlük kıyı alanları yönetiminde bütünlüğü ve sürdürülebilirliği en çok yaralayan kanundur. Bu tarz kanunlar ranta çok açık, genellikle bilimsel gerçekliklerin dışında imar yapılanmalarının önünü açmaktadır. Bugün olduğu gibi eskidende imar planı olmayan, iskân hududu dışındaki pek çok yer bu tür yapılara gelişigüzel verilmiş, daha sonra bu bölgelerde bilimsel bir kıyı planlaması yapılamamıştır. Yani bugün de süregelen kıyı planlamalarında bütünlüğü bozan ve kendi başına istediği yere “Turizm Yatırımı” adı altında bölgenin makro planlarına aykırı yapılaşmalar hala devam etmektedir. Bu çalışmalar ilk bakışta turizmi destekleyen çalışmalar gibi gözükse bile, kıyı planlarında yerleşim ağının birbirinden kesintili bir şekilde gelişmesi ileriki dönemlerde bu cazip görünen kıyıların cazibesini yok edecektir. İşte geçmiş imar planında da 49. Maddeye dayanarak pek çok anlamsız yapıya izin verilmiş ve bu yapıların çoğu günümüze kadar gelmiştir.

6785 sayılı İmar Kanunu zaman içinde gelişen Türkiye'nin ihtiyaçlarına karşılık vermemeye başladı. Özellikle bu dönemde yetkilerin önemli ölçüde merkezi idarede olması, yapıların gelişi güzel ve ülke çapında makro bir plan dâhilinde olmaması nedeniyle Türkiye çarpık bir kentler topluluğu olma yolunda ilerlemeye başladı. 6785 sayılı kanun döneminde imar planlarının büyük ölçüde bilimsel kritere uygun yapılmaması, imarla ilgili cezaların caydırıcılığının az olması, kaçak ve uygunsuz yapılara göz yumulması, belediyelerin yaptığı yanlışları kontrol edip yaptırım yapabilecek bir kurumun olmaması, Türkiye'yi adeta bir çarpık yapılaşmanın içine itmiştir. İşte bu nedenlerden dolayı bizce daha yerelleşiyor gibi gözükse de gerçekte merkezi hükümetin daha etkin olabileceği yeni bir imar kanunu hazırlanmıştır. 03.05.1985 tarihinde 3194 sayılı imar kanunu çıkartılmıştır. Bu kanunla asıl amaç daha modern bir Türkiye planlaması yapmak olsa da yeni çıkan imar kanununun getirileri yeterli olmamış, çarpık yapılaşma hızla devam etmiştir. Tek fark merkezi hükümetler imar planlamalarında daha etkin rol oynamaya başlamış, imar planları ile imar uygulamalarını yapma yetkilerinin kanunlarla birçok kuruma verilmesi özellikle kıyı alanları yönetimi açısından karmaşık bir yapının içine girilmesine neden olmuştur.

3194 sayılı İmar Kanunu incelediğimizde, yukarıda bahsettiğimiz sıkıntıları ve 6785 sayılı Kanundan ne kadar farklı olduğunu görmemiz mümkün olabilecek. 3194 sayılı Kanunu incelenecek olursak. Özellikle bu kanunun İstisnalarla ilgili 4. Maddesinde de belirtildiği gibi merkezi hükümetin etkisinin dolaylıda olsa nasıl arttırıldığını görebiliriz. Bu maddede 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, bu Kanunun ilgili maddelerine uyulmak kaydı ile 2960 sayılı İstanbul Boğaziçi Kanunu ve 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanun ile diğer özel kanunlar ile belirlenen veya belirlenecek olan yerlerde, bu Kanunun özel kanunlara aykırı olmayan hükümleri uygulanabileceği ve Türk Silahlı Kuvvetlerine ait harekât, eğitim ve savunma amaçlı yapılar için, bu Kanun hükümlerinden hangisinin ne şekilde uygulanacağı Milli Savunma Bakanlığı ile Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından müştereken belirlenebileceği gibi bir hüküm yer alır ki, bu kanunlar makro ölçekte yapılabilecek imar planlarını zedelemekte ve bazen bu planları yamalı boğcaya çevirmektedir. Çünkü bahsi geçen her kanun kendi alanını koruyan, diğer bakış açılarına adeta gözünü yuman bir bakış açısı ile imar

planlarına bakarlar. Bu bakış açısıyla da yapılan projeler ya doğayı çok tahrip eden veya ülke çıkarlarını tamamen dışlayan projelere dönüşürler.

Her kurum kendi bakış açısıyla imar planı yapmaya kalktığından mevcut imar planlarında bir bütünlükten söz edilemez. Türkiye’de bütünlük kırı alanları yönetimi uygulamasını yürürlüğe sokmanın bir tek yolu aynı saha içerisinde pek çok kurumun söz sahibi olma anlayışına son verilmesidir. Her kurumun fikri alınabilir, ama plan yapıcı ve karar verici tek olmalıdır. Bu karar verici de planları kıyı ve ard bölgeleri bütünlükçü bir şekilde yapmalı ve kıyı alanlarında sürdürülebilirliği ön koşul kabul etmelidir. Çoğu kıyılarımızda yüksek kat inşa edilemeyen yerlerde turizm kanunu ile yüksek katlı otellerin yapıldığını, biyolojik canlılığın yok sayılarak acımasız dolguların yapıldığı, ağaçların kesildiği, halk kullanımında olması gereken plajların adeta gasp edilmesine sahiplenildiği projeler oluşmaktadır. Bazen de bunu tam tersi doğayı ve tarihi korumak adına abartılı koruma alanları oluşturulmakta yapılaşmanın önü anlamsızca kesilmektedir. Yapılaşmanın komple engellendiği yerlerde getirimli olmadığı için çoğu zaman kaderine terk edilmekte ve zamanla korumaya alınan bölgelerde bakımsızlıktan doğa ve tarih, bu sefer gerçekten yok olmaktadır.

**Madde 7 - Halihazır harita ve imar planlarının yapılmasında aşağıda belirtilen hususlara uyulur.**

a) Halihazır haritası bulunmayan yerleşim yerlerinin halihazır haritaları belediyeler veya valiliklerce yapılır veya yaptırılır. Bu haritaların tasdik mercii belediyeler ve valilikler olup tasdikli bir nüshası Bakanlığa, diğer bir nüshası da ilgili tapu dairesine gönderilir.

b) Son nüfus sayımında, nüfusu 10.000’i aşan yerleşmelerin imar planlarının yaptırılmaları mecburidir.

Son nüfus sayımında nüfus 10.000’i aşmayan yerleşmelerde, imar planı yapılmasının gerekli olup olmadığına belediye meclisi karar verir. Mevcut imar planları yürürlüktedir.

c) Mevcut planların yerleşmiş nüfusa yetersiz olması durumunda veya yeni yerleşme alanlarının acilen kullanmaya açılmasını temin için; belediyeler veya valiliklerce yapılacak

*mevzi imar planlarına veya imar planı olmayan yerlerde Bakanlıkça hazırlanacak yönetmelik esaslarına göre uygulama yapılır.*

*Haritaların alınmasına veya imar planlarının tatbikatına memur edilen vazifeliler, vazifelerini yaparlarken 2613 sayılı Kadastro ve Tapu Tahriri Kanununun 7 nci maddesindeki selahiyeti haizdirler.*

3194 sayılı kanunun 7. Maddesine göre imar planı yapma ve onaylama yetkisi belediye ve valiliklerdedir. Bu kanun ve bu maddeyle yerel yönetimlere (Belediye ve valilik) imar yapma ve onama yetkisi verilmektedir.

**Madde 8** - *Planların hazırlanmasında ve yürürlüğe konulmasında aşağıda belirtilen esaslara uyulur.*

*a) Bölge planları; sosyo-ekonomik gelişme eğilimlerini, yerleşmelerin gelişme potansiyelini, sektörel hedefleri, faaliyetlerin ve alt yapıların dağılımını belirlemek üzere hazırlanacak bölge planlarını, gerekli gördüğü hallerde Devlet Planlama Teşkilatı yapar veya yaptırır.*

*b) İmar Planları; Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planından meydana gelir. Mevcut ise bölge planı ve çevre düzeni plan kararlarına uygunluğu sağlanarak, belediye sınırları içinde kalan yerlerin nazım ve uygulama imar planları ilgili belediyelerce yapılır veya yaptırılır. Belediye meclisince onaylanarak yürürlüğe girer. Bu planlar onay tarihinden itibaren belediye başkanlığınca tespit edilen ilan yerlerinde bir ay süre ile ilan edilir. Bir aylık ilan süresi içinde planlara itiraz edilebilir. Belediye başkanlığınca belediye meclisine gönderilen itirazlar ve planları belediye meclisi onbeş gün içinde inceleyerek kesin karara bağlar.*

*c) (Ek bend: 03/07/2005-5403 S.K./25.mad) Tarım arazileri, Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanununda belirtilen izinler alınmadan tarımsal amaç dışında kullanılmak üzere plânlanamaz.*

*Belediye ve mücavir alan dışında kalan yerlerde yapılacak planlar valilik veya ilgilisince yapılır veya yaptırılır. Valilikçe uygun görüldüğü takdirde onaylanarak yürürlüğe girer. Onay tarihinden itibaren valilikçe tespit edilen ilan yerinde bir ay süre ile ilan edilir. Bir aylık ilan süresi içinde planlara itiraz edilebilir. İtirazlar valiliğe yapılır, valilik itirazları ve planları onbeş gün içerisinde inceleyerek kesin karara bağlar.*

*Onaylanmış planlarda yapılacak değişiklikler de yukarıdaki usullere tabidir.*

*Kesinleşen imar planlarının bir kopyası, Bakanlığa gönderilir.*

*İmar planları alenidir. Bu aleniyeti sağlamak ilgili idarelerin görevidir.*

Şu ana kadar çıkan belediye kanunlarında, imar kanunlarında ve kıyı kanunlarında imar planları ile ilgili belediyelere verilen tüm yetkiler yeri geldiğinde anlamsız kalabiliyor. 3194 sayılı kanunun 9. Maddesinde olduğu gibi, bu maddeye göre bakanlık maddede sayılan herhangi bir şeyi bahane ederek belediyeler tarafından hazırlanmış olan tüm planları isterse değiştirebilir.

**Madde 9.** *Bakanlık gerekli görülen hallerde, kamu yapıları ve enerji tesisleriyle ilgili alt yapı, üst yapı ve iletim hatlarına ilişkin imar planı ve değişikliklerinin, umumi hayata müessir afetler dolayısıyla veya toplu konut uygulaması veya Gecekondu Kanununun uygulanması amacıyla yapılması gereken planların ve plan değişikliklerinin, birden fazla belediyeyi ilgilendiren metropoliten imar planlarının veya içerisinden veya civarından demiryolu veya karayolu geçen, hava meydanı bulunan veya havayolu veya denizyolu bağlantısı bulunan yerlerdeki imar ve yerleşme planlarının tamamını veya bir kısmını, ilgili belediyelere veya diğer idarelere bu yolda bilgi vererek ve gerektiğinde işbirliği sağlayarak yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye ve re"sen onaylamaya yetkilidir.*

Bakanlık uhdesinde yerel yönetimlerin (belediye ve valiliğin)' nin yaptığı planı, yok sayabilir ve tamamen merkezin önceliklerine uygun olacak projelere imza atabilir. 1994 yılında Kabul edilen 4046/41 md. Ek madde ile belediye veya mücavir alanlar içinde bulunan ve özelleştirme kapsamında olan yerlerinde imar planlarını Başbakanlık Özel idaresi hazırlar

ifadesiyle, belediyelerin imar planı alanına bir kez daha müdahale edilmiştir. Şayet kamu hizmeti görmek için bir tesis yapılacaksa, Bakanlık, valilik kanalı ile ilgili belediyeye imar planlarında düzenleme yapması için talimat verir, isterse de bu değişikliği kendi yapar ifadesi de yine aynı madde içinde belediye imar yetkisine müdahaledir. Bakanlık birden fazla belediyeyi ilgilendiren yerlerle ilgili itilaf durumunda imar planını kendi yapar ve onaylar ibaresi de bütünlükten uzak merkezi bir anlayışın tezahürüdür. 9. madde göstermiştir ki, imar planı yetkisi ne kadar belediyelerde gözükmüyor olsa da gerek kanunlarla gerekse bakanlığın müdahale yetkisi ile belediyelerin yaptığı imar planları kısmen veya tamamen değiştirilebilir. İşte günümüze kadar bu müdahaleler yoğun olarak kullanıldığı için kıyı alanları planlamasında bir bütünlükten ve sağlıklı bir yerleşimden bahsedilememektedir. Bu nedenlerden dolayı yeni bir imar kanunu hazırlanmalı bu kanunda da imar yapma yetkisi belli bilimsel kurallar dâhilinde ve ülke çapında makro bir plana bağlı olarak tamamıyla belediyelere verilmelidir. Çeşitli kanunlarla, hazırlanan bu imar planlarına da başka kurumların veya bakanlıkların müdahale yetkisi olmamalıdır. Yalnız olağanüstü ve askeri durumlarda bu planlara yine yerleşim bütünlüğünü de göz önüne alarak küçük çapta müdahalelerde bulunulabilmelidir. Böylece planlar daha bütüncül olarak hazırlanacak böylelikle kıyı alanları yönetiminde bütünsellik ve sürdürülebilirlikten bahsetmek mümkün olabilecektir. Aksi takdirde Türkiye de BKAY’ dan bahsetmek uzun yıllar akademik toplantıların bir argümanı olmaktan öteye geçemeyecektir.

#### **3.4.5.4. Kıyı kanunları**

Mevzuatımızda deniz, göl ve akarsu kıyıları ile ilgili ilk çalışmalar 1970’li yıllarda ciddi bir şekilde ele alınmaya başlamıştır. Kıyılarla ilgili ilk yasal düzenlemede o dönemlerde yürürlükte olan 6785 sayılı imar kanununa ek yapmak suretiyle gerçekleşmiştir. 11.07.1972 tarih 1605 sayılı kanunla 6785 sayılı imar kanuna ek yapılmıştır.

1980’li yıllarda ise üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’nin kıyılarının yalnızca imar kanununa yapılacak bir iki ek madde ile idare edilemeyeceği anlaşılmıştır. Bunun üzerine ilk kez başlı başına bir kanun olan, 1.12.1984 tarihli 3086 sayılı Kıyı Kanunu yayınlanmıştır. Ancak bu kanun tam anlamıyla uygulanmadan Anayasa Mahkemesi bu kanunun çoğu maddesini iptal etmiştir.



Zaman içinde mevcut kanunlarda, Türkiye şartlarında yetersiz kalmaya, kıyılardaki ihtiyaca cevap vermemeye başlamıştır. Bunun üzerine Anayasa Mahkemesi'nin kıyılarda şahsi mülkiyetlerin olamayacağı, kıyıların kamunun aidiyetinde olduğuna dair kararlarına istinaden, 04.04.1990 tarihinde kabul edilen 3621 sayılı Kıyı Kanunu yürürlüğe girmiştir. Türkiye'de 2004 ve 2005 yılında çıkartılan belediye kanunlarında olduğu gibi bu kanunu da, detaylı bir şekilde altlıkları oluşturularak çalışılmadığından, bu kanunun da hemen ardından 3621 nolu Kanunun eksiklerini hızla gidermek adına 11.07.1992 tarihli 3830 nolu Kanunla 3621 nolu Kıyı Kanununa ek yapılmıştır.

3621 sayılı Kanun ve eki olarak çıkan 3830 sayılı Kanunla, İmar Kanunu'nun yanı sıra Kıyı Kanununun çıkartılması kıyılardaki yapılaşmanın belli ölçütlere dayandırılması ve kıyılarda yapılacak yapıların türünün belli olması açısından oldukça önemlidir. Yine bu kanunda gerek askeri gerekse özel kanunlarla yapılacak yapılara taviz veriliyor olması, kıyı alanlarında bütünlüğü tehdit eden unsurdur. Yukarda bahsettiğimiz gibi, olağanüstü durumlar dışında hiçbir kanun (Turizm Teşvik Kanunu vb.) bu kanunlardaki imar bütünlüğünü bozmamalıdır. Bu kanunda bahsettiği gibi kıyılar devletin tasarrufu altındadır ve kullanımı halka açıktır. Hiç kimse kıyıların etrafını çevirip, özel mülküne dâhil edemez. Halkın serbestçe kullanımını engelleyemez dese de, kıyıya çok yakın turizm tesislerinin kıyıları hükümleri altına aldıkları dikkat çekicidir. Çoğu yerde bu kıyı alanlarını tel örgü veya setlerle ayırmaları da, buraya koydukları güvenlik elemanları ve başka tekniklerle halkı kendi tesisleri önündeki plajlardan uzak tutmaktadırlar. Şayet tüm turizm tesisleri kıyı yaklaşım mesafesi olan kıyı kenar çizgisinden sonra 50 metre kuralına uymuş olsalardı. Bu tutumun belki önü alınabilirdi, ancak çoğu turizm merkezi şu an plajlarla nerdeyse iç içe yapılmıştır.

“Kıyı kenar çizgisine 50 m'den fazla yapılaşma olamaz” ibaresine rağmen bugün kıyı kenar çizgisi tespitlerinin ehil olmayan komisyonlarca yapılması nedeni ile çok sayıda ihtilafli durum ortaya çıkmış, çok sayıda faaliyet alanı ve tesis kıyılarla iç içe yapılmaktadır. Yaptığımız araştırmalarda belediyelerin imar bölümlerinde çalışan pek çok mühendisin kıyı çizgisi ve kıyı kenar çizgisi arasındaki farkı bilmediği ve hatta çoğunun kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisini aynı algıladığına şahit olmuş durumdayız.

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

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

Bahsi geçen Kanunun, 7. Maddesinde kamu yararına olan yerlerde doldurma veya kurutma yoluyla arazi kazanılabilir, demektir. Buradaki kamu yararı ifadesi çok farklı şekillerde yorumlanmaktadır. Kimine göre sahilde büyük bir ithalat limanı yapmak, kimine göre yat limanı yapmak, kimine göre ise çok geniş spor ve eğlen-dinlen alanları yapmak kamu yararıdır. Anladığımız kadarıyla bunun bir ölçütü yoktur. Herhangi bir kıyı için hazırlanan projeler gerek ÇED onayı gerekse Bakanlık izni aldığı sürece kamu yararına sahiptir. Özellikle bu projenin içinde özel sektöre ekonomik getiri sağlayacak şeyler varsa, bu proje daha çok kamu yararınaymış gibi halka anlatılmaktadır. Ayrıca dolgu ve kurutma ile kazanılan alanlarda ÇED raporu alındıktan sonra, yine Bayındırlık ve İskan Bakanlığından uygulama projesi için ayrı, bu alanlarda yapılacak tesisler içinde Maliye Bakanlığından ayrı bir izin alma şartı ortadan kaldırılmalıdır. ÇED aşamasında bu bakanlıklarda müdahil olmalı, ÇED onayı bundan sonra verilmeli, bürokratik akış azaltılmalıdır. Ancak, bürokrasi azaltılırken kıyıları ekonomik getiri uğruna yok edilmesini engelleyecek kurallar getirilmelidir. Çünkü çoğu yerde kıyı dolguları hem hafriyattan hem de üzerlerinde yapılacak yapıların sağlayacağı gelirden dolayı tercih edilmektedir. Bunun sonucunda kıyıların doğal yapısına zarar verilmektedir. Çoğu zaman haklı pozisyon alabilmek adına kıyıları üzerine hiçbir yatırım gerçekleştirilmemektedir. Daha sonra kıyıları için dolgu projeleri üretilerek hem kıyıları adına bir şeyler yapılmış siyaseti

güdülenmekte hem de üretilen alandan getiriye belediyenin ekonomik kazanç hanesine yazmak hedeflenmektedir. Zaten dolgu çalışmaları için her zaman bir neden bulunmuştur.

Bu kanunda Yerel Yönetim ayağı oldukça eksik kalmış, daha çok Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Maliye ve Gümrük Bakanlığı, Özelleştirme idaresi Başkanlığı ön plana çıkartılmıştır. Oysaki Belediyelerin yetkileri bu kurumlara göre daha fazla hale getirilmelidir. Kıyıda bir proje yapılacaksa, ister toprak kazanımı olsun, ister turistik tesis, isterse de askeri proje eğer olağanüstü bir durum yoksa ilk önce belediyenin oluru alınmalıdır. Ayrıca belediye, daha önce de sözünü ettiğimiz, ülke bazında hazırlanacak olan makro bazdaki kıyı planlamasına aykırı bir icraat içine girmediyse, belediyenin onay verdiği proje kabul edilmelidir. Yapılacak projelerle ilgili bir kiralama, satış varsa buna belediye karar vermeli, buralardan gelecek gelirin büyük kısmı da buradaki belediyeye bırakılmalıdır.

Örneğin; belediyenin kıyı alanında yapılacak dolgu üzerindeki tesislerini kendisi belirlemeli, kendisi kiraya vermelidir. Bu sayede yukarıda bahsi geçen pek çok kurumdan (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Maliye ve Gümrük Bakanlığı ve bunların görüş istediği pek çok kurum) onay almayla ilgili prosedürler tümüyle ortadan kalkacaktır. Ayrıca Belediye, bu projelerden elde edeceği gelirleri kendi bölgesine harcayarak bölgenin gelişimine ayırabilir. Buradaki payın bir kısmını hazineye vererek ülke kalkınmasında katkı sağlayabilir. Böylelikle yerel halk belediye meclisine gönderecekleri temsilcileri sayesinde, kıyılarında yapılacak projelerde daha etkin bir rol üstlenirler ve denetim yetkisini ellerinde bulundurlar. Böylece halk yaşadığı yerle ilgili demokratik yaşam hakkını kullanmış olur.

#### **3.4.6. Bütünleşik kıyı alanları yönetimi anlayışını etkileyen diğer kurumlar; görev ve yetkileri**

Türkiye’de bütünleşik kıyı alanları yönetimi anlayışının gelişmemesinin ve kıyı alanlarında ki çarpık ve plansız yapılaşmanın en önemli nedenlerinden biri de, kıyı alanları ile ilgili yapılan planlamalarda belediyelerin dışında pek çok kurumun yetkisi olması gelmektedir. Bu kurumların başlıcaları aşağıda sıralanmaktadır;

\*Valilikler

- \* Bayındırlık ve İskân Bakanlığı
- \* Çevre ve Orman Bakanlığı
- \* Maliye Bakanlığı
- \* Kültür ve Turizm Bakanlığı
- \* Genel Kurmay Başkanlığı
- \* Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı
- \* Ulaştırma Bakanlığı
- \* Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı
- \* Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
- \* Sağlık Bakanlığı
- \* Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve Özelleştirme Yüksek Kurulu
- \* Milli Savunma Bakanlığı
- \* Başbakanlık DPT Müsteşarlığı
- \* Denizcilik Müsteşarlığı
- \* Dış Ticaret Müsteşarlığı

Yukarda bahsi geçen tüm kurumların kıyılarla ilgili ya doğrudan veya dolaylı olarak bir ilişkisi vardır. Bazı kanunların analizini yaparken bu etkilerin bazılarında bahsetmiştik. İşte bir kıyıda yetkili olan belediyelerin yanısıra bu kadar kurumun da yetkili olması kıyı planlarının bütüncül anlamda tek bir elden yapılamamasına neden olmaktadır. Bu kurumlar bu yetkilerini kullanırken yalnızca kendi kurumlarının bakış açılarıyla bakmaları kıyı planlarının bütüncüllüğüne zarar vermektedir. Her kurum gücü ve kanunlarda bulunduğu açık oranında yetki alanıyla ilgili kararlar almaktadırlar. Bu nedenle tüm bu kurumların görüşleri alınmak kaydıyla, kıyı alanları ile ilgili planlama yetkileri tek bir elde bizce yerel demokrasinin gelişmesi açısından yerel yönetimlerde toplanmalıdır. Yerel Yönetimlerin alacağı kararlar da, bilimsel kriterlere dayanmalı ve kıyı planlamalarında bütünlüğü ve sürdürülebilirliği sağlamalıdır. Bunun sağlanması bazında tüm bu kurumlar planlama sürecinde yerel yönetimlere tavsiye niteliğinde öneriler sunabilirler. Sunulan bu öneriler Türkiye'nin stratejik çıkarları veya ekonomik çıkarları açısından ülke için önemli ise, yerel yönetimlerin yapacağı planlara, yalnızca merkezi idare adına tek bir kurum bilimsel kriterleri ve kıyı kullanımında bütünlüğü ve sürdürülebilirliği bozmayacak şekilde etkili olabilir.

Kıyılar; yerleşim, turizm, sanayi tesisleri, liman ve tersane yapımı gibi değişik amaçlarla kullanılmakta olup, çoğu zaman özel çevre koruma bölgeleri, doğal ve tarihi sit alanları, orman ve kıyı alanları iç içe bulunduğundan bu alanların planlanmasında çok sayıda kurum söz sahibidir. Planlamada esas olarak; belediye sınırları içinde belediyeler, belediye sınırları dışında valilikler (04.03.2005 tarihinden itibaren il özel idareleri) yetkili olmakla birlikte, çevre düzeni planlarında Bayındırlık ve İskân Bakanlığının yanı sıra, Çevre ve Orman Bakanlığı, kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ilan edilen yerlerde Kültür ve Turizm Bakanlığı, özel çevre koruma alanı ilan edilen alanlarda da ÖÇKKB (Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı), özelleştirme kapsamına alınan alanlarda Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve Özelleştirme Yüksek Kurulu, organize sanayi bölgeleri ve serbest bölgelerin kıyılarda olması halinde ilgili idareler, Orman alanlarında Çevre ve Orman Bakanlığı, askeri bölgelerde Milli Savunma Bakanlığı ve İstanbul Boğazı'nda İstanbul Büyükşehir Belediyesi Boğaziçi İmar Müdürlüğü planlama konusunda yetkili ve görevlidir. Ayrıca Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurullarınca, bu alanlarda korunacak kültür ve tabiat varlıklarının bulunması halinde planların bu kurullar tarafından da onayı gerekmektedir (T.C. Sayıştay Başkanlığı, 2006).

Aynı kullanım şekillerinin farklı statüdeki kıyılarda uygulanması durumunda planlama yetkisi değişik kurumlara ait olmaktadır. Örneğin, Bayındırlık ve İskan Bakanlığının kıyılardaki iskele ve dolgu alanlarının planlanması konusunda tüm kıyıları kapsayan genel yetkisi bulunmasına karşın, kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgelerinde her türlü plan yapma ve onama yetkisi Kültür ve Turizm Bakanlığındadır. Kıyılara ilişkin iskele, dolgu ve yat limanı yapılmasında yetkiler çakışmaktadır. Turizm alan ve merkezlerindeki belediyelerin planlarını Kültür ve Turizm Bakanlığı onaylamaktadır. Sayıştay'ın 2006 yılında kıyılar ile ilgili raporunda belirttiği gibi dolgu yapımında çok sayıda kurum ve kuruluştan görüş alınmaktadır. İskele yapımı için ayrıca Denizcilik Müsteşarlığından ve Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğünden de görüşler alınmaktadır. Özel sektör temsilcilerine göre kıyılarda yapılacak tam donanımlı bir liman inşaatı veya turistik bir inşası için ikibin (2000) imza alınması gerektiği öne sürülmektedir. Kıyılara ilişkin bir üst çatı kuruluşunun bulunmaması, yatay ve dikey hiyerarşik yetkilendirmeler neticesinde söz konusu durumu ortaya çıkarmaktadır. Uzun yıllara yayılan bir izin süreci yatırımcıların ilgili yatırımlarından elde etmeyi planladıkları ekonomik getirilerin verimliliklerini azaltmaktadır.

Siyasi gücü olan yatırımcılar ise yatırıma başlayıp ilgili cezalara katlanmak sureti ile yatırımlarını gerçekleştirme yöntemini seçmemekte veya yatırımdan vaz geçmektedir. Kısacası, yatırımcılar ve kıyı planlaması yapmak isteyenler halen kaçak yapı yapma yönünde zorlanmaktadır. Çünkü kaçak yapı yapmanın cezası çok caydırıcı olmadığı gibi, zaman, maddiyat ve emekten sağladığı tasarruf cazip görülmektedir. Bu yüzden günümüzde halen kaçak kıyı yerleşimleri hala hüküm sürmekte, bazı kamu kurumları bunları kendi elleriyle yapmaktadır. Son derece genç bir nüfusa sahip olan ülkemiz, katma değer açısından en yüksek getiri sağlayan kıyılar üzerinde ki bu yatırımlardan bir kalemde vazgeçer olması kaygı vericidir. Gelişmişlik üzerinde zorlayıcı olan sosyo ekonomik en büyük problem kişi başına düşen milli gelir ifadesinden daha fazla bireylerin taleplerindeki kristalleşmedir. Bu bağlamda Türkiye’de kıyı planlamalarında BKAY kavramından bahset erken bir süreç olabilir. Şu an için Türkiye de BKAY anlayışı bilim çevrelerinin gündemine yeni yeni girmeye başlamıştır. Ancak bu gündem, kamu ve özel sektörün gündeminin halâ çok uzağındadır.

Tablo 4. Kıyılarla İlgili Kurumlar ve Yasal Düzenlemeler (Çölkesen v.d., 2006)

Konu	Yasal Düzenlemeler	İlgili Kuruluşlar	Amaç ve Kapsam
Kıyılardan Yararlanma İmar Planı, İnşaat Kullanma izni vb.	Anayasa 43. maddesi	T.C. Devleti	Kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olması kıyılardan yararlanmada kamu yararı önceliği
	Kıyı Kanunu (1990-1992)	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Belediyeler/Valilikler	Kıyı ve Kıyı Kuşağı alanında arazi kullanma, planlama, uygulama ve denetleme
	İmar Kanunu(1985)	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Belediyeler/Valilikler	Planlama, uygulama, inşaat kullanma izni verilmesi ile ilgili hükümler
Çevre ile İlgili izin, denetleme, İzleme	Çevre yasası 1983 ve ÇED yönetmeliği (1993-1997)	Çevre ve Orman Bakanlığı/Belediyeler/Valilikler	Çevre konusunda politika belirleme envanteri, planlama, kirlilik kontrolü ve önleme tedbirleri, cezai yaptırımlar
	Belediye Yasası (2004-2005)	Belediyeler	Belde halkının sağlığını korumaya yönelik çevresel önlemler alma, cezalandırma ve kontrol

Tablo 4. Devamı

Doğal, Kültürel varlıkların korunması ve duyarlı alanlar yönetimi	Kültür ve Tabiat varlıkları koruma yasası (1983)	Kültür Bakanlığı KTVK Kuralları/Belediyeler/Valilikler	Kültür ve tabiat varlıklarının sit alanlarının tespiti, korunmasına yönelik sınıflandırma, planlama ve denetim
	Milli parklar Yasası (1983)	Çevre ve Orman Bakanlığı Milli Parklar Genel Müdürlüğü	Milli park statüsüne uygun bölgelerin tespiti, planlaması koruma ve işletilmesi
	Özel Çevre Koruma Kanunu'nun (1989) Kurulmasına İlişkin Bakanlar kurulu kararı	Bakanlar Kurulu/ Özel Çevre Koruma Kurulu	Çevre koruma açısından nadir flora ve fauna özelliklerinin özelliklerinin gelişme baskısı altında yok olma tehlikesindeki alanların "özel çevre koruma bölgesi" statüsüne alınması, planlanması uygulama, kullanma izni ve denetlenmesi
Sektörel Düzenlemeler	Tarım Topraklarının Tarım Dışı Amaçlı Kullanımına İlişkin Yönetmelik Turizm Teşvik Yasası (1982)	Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü Turizm Bakanlığı	Tarım toprakların verimlilik sınıflandırılması, tarım dışı amaçla kullanılacak arazilerin tespiti.  Turizm alanları ve merkezlerinin tespiti, planlanması, alt yapı sağlanması, turizm yatırımları ve işletmelerine izin verilmesi denetlenmesi, işletmelere teşvik verilmesi
	Balıkçılık Yasası (1971)	Tarım Bakanlığı / Kalkınma Bankası	Turizm topraklarının verimlilik sınıflandırması, tarım dışı amaçla kullanılacak arazilerin tespiti
	Su Ürünleri Yasası Orman Yasası (1956-1983)	Su Ürünleri Genel Müdürlüğü Orman Bakanlığı	Su ürünlerinin korunması, üretimi ve kontrolü ile iç sular ve denizlerde kurulacak su ürünleri üretim alanlarının tespiti Orman tanında orman rejiminin korunması, geliştirilmesi ve işletilmesi, ağaçlandırma ve erozyon kontrolü

Tablo 4. Devamı

Alt Yapı, İşletme, Güvenlik vb.	Liman Yasası (1923)	Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik Müsteşarlığı	Limanların işletilmesi, kontrolü, deniz trafiğinin düzenlenmesi ve güvenliği
	Ulaştırma Bakanlığının Kuruluş Yasası	Ulaştırma Bakanlığı / Devlet Limanlar ve Hava- alanları Genel Müdürlüğü	Deniz Yapılarına İzin verilmesi
	Sahil Güvenlik Yasası	Milli Savunma Bakanlığı Sahil Güvenlik Komutanlığı	Askeri amaçlar ile her türlü kaçakçılık, deniz kazası, balıkçılık av yasağının uygulanmasını izleme, kirlilik kontrolü vb konularda koruma ve güvenlik hizmetleri.
Ulaştırma Bakanlığı	3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilatı ve Görevleri Hakkında Kanun	Liman Hidrolik Araştırma Şube Müdürlüğü	Kıyı ve liman yapılarının inşa edileceği bölgelerde saha incelemesi ve ölçümleri yapmak, elde edilen verileri analiz etmek Kıyı boyu akıntı ve katı madde hareketlerini incelemek, bu hareketlere bağlı kıyıda oluşabilecek problemleri saptamak ve bunlara çözüm üretmek Mevcut kıyı ve liman yapılarında yaşanan sorunları saptamak ve bunlara çözümler üretmek Kıyı mühendisliği alanındaki dünya literatürünü ve teknolojik gelişmeleri incelemek. Arazi çalışmaları ve laboratuar hizmetlerinde işlerin en uygun şekilde ve süratli akışını sağlayacak bir düzen içinde personeli yönlendirmek, çalışmalarını izlemek, kontrol etmek
Ulaştırma Bakanlığı	3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilatı ve Görevleri Hakkında Kanun	DLH İnşaat Genel Müdürlüğü	Devletçe yaptırılacak demiryolları, limanlar, barınaklar ve bunlarla ilgili tesislerin, kıyı koruma yapılan, kıyı yapı ve tesislerin plan ve programını hazırlamak, gerekli tedbirleri almak ve imkanları sağlamak, araştırma, etüt, istikşaf, proje, keşif işlerini yapmak veya yaptırmak



Tablo 4. Devamı

Ulaştırma Bakanlığı	3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilatı ve Görevleri Hakkında Kanun	Liman Proje Şube Müdürlüğü	Kamu kurum ve kuruluşları tarafından yapılması öngörülen kıyı yapılarının; (3621 sayılı Kıyı Kanunu, kıyı kanunun uygulanmasına dair yönetmelik çerçevesinde) projelerini incelemek ve onaylamak. Türkiye kıyılarında gelecek yıllar ihtiyaçlarına göre mevcut limanların geliştirilmesi ve yeni liman yapımına yönelik master plan çalışması yapmak veya yaptırmak
Ulaştırma Bakanlığı	3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilatı ve Görevleri Hakkında Kanun	Barınak ve İskeleler Şube Müdürlüğü	Türkiye ölçeğinde iskele ve barınaklar ile diğer kıyı yapılarının yapımına ilişkin hedef ve politikaların oluşturulması ve ileriki yıllarda ihtiyaç duyulacak bu tür yapılar için, master plan çalışması yapmak veya yaptırmak
Ulaştırma Bakanlığı	3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilatı ve Görevleri Hakkında Kanun	Keşif Şartname ve İhale Şube Müdürlüğü	Devletçe yaptırılacak limanlar, barınaklar, yat limanları, iskeleler, kıyı koruma yapıları, diğer kıyı yapılarına ait ön keşif şartnamelerini hazırlamak. etüt işlerine ait ihale evraklarını düzenlemek, ihale ilan ve işlemlerini yapmak
Ulaştırma Bakanlığı	3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilatı ve Görevleri Hakkında Kanun	Özel Sektör Kıyı Yapıları Şube Müdürlüğü	Kıyılarımızda özel sektör tarafından yapılacak <b>kıyı</b> yapılarının (3621 sayılı Kıyı Kanunu, kıyı kanunun uygulanmasına dair yönetmelik çerçevesinde) ilgili kamu kuruluşları ile koordinasyonu sağlanarak kamu yatırımlarının etkilerini incelemek, uygulama projelerini incelemek ve onaylamak

Tablo 4. Devamı

Denizcilik Müsteşarlığı	Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluşu ve Görevleri Hakkında Kanun (21673)	Denizcilik Müsteşarlığı Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik Müsteşarlığı	Deniz ve iç sularla liman sınırlarını ve buna ilişkin koordinatları belirlemek, bu sınırlar içindeki tüm faaliyet izinlerini vermek, koordine etmek, denetlemek
Denizcilik Müsteşarlığı	Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluşu ve Görevleri Hakkında Kanun (21673)	Gemi İnşaa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü	Ülke kıyıları ölçeğinde tersane yerlerini belirlemek, planlamak, tahsis etmek ve izin vermek, denetlemek
Bayındırlık ve İskan Bakanlığı	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Kuruluşu ve Görevleri Hakkında Kanun	Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü - İmar Planlama Daire Başkanlığı	Kıyı ve kıyı dolgu alanlarına ilişkin imar planlarını yapmak, yaptırmak, onaylamak üzere genel müdürlüğe sunmak
			Kıyı içeren bölgelerin haritalarını yapmak,yaptırmak, onaylamak üzere genel müdürlüğe sunmak
			Kıyıların bir bütünlüklük içinde dengeli bir biçimde kamu yararına kullanımı ve korunmasına ilişkin ilke, standart ve yöntemleri saptamak
			İlgili idarelerle birlikte planların uygulanması ve kıyı yönetimine ilişkin özel projeler oluşturmak.
			Kıyı kenar tespit komisyonlarına yardımcı olmak, kıyı kenar çizgileri tekliflerini inceleyerek ve gerekli düzeltmeleri yapmak

Tablo 4. Devamı

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Kuruluşu ve Görevleri Hakkında Kanun	Sektörel Alanlar ve Kırsal Kesim Şube Müdürlüğü	Kıyıların bir bütünlük içinde dengeli bir biçimde kamu yararına kullanımı ve korunmasına ilişkin ilke, standart ve yöntemleri saptamak
			İlgili idarelerle birlikte planların uygulanması ve kıyı yönetimine ilişkin özel projeler oluşturmak.
			Kıyı ve kıyı dolgu alanlarına ilişkin imar planı tekliflerini incelemek, imar planlarını yaptırmak ve onaylamak üzere Genel Müdürlük makamına sunmak
Bayındırlık ve İskan Bakanlığı	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Kuruluşu ve Görevleri Hakkında Kanun	Kıyı İnceleme ve Değerlendirme Şube Müdürlüğü	Kıyı içeren bölgelerin haritalarını yapmak, yaptırmak, onaylamak üzere genel müdürlüğe sunmak
			Kıyının ve sahil şeritlerinin daha rasyonel ve kamu yararına uygun kullanımı için araştırmalar yapmak
			Kıyı kenar tespit komisyonlarına yardımcı olmak, kıyı kenar çizgileri tekliflerini inceleyerek ve gerekli düzeltmeleri yapmak

Kıyı Bölgelerindeki yönetsel yapının da geleneksel sektörel yaklaşımın yetersiz kalmasına yol açtığı düşünülebilir. Çoğu yerde kıyı bölgelerinde birden fazla yönetim biriminin yetkilerini elinde tuttuğu bilinmektedir. Genelde, kıyının kullanımının yerel yönetimler, denizde gerçekleştirilen etkinliklerin ise özelsel yönetim denetiminde olması, buralarda yetki karmaşasına yol açabilmektedir. Kıyıda söz sahibi olan kurumların farklı yasal düzenlemelere ve farklı yetkilere sahip olması; kimi zaman aynı konuda ya da yerde birden fazla kurumun yetkili bulunması ya da tam tersine yetki boşluğunun ortaya çıkması; kimi zaman aralarında yarışmanın bulunması; farklı bakış açılarına ve anlayışlara sahip olmaları, çalışanların farklı eğitim kurumlarından geçmiş olmaları; çoğunlukla birbirlerinin etkinlikleri

hakkında bilgi sahibi olmamaları, aralarında eş güdüm bulunmaması yeni sorunları da beraberinde getirebilmektedir (Duru, 2001).

Türkiye’de var olan kıyılar, ya bir belediyenin veya bir köyün sınırları içinde yer almaktadır. Bunun yanında diğer bir yerel yönetim birimi olan il özel idaresinin sınırları ile ilin sınırları aynı olduğundan, kıyı alanları aynı zamanda il özel idarelerinin sorumluluk alanına dâhildirler. 2005 yılında yürürlüğe giren 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu, belediye sınırları dışında imar planı yapma yetkisini il özel idarelerine vermiş ve il özel idarelerinin çevreye ilişkin yetki ve sorumluluklarını arttırmıştır. Bu kapsamda 2005 yılında kabul edilen 5355 sayılı Mahalli İdare Birlikleri Kanunu yerel yönetim birimlerine bütünleşik kıyı alanları yönetimi için uygun bir araç sunmaktadır. Ancak bu aracın etkin bir biçimde kullanılabilmesi, ilgili otoritelerin bilinçli çabaları ile mümkün olabilecektir (Coşkun, 2008).

Kısacası gözlenen şudur ki; Türkiye’de, kıyıyı yöneten kurumlar arasındaki anlaşmazlıkları çözmeye harcanan zaman yüzünden, kıyı alanlarını yönetmeye zaman kalmamaktadır.

### **3.5. Marmara Bölgesi**

#### **3.5.1. Marmara bölgesinin coğrafik özellikleri**

Marmara Bölgesi Türkiye’nin kuzeybatısında yer alan yedi bölgesinden biridir. Yüzölçümü 67.000 km<sup>2</sup> dir. Bu yüzölçümü ile Türkiye topraklarının % 8,5’ini kaplamaktadır. Marmara Bölgesi’nin Adrese dayalı nüfus kayıtlarına göre nüfusu 21384145 kişidir (TÜİK, 2010). Asya’da ve Avrupa kıtalarında toprakları olan tek bölgemizdir. Ortalama yükseltisi en az olan bölgemizdir. En dikkat çeken yükselteleri Yıldız Dağları (1000 m), Samanlı Dağları (1601 m) ve Uludağ (2543 m)’dir. Marmara Bölgesi, Karadeniz, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Balkanlara komşu olduğu için bu bölgemizde Akdeniz, Karadeniz ve Karasal iklim görülmektedir. Bölgede yıllık ortalama yağış 600 mm/m<sup>2</sup> civarındadır. Yıllık ortalama sıcaklık ise 14° C civarındadır. Marmara Denizi ve Ege Denizi kıyılarında; Akdeniz iklimi, Trakya ve Bilecik dolaylarında; karasal iklim, Karadeniz kıyılarında ise; Karadeniz iklimi hakimdir. Çok çeşitli iklimler görüldüğü için bölgede orman ve makilerden oluşan çok çeşitli bitki örtüsü de görülmektedir. Marmara Denizi’nin doğal kıyı uzunluğu 1.217.899,6 metredir.

İnsan yapımı yapılar dahil kıyı uzunluğu ise 1.305.194,0 metredir (Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi, 2009).

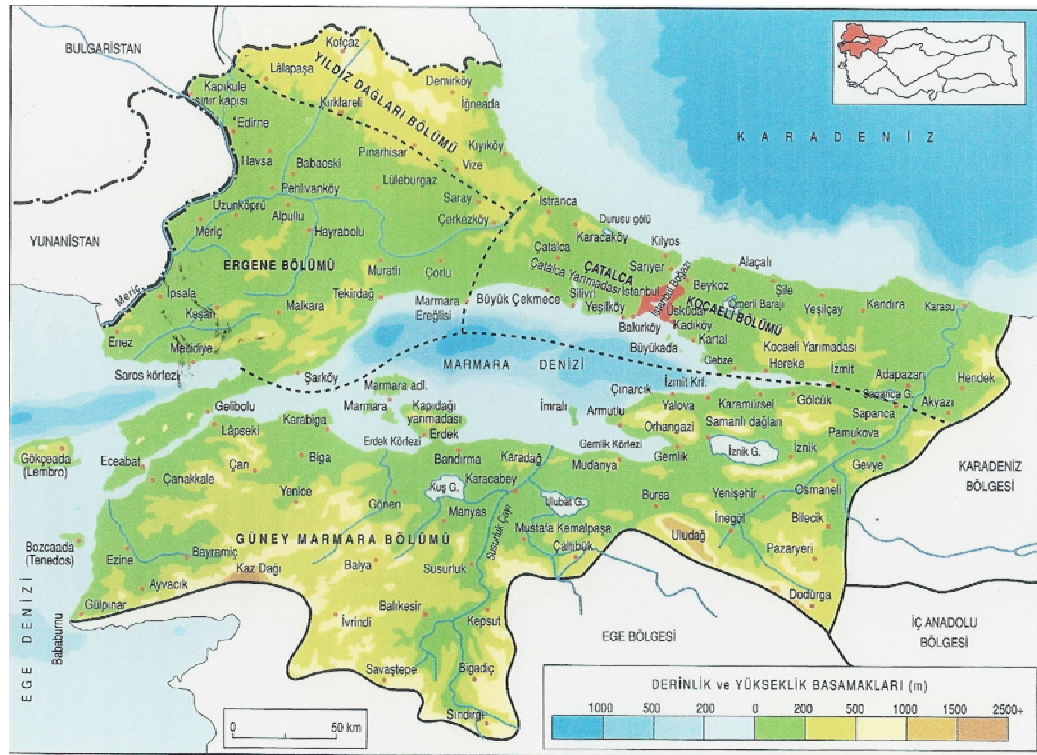
Marmara Bölgesi, fiziki, beşeri, ekonomik vb. sebeplerden dolayı 4 alt coğrafi bölüme ayrılmıştır. Bunlar; Çatalca – Kocaeli bölümü, Yıldız Dağları bölümü, Ergene bölümü ve Güney Marmara bölümüdür. Çatalca-Kocaeli bölümü, Marmara bölgesinin ve Türkiye'nin nüfus ve yerleşim baskısını en yoğun yaşayan bölümlerindendir. Bölüm yalnız Marmara Bölgesinin değil, Türkiye'nin de en kalabalık bölümüdür. Sanayi ve ticaret açısından da en gelişmiş bölümdür. Kıyı faaliyetleri açısından da en fazla çeşitliliğin olduğu kıyılar, en çok problemin görüldüğü yerlerdir. Bu kıyılarda özel sektöre ve kamuya ait pek çok tersane, fabrika, liman, restoran, cafe, otel vb. Pek çok tesis bulunur. Bunun yanı sıra dolgu alanları ve rekreasyon alanları da çok yaygındır. Bu bölümün ardından en gelişmiş bölüm, Güney Marmara bölümüdür. Güney Marmara bölümü yeryüzü şekilleri açısından en fazla çeşitlilik gösteren bölümdür. Gerek bu bölüm gerekse Ergene ve Yıldız bölümleri kıyı faaliyetleri açısından Çatalca-Kocaeli bölümü kadar yoğun değildir. Kıyı faaliyetlerinde çeşitlilik çok azdır. Çatalca-Kocaeli bölümünün diğer bölümlere göre gelişmesinin en önemli nedenleri arasında Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan yollar üzerinde olması ve bunun dışında diğer bölümlere göre yer şekillerinin daha sade olması (Ortalama yükselti 100-200 m), iklimin elverişliliği gibi nedenlerde bu bölümün diğerlerine göre çok daha fazla gelişmesine neden olmuştur. İşte böylesine hızla gelişen ve kıyı yerleşimi açısından çeşitlilik gösteren bir bölgenin bütünleşik kıyı alanları yönetimi açısından değerlendirilmesi de acil bir gereklilik olmuştur (Darkot ve Tunce,1981).

### **3.5.2. Bütünleşik kıyı alanları yönetimi ve yerel yönetimler açısından marmara bölgesinin analizi**

Marmara Bölgesinde 11 adet il belediyesi bulunmaktadır. Bunlardan İstanbul, Kocaeli, Bursa, Sakarya belediyeleri büyükşehir belediyesi, bunun dışında kalan Edirne, Kırklareli, Çanakkale, Balıkesir, Bilecik, Yalova, Tekirdağ belediyesi ise il belediyesi statüsündedir. Bu belediyelerden İstanbul, Kocaeli, Tekirdağ illerinin hem Marmara Denizi'ne hem de Karadeniz'e kıyısı vardır. Yalova, Bursa illerinin yalnızca Marmara Denizi'nde kıyısı vardır. Balıkesir ve Çanakkale illerinin ise hem Marmara Denizi'ne hem de Ege Denizi'ne kıyısı

vardır. Edirne'nin yalnız Ege Denizi'ne; Kırklareli ve Sakarya'nın sadece Karadeniz'e kıyısı vardır. Marmara Bölgesinde kıyısı olmayan tek il Bilecik'tir.

Marmara Bölgesinde, ayrı ayrı bu illere bağlı olan, aşağıda tek tek isimleri yer alan toplam 148 ilçe belediyesi, 162 belde belediyesi bulunmaktadır.



Şekil 8. Marmara Bölgesi Haritası (Atalay ve Mortan,1995).

Marmara Bölgesi'nin illerini: gelişmişlik, yerleşim yoğunluğu ve yayılımı, ticari sığası, turizm olanak ve alt yapıları açılarından sınıflandırıldığında 1. Derecede; İstanbul, İzmit, Bursa'dır. 2. Derecede; Tekirdağ, Sakarya, Yalova, Balıkesir. 3.derecede; Çanakkale, Edirne, Kırklareli ve Bilecik olarak değerlendirilmektedir. Bu değerlendirmenin en güçlü destekleyicisi de Türkiye İstatistik Kurumunun verileridir (TÜİK, 2010).

Derecelendirmeden de görüleceği üzere Marmara Bölgesinin doğusu, batısına göre daha fazla gelişmiştir. İstanbul, 1950' li yıllara kadar kendi içinde gelişmiştir. Bu yıllarda Haliç

bölgesi var olan tersanelerinde etkisi ile sanayi bölgesi olarak tanımlanabilir. 1950' li yıllardan başlayarak İstanbul' un sanayi alt yapısının İzmit Körfezine kaydırıldığını tespit etmekteyiz. 1960 lı yıllarda popüler bir akım olarak planlı kalkınmanın öncelikli hedefi, İzmit Körfezi kıyılarında ağır sanayi tesislerinin kurulmasıdır. Tarih boyunca ticari açıdan kavşak noktasında yer alan Bursa, otomotiv endüstrisi ağırlıklı bir gelişme göstermiştir. 2000' li yıllarda ise İstanbul, İzmit ve Bursa merkezli olmak üzere Marmara Bölgesi kıyılarının tamamında ticaretin ve üretimin her kolunda faaliyet söz konusudur. Söz konusu illerin yanı sıra Sakarya ve Yalova bir alt üretim merkezleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak, bu saydığımız illerde gerek jeomorfolojik şartların elverişsizliği, gerekse bu bölgede 17 Ağustos 1999 Marmara Depreminin yarattığı tahribat bu illerdeki gelişme sürecini kısa bir dönem için dahi olsa yavaşlatmış ve hatta bazı yerel ölçekte tamamen durdurmuştur. İstanbul büyük bir ticari baskı ile karşı karşıyadır. Anakent olarak sanayi için uygun bir konumda değildir. İstanbul da her geçen gün artan ticari hacim, Çorlu ve Çerkezköy'e oradan da ilk önce Tekirdağ'a doğru kaymıştır. Şu an ki gelişim bu yöndedir. Tekirdağ bölgesi yeni sanayi kenti olma adayıdır. Tekirdağ KAY açısından bugüne kadar kazanılan tecrübeler ışığında planlama için müsaittir. Ancak İstanbul batı yönünde ağırlıklı olarak ikincil konut olarak yayılım göstermiştir. Bu nedenle şu anda yaşanan gelişmeler ile zıtlıklar ihtiva eden potansiyel talep çatışmaları yaşanmaktadır. Görünen odur ki Marmara Bölgesinin bu gelişen alt bölgesi bütüncül bir yaklaşım ile yerelden gelen talepleri de dışlamadan bir üst otorite ile bir BKAY yönetişimine kazandırılmalıdır.

Marmara Denizi kıyıları için genel bir kıyı kullanım planı çıkarılmalıdır. Böylelikle kıyılardan hem daha iyi faydalanılmalı hem de tüm Marmara Bölgesi ölçeğindeki tüm iller arasında ekonomik bir bütünlük sağlanmalıdır. İmar planlarını hazırlama yetkisi ne kadar belediyelere verildiyse de, bilindiği üzere pek çok kurum hala bu imar planlarında değişiklik yapma yetkisine sahiptir. Buna rağmen belediyelerin yaptıkları kıyı planları belli bilimsel ölçütlere dayanmalı, küçük ve gelip geçici gelirlere karşılık kıyıları çarpık yapılaşmanın eline bırakılmamalıdır. Bunun yanı sıra kıyı alanlarında yerel yönetimlerin imar yetkileri daha arttırılmalıdır. Caydırıcılıkları arttırılmalıdır. Belediyeler kıyı alanlarındaki projelerini gerçekleştirebilmek (Kamulaştırma, dolgu, eğlen-dinlen alanı vb) için gerekli gelir düzeyine ulaştırılmalıdırlar.

1/100000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu Beşinci Bölümün sentezi yapıldığında özetle şunlar söylenebilmektedir (Tekirdağ İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2010); Trakya Bölgesinde, gelişme alanının alt yapısını İstanbul ve Edirne arasında E-5 (D-100) ve TEM (D-20) boyu uzanan aks oluşturmaktadır. Çerkezköy ve Çorlu'ya kadar yoğun bir biçimde ulaşması ve arkalarında da önemli ölçüde potansiyeli çekmesi, gelişme kuşağının Lüleburgaz üzerinden Edirne'ye uzanacağı eğilimini göstermektedir. Tekirdağ il merkezi ile Marmara Ereğlisi'nin kıyısız konumu ve limanlara sahip olması ile Çorlu'da İstanbul'a hizmet veren bir havaalanının bulunması, bu bölgeyi İstanbullu girişimci ve sanayiciler için cazip kılmaktadır. İzmit – Adapazarı – Düzce karayolu güzergâhı üzerinde yerleşik faaliyetler ve tesisler tarafından oluşturulan gelişme koridorunun yoğunluğunu Düzce'ye kadar devam ettireceğini söylemek mümkündür. Bandırma – Susurluk – Balıkesir aksının ileride önemini koruyacağı ve Bursa ile Manisa'ya olan bağlantılarıyla, gelişmeleri üzerinde toplamaya devam edeceği ifade edilebilir.

Bu gelişme paralel olarak Marmara Bölgesinde tersane ve liman faaliyetleri de hızla artmaktadır. Marmara Bölgesi'nde faal olarak çalışan İstanbul'da 26, İzmit'te 6, Yalova'da 16, Çanakkale'de 2, Sakarya'da 1, Balıkesir'de 1 olmak üzere 52 adet tersane bulunmaktadır. Proje ve yatırım aşamasında ise İstanbul'da 5, Yalova'da 23, Çanakkale'de 6, Balıkesir'de 2 olmak üzere toplamda 36 tersane vardır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2010). Marmara Bölgesinde ayrıca, Haydarpaşa, Çubuklu, Zeytinburnu, Ambarlı, Haramidere, Maltepe, Çayırovası, Gemlik, Mudanya, Bandırma, Tekirdağ, Çanakkale limanları gibi önemli limanlarda yer almaktadır. Marmara Bölgesinin artan ticari hacmine bakılırsa bu tür tesisler yakın gelecekte hızla artacaktır. Bu tesislerin artışında ki yavaşlığın bir nedeni de bürokratik işlemlerin çokluğudur. Bu işlemler azaldığı an Türkiye'de olduğu gibi Marmara Bölgesi'nde de limancılık ve tersane faaliyetleri artacaktır. Ancak bu artış makul sayılarda ve planlı bir şekilde gerçekleşmelidir. Özellikle liman faaliyetlerinin yapıldığı veya yapılacağı yerlerde kıyı gerisindeki kara alanında ulaşım ağları ve lojistik alanları düzenli ve limanla bir bütün içinde çalışacak şekilde olmalıdır. Ayrıca limanların mevcut beldesine yatırım ve gelişme noktasında katkıları olmalıdır. Marmara Bölgesinin içinde liman ve tersane faaliyetleri, olduğu kıyılarda yer alan ikincil konutlar gerek ortam şartlarının zorlaması



gerekse ekonomik gerekçeler ile birincil konuta dönüşmektedir. Altınova (Yalova) mevki örnek olarak irdelenmesi gerekmektedir. Altınova'da 4.5 km uzunluğunda ve 300 metre genişliğinde dolgu yapılmış ve bu alan üzerine tershaneler kurulmuştur. Ek tershane yapıları hala devam etmektedir. Ayrıca bu dolgunun arkasında kalan alanda yan sanayi ve sosyal tesislerde yapılmaktadır. İşte bu alanda gelişen tershanecilik faaliyeti ikincil konutların yoğun olduğu Altınova ve çevresinin bir anda yaşam şeklini değiştirmiştir. İkincil konutlar hızla birincil konuta dönmüş ve ek konutlar yapılmaya başlanmıştır.

İkincil konutlar Marmara Bölgesi kıyılarında yaygın olarak görülmektedir. Bu konutların en az olduğu yer Çatalca-Kocaeli bölümündedir. Bunun dışında kalan tüm kıyılarda ikincil konutlara rastlanmıştır. Ancak bu ikincil konutların hakim olduğu yerlerde yaz ve kış nüfusları arasında ki büyük fark buradaki kıyı planlamalarını önemli ölçüde etkilemektedir. Bu tür yerleşimlere sahip belediyeler, planlamalarını yerleşik nüfusa mı yoksa geçici nüfusa mı göre yapma noktasında önemli sorunlar yaşamaktadırlar. Ancak ödenekleri yerleşik nüfusa göre çıktığı için yatırım ve planlama noktasında yaz aylarında önemli sorunlar yaşamaktadırlar (Ulaşım, Konaklama, Yeme-İçme, Doğanın korunması vb). Bu gözlemlerden anlaşılacağı üzere kıyı yerleşimleri açısından bu kadar çeşitlilik gösteren ve hızlı bir nüfus ve yerleşim baskısı altında olan Marmara Bölgesini ve Yerel Yönetimlerin rolünü daha iyi irdelemek için Marmara Bölgesini il bazında ele almak gerekmektedir.

### **3.5.2.1. İstanbul**

İstanbul, 28°01' ve 29°55' doğu boylamları, 41°33' ve 40°28' kuzey enlemleri arasında kalmaktadır. Toplam 5512 km<sup>2</sup> yüzölçümüne sahiptir. İstanbul, coğrafi konumu başta olmak üzere daha pek çok nedenle tarih boyunca her zaman insanoğluna ait tüm özelliklerin ana güzergâhı üzerinde yer almıştır. Son yapılan çalışmalara göre insanoğlunun en eski yerleşim birimlerinden bir olan Yenikapı bölgesindeki buluntulara göre günümüzden yaklaşık 8 000 yıl önce insanoğlu bu bölgeyi kendine yerleşim yeri olarak seçmiştir. İstanbul, konumu gereği ucu bucağı olmayan Ukrayna ovalarından elde edilen tahıl başta olmak üzere ürünlerin Ege kıyıları, Anadolu yarımadası ve hatta Mısır bölgesinden gelen üretimlerin takas merkezi olmuştur. Zaten Yenikapı bölgesindeki antik liman, etrafındaki gemi kalıntılarının yanı sıra zamanın orta Asya insanlarına ait buluntularının var olması bölgenin ne kadar aktif bir merkez

olduğunu kanıtlamaktadır. Dünya üzerinde 18.yy kadar şehir dendiğinde akla gelen tek merkez İstanbul olageldiği tarihsellikten öte bir gerçekliktir. Zaman içinde tek din, tek imparator, tek devlet ülküsü ile Konstantin tarafından yeni Roma için İstanbul' un seçilmesi, zamanın ileri görüşlü hükümdarlarının öngörüsünden daha fazla nedensellik içermektedir. Romanın gücünü yitirmesinin peşi sıra pek çok milletin bölgeyi kendilerine merkez yapmak üzere harekete geçmesi kaba bir orta çağ yağmacılığından daha öte anlamları vardır. Bu amaca ulaşan II. Mehmet (Fatih Sultan Mehmet) başta olmak üzere tüm Osmanlı hükümdarları görevleri sırasında İstanbul' u bir önemli merkez olarak yaşatmak için çaba sarf etmişlerdir. Buna İstanbul'un benzersiz pek çok özelliği yardımcı olmuştur. Osmanlı imparatorluğunun son dönemlerine yayılan uzun savaşlar, Rus İmparatorluğu ile mücadele, Balkan savaşı arkasından yaşanan büyük göç dalgası, I. Dünya savaşı arkasından gelen işgal yılları ve nihayetinde yeni Cumhuriyetin başkent olarak Ankara'yı seçmesini takip eden süreç içinde geçici olarak bir durağanlaşma yaşadıysa da ülkemizin yeniden kalkınma odaklı olarak gelişmesine paralel olarak konumu Dünya üzerinde her geçen gün yeniden parlamaktadır. Cumhuriyet' in ilk yıllarında belediye hizmetleri valilik ve valiler tarafından yürütüldü.

Belediye hizmetleri yeniden düzenleyen 3 Nisan 1930'da çıkarılan 1580 sayılı belediyeler yasası ile İstanbul, belediyeye bağlı 10 şubeye ayrıldı. Şehremaneti ve Şehremini ünvanları kaldırıldı. Halk tarafından seçilen Cemiyet-i Umumiye-i Belediye ve özel idare işlerini yürüten Meclis-i Umumi-i Vilayet de kaldırılarak ikisinin yerine seçimle işbaşına gelen İstanbul Umumi Meclisi kuruldu (Ortaylı, 1985; İ.B.B, 2008;İ.B.B, 2010).

İstanbul'da, 1923'ten 1957 yılına kadar vilayet ve belediye hizmetleri valiliğin uhdesinde kaldı. 1 Mart 1957'de belediye ile özel idare tekrar birbirinden ayrıldı. Belediye ve özel idare işleri, halk tarafından seçilen Belediye Meclisi ve Vilayet Meclisi'nin yetki ve denetimine bırakıldı. 1961 Anayasası'yla belediye başkanlarının seçimle işbaşına gelmesi kuralı getirildi. Bu tarihi takiben 17 Kasım 1963'te yerel seçimler yapıldı ve Sayın Haşim İşcan İstanbul'da seçimle işbaşına gelen ilk belediye başkanı oldu. 04 Aralık 1981 günü çıkarılan 2561 sayılı yasa ile büyük şehirlerin yakın çevresindeki yerlerin ana belediyelere bağlanması kararlaştırıldı. 08 Mart 1984'te Büyükşehir Belediye Kararnamesi kabul edildi. İstanbul, Ankara ve İzmir'de Büyükşehir Belediye Başkanlıkları 23 Mart 1984 de Büyükşehir Belediyesi Yönetimi Hakkında Kanun Hükmünde Kararname yayımlanması ile kuruldu.

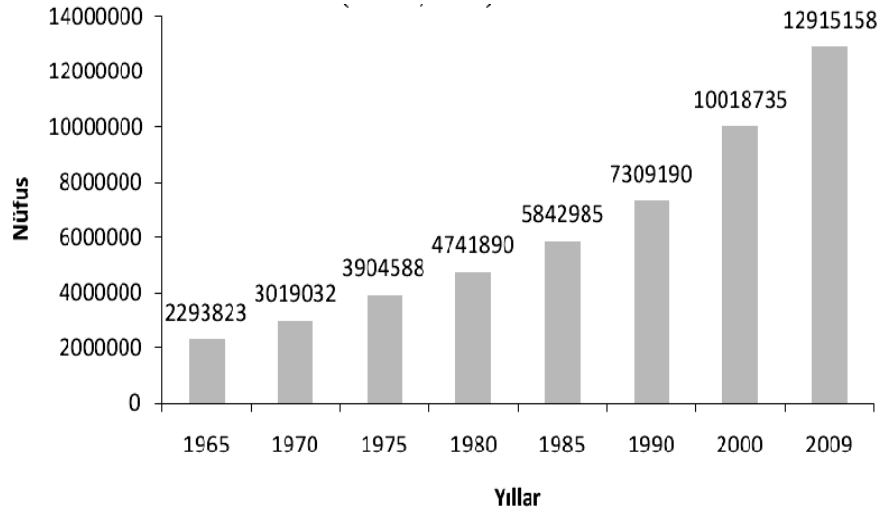
06.03.2008 Tarihinde kabul edilen 5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde ilçe kurulması ve bazı kanunlarda değişiklik yapılması hakkında kanuna göre İstanbul İli'nin ilçe sayısı 39 olmuştur. 32 ilçesi 151 köyü, 817 mahallesi ve 41 ilk kademe belediyesi bulunan İstanbul'da, Eminönü'nün tüzel kişiliğine son verilerek Fatih ilçesinin sınırlarına katılmıştır. İlk kademe belediyelerinden 37'sinin tüzel kişiliği sona erdirilerek yeni 8 ilçe belediyesi oluşturulmuştur. Bu 8 ilçeden 4'ü ilk defa kurulmuştur. Böylece İstanbul'un toplam ilçe sayısı 39 olurken, ilk kademe belediyeleri de tamamen kaldırılmıştır. İlk kademe belediyeleri arasında yer alan 9 adet bucak teşkilatı da kaldırılmıştır. İstanbul'un ilçeleri ve dolayısıyla ilçe belediyeleri şunlardır; Arnavutköy, Ataşehir, Başakşehir, Beylikdüzü, Çekmeköy, Esenyurt, Sancaktepe, Sultangazi, Avcılar, Büyükçekmece, Çatalca, Esenler, Eyüp, Fatih, Gaziosmanpaşa, Kadıköy, Kartal, Küçükçekmece, Silivri, Ümraniye, Üsküdar, Adalar, Bağcılar, Bahçelievler, Bakırköy, Bayrampaşa, Beşiktaş, Beykoz, Beyoğlu, Güngören, Kağıthane, Maltepe, Pendik, Sarıyer, Sultanbeyli, Şile, Şişli, Tuzla, Zeytinburnu.



Şekil 9. İstanbul İlçeleri Haritası (<http://www.ibb.gov.tr>, 2009 ).

2009 yılı Adrese dayalı nüfus kayıt sistemine göre, İstanbul'un nüfusu 12 915 158 olmuştur (TÜİK, 2010). Aşağıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere İstanbul'un nüfusu her yıl hızla artmaktadır. Özellikle 2000 ile 2009 yılları arasında % 29'ye yakın bir artış olmuştur. 2000 yılında km2 başına nüfus 1885 kişi iken 2010 yılında 2392 kişi/km<sup>2</sup> olarak sayılmıştır. Bu artış oranı Türkiye ortalamasının yaklaşık %20 üstündedir. Bu hızlı nüfus artışı İstanbul'un yönetimi ve özellikle kıyı alanları yönetimi açısından çok büyük problemler (Çarpık kentleşme, ulaşım, altyapı vb) yaratmaktadır.

İstanbul sadece ülkemizin en kalabalık ve iktisadi olarak gelişmiş şehri olmayıp aynı zamanda Dünya' nın 31. En büyük ekonomisine sahip şehridir. Günümüzde İstanbul, Türkiye'nin %55 üretimine ve %45'lik ticaret hacmine sahiptir. Ülkede Gayrisafi milli hasıla'nın %21.2'lik kısmını tek başına karşılamaktadır. 2005 yılında gayri safi yurtiçi hâsılada 133 milyar doları bulmuştur.



Grafik 1. İstanbul İlinin 1965-2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010)

Kıyı uzunluğu 558 km olan, İstanbul kıyıları, kuzeydoğuda Ağva, kuzeybatıda Yalıköy, güneydoğuda Tuzla ve güneybatıda Silivri ile sınırlanmıştır. İstanbul Boğazı ile ikiye bölünerek iki kıta üzerinde yerleşmiş İstanbul güney kıyıları denizlerle çevrilmiş dünya üzerindeki ender şehirlerden biridir. Kıyı alanlarındaki yoğun yerleşim İstanbul kıyılarını önemli boyutta tehdit etmektedir. İstanbul coğrafi özellikleri açısından bir plato sahası (Ertek,

2010) olması, yükseltinin ve eğimin az olduğu düzlük alanların çokluğu, ikliminin elverişliliği ve coğrafik konumundan dolayı yerleşime uygun bir alandır. Bunlarla bağlantılı olarak şehrin sanayi ve ticaret potansiyeli hızla artmıştır. Artan sanayi ve ticarete, yoğun nüfus ve yerleşimin önünü açmıştır. Buna paralel İstanbul'da korkunç bir yapılaşmanın startı verilmiştir. Bu baskı 1990'lü yılların sonlarına doğru etkisini iyice hissettirmiştir.

İstanbul'un tarihi 300 bin yıl önceye kadar uzanır. Küçükçekmece Gölü kuzeyinde bulunan Yarımburgaz Mağarasında yapılan kazılarda insan kültürüne ait ilk izlere rastlanmıştır. Bu dönemde gölün çevresinde Neolitik ve Kalkolitik insanların yaşadığı sanılmaktadır. Çeşitli dönemlerde yapılan kazılarda, Dudullu yakınlarında Alt Paleolitik Çağ'a, Ağaçlı yakınlarında ise, Orta Paleolitik Çağ ile Üst Paleolitik Çağ'a özgü aletlere rastlanmıştır. 5 000 yıllarından itibaren başta Kadıköy Fikirtepe olmak üzere Çatalca, Dudullu, Ümraniye, Pendik, Davutpaşa, Kilyos ve Ambarlı'da yoğun bir yerleşimin başladığı sanılmaktadır. Ama bugünkü İstanbul'un temelleri M.Ö. 7. yüzyılda atılmıştır (İBB, 2010). 8 500 yıl önceye tarihlenen Yenikapı kazıları, Marmara Denizi kıyılarındaki ilk kıyı yerleşimlerinden birinin göstergesidir (Algan v.d., 2009). 2004 sonunda başlayan Yenikapı Marmaray kazılarında bulunan kalıntıların yaşları daha önce Trakya' nın Marmara Denizi kıyılarında ulaşılmış bulunanlarla aynı döneme ait olup Kalkolitik Çağ'a (İÖ 5000-3000 yılları) aittir.



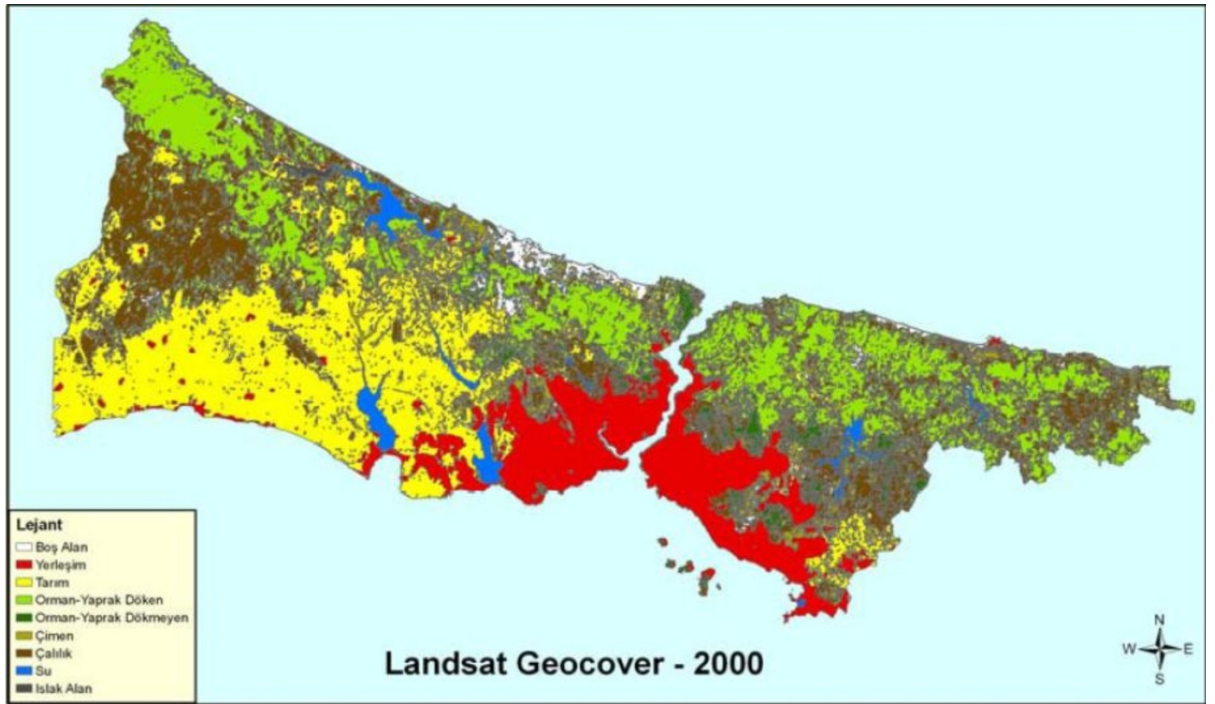
Şekil 10. İşaretli bölge Theodosius (379-395) zamanında kurulan kent limanı  
(Google earth, 2010)

M.S. 4. Yüzyılda İmparator Constantin tarafından yeniden inşa edilip, başkent yapılmış; o günden sonra da yaklaşık 16 asır boyunca Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerinde başkentlik sıfatını sürdürmüştür. İmparator Constantis ile birlikte Hıristiyanlığın merkezlerinden biri olan İstanbul, 1453'te II. Mehmet tarafından fethedildikten sonra Osmanlı İmparatorluğu' nun başkenti ve Müslüman dünyanın en önemli kentlerinden biri haline gelmiştir.

İstanbul'da ilk yoğunluk Topkapı surları içinde ve daha sonra bu surların dışına doğru oluşmaya başlamıştır. Osmanlıların fethinden sonra aslında Anadolu halkı için cazibe merkezi olmaya başlayan İstanbul'a az da olsa göçler olmaya başlamıştır. Ancak Cumhuriyetin kurulmasından sonra, özellikle 1950'li yıllardan itibaren, İstanbul'da başlayan sanayileşme süreci, İstanbul'a olan göçü hızlandırmıştır. Bu yoğunlaşma ilk önce merkez İstanbul olarak bilinen, Topkapı surlarının etrafında başlamıştır. Bu doğrultuda ilk olarak Topkapı, Eminönü, Fatih, Beyoğlu, Üsküdar, Kadıköy arasındaki bölüm yerleşimin en fazla olduğu yerler olmuştur. Daha sonra bu yerleşim ilk başta yüzey şekillerinin elverdiği yöne doğru hızla yayılmaya başlamıştır. Bu İstikametler batıda; Zeytinburnu, Güngören, Bakırköy, Bayrampaşa, Beşiktaş, Kağıthane, Şişli, Sarıyer olmuştur. Doğuda ise; Maltepe, Ümraniye'ye doğru yayılmaya başlamıştır.

İkincil konutların ülkemizde ilk örnekleri olarak Boğaziçi Yalılarını vermek yanlış olmayacaktır. İlk zamanlarında üst düzey bürokrat ve saray soylularının mülkleri Boğaziçi'nde yer almıştır. Bunu takip eden süreçte orta kademedeki bürokratlarında bölgeye yerleşmesi ile köy kimliği taşıyan alanlar hızla gelişmiştir. 1950 li yıllardan itibaren artan iç göçün bir sonucu olarak başta tatil ve dinlenme ihtiyacını karşılamak adına, İstanbul'un kıyı bölgelerinde yazlıkları tatil amaçlı olarak kullanmaya başlamışlardır. Başta Boğaziçi aksında kuzey yönünde oluşan ikincil konut bölgeleri daha sonra batıda; Bakırköy'den başlayarak Yeşilyurt, Yeşilköy, Küçükçekmece, Avcılar, Büyükçekmece, Silivri ve Doğuda ise; Maltepe, Kartal, Pendik istikametinde yayılmıştır. Bu yayılım, İstanbul Boğazı'nın her iki tarafında gerek yüzey şekillerinin elverişli olmaması gerekse İstanbul Boğazının çevresinin genellikle sit alanı içinde kalması nedeniyle kısıtlı kalmıştır. Görüleceği üzere iklimi, yüzey şekillerinin

elverişliliği, Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan yollara yakınlığı nedeniyle de ikincil konutlar İstanbul'un güneyinde Marmara Denizi Kıyılarında yaygınlaşmıştır. Bu dönemde İstanbul'un kuzeyindeki Karadeniz kıyıları yer şekillerinin, iklimin güneye göre daha elverişsiz olması, ulaşımın zorluğu nedeniyle ikincil yerleşim olarak pek tercih nedeni olmamıştır. 1990 yılından sonra bu ikincil konut dediğimiz alanlar, İstanbul'un merkezi kısımlarında birincil konut dediğimiz sürekli oturlan konutların azalması veya konut değerlerinin artması nedeniyle bu ikincil konutlar yavaş yavaş birincil konut olma özelliği kazanmaya başlamıştır.



Şekil 11: İstanbul Arazi Kullanımı. (Büyüksalih, 2006).

Günümüzde İstanbul'un tüm güney sahilleri yoğun bir yerleşim baskısına maruz kalmış olup gelişim bütünleşik kıyı alanları yönetimi anlayışına aykırı, plansız ve birbirinden kopuk kıyı yerleşimleri haline gelmiştir. Salihoğlu' nun (2006) de yapmış olduğu çalışmada da görüleceği üzere İstanbul' un gelişim aksları Doğu Batı doğrultusunda morfolojiye paralel olarak gelişmiştir. Kuzey' e doğru ise ilk başlarda morfolojinin uygun olduğu alanlardan başlayan yayılım büyük bir hızla birleşmiş ve yeknesak bir görüntü vermektedir. Asya kıyıları fasılasız bir şekilde il sınırında nihayetlendirilen batıda Büyükçekmece' den sonra ikincil konutların sürekliliği ve dönüşümünden bahsetmek mümkündür. Söz konusu duruma ilişkin

son on yılda gözlenen gelişmeler ışığında bir ileriye yönelik kestirim yapılacak olursak il sınırını batıda da fasilasız şekilde şehirleşecektir. Özellikle Silivri' nin bir ikincil merkez olarak düşünülerek bir eğitim kenti kimliği ile şekillendirilmek istenmesi bu süreci hızlandıracaktır.

Bu sahil bandında özellikle Silivri'den, Pendik'e kadar tüm kıyılarda yapılaşma kıyı çizgisi içinde ve hatta yer yer denizin içine doğru gerçekleştiğinden, bu kıyı şeridi çeşitli nedenler ile yeni alanlar kazanmak üzerine doldurulmuştur. Bu dolgu alanları üzerinden daha sonra İstanbul'un yoğun trafiğini çözmek için sahil yolu geçirilmiştir. Bazı yerlerde bu dolgu alanlarının kullanım şekli eğlen-dinlen amaçlı olmaktan öte, getiri amaçlı kullanımlara sahne olmaktadır. Kıyı dolgusunun yarattığı tahribattan öte insanların talepleri karşısında çıkış arayan yöneticiler için en kolay yol olarak kabul görmesi en büyük çarpıklıktır. Bu anlayış, Marmara Bölgesi gelişmiş kıyı yerleşimleri için doğal yapının korunmasını zorlaştırmaktadır. Dolgu alanlarının gerisine baktığımızda ise; görüntü buradaki anlayıştan farklı değildir. Kıyı gerisinin kıyı ile alakası yapılaşmanın başlıca özelliği gelişmiş güzel olması ve bir plana ve/veya yönlendirmeye tabi olmamasıdır. Bunda yalnız kaçak yapılaşma değil sürekli değişen imar kanunları rol oynamıştır. Aynı bölge için 5 kat olan imar izni bir süre sonra 10 kat olabilmıştır. Ayrıca sürekli çıkan imar afları ve kanunların uygulanmaması bu çarpık yapılaşmanın en önemli nedenleridir. İstanbul'un güney kıyılarından başlayarak, kıyıya çok yakın geçen E-5 karayolu ve TEM'e kadar olan saha yoğun bir yapılaşmaya maruz kalmıştır. Bu bölgede dağınık bir görüntü hakim olmuştur. İstanbul'da göçlerden ve doğumdan kaynaklanan nüfus artışı halâ çok hızlı devam etmektedir. Yapılaşma, batıda Büyükçekmece'den Silivri'ye doğru, doğuda Ataşehir, Kurtköy ve çevresine doğru, Marmara kıyılarından da kuzeyde Karadeniz kıyılarına doğru artmaktadır. Biraz daha açarsak, batıda; İstanbul Boğazının batı tarafında yüzey şekilleri elverdikçe, İstinye, Tarabya, Sarıyer istikametinde gerçekleşen yapılaşma, Maslak bölgesinin ticaret merkezi haline dönüştürülmesi ile daha artmıştır. Ancak boğazın her iki tarafının Boğaziçi Kanununa göre korunması, Boğazın batısındaki yapılaşmanın yapılaşma izni olarak daha uygun olan kuzeyde yani Karadeniz sahilleri olan, Bahçeköy, Zekeriyaköy, Rumeli Feneri, Kilyos, Arıköy, Kısırkaya, Ağaçalı doğru yayılma eğilimi göstermiştir. İstanbul Boğazı'ndan daha batıya gittiğimizde, İstanbul'un güneyinden kuzeye doğru, Eyüp, Başakşehir, Gaziosmanpaşa, Hadımköy, Çatalca'ya doğru çizilen hattın güneyinde yoğun bir yapılaşma dikkat çekicidir. Bu yapılaşma



İstanbul'un kuzeyinde, Karadeniz kıyılarında yer alan Durusu, Yalıköy'e doğru hızla ilerleme eğilimine girmiştir.

Yoğun yerleşim baskısı ve beraberinde kirlenme neticesinde Küçükçekmece Gölü 1990 lı yıllardan itibaren su havzası kimliğini ne yazık ki kaybetmiştir. Daha geride Sazlıdere Barajı inşa edilerek bölgeden su toplanmaya devam edilmiştir. Benzer sorunların yaşanması en muhtemel havza Büyükçekmece havzasıdır. İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü (İSKİ) tarafından zamanında Su Koruma Havzalarına yönelik hazırladığı yönetmelik yenilemelere rağmen yetersiz kaldığı yer yer not edilmektedir. Söz konusu yönetmeliğin günümüz şartlarına göre ve BKAY mantığı çerçevesinde yenilenmesi gerekmektedir.

İstanbul'un doğusuna gittiğimizde ise; Boğazın doğu kesimindeki yerleşim baskısının daha az olduğu dikkat çekicidir. Üsküdar'dan başlayan yapılaşma, Beykoz'a kadar uzanmakta, Beykoz'un kuzeyinde kalan kesimde yapılaşma azalmaktadır. Beykoz'dan kuzeye doğru, Anadolu kavağı ve Anadolu fenerinde yapılaşma kıyıda ve oldukça azdır. Marmara Denizi kıyılarından, kuzeye doğru Beykoz, Ümraniye, Pendik hattının güneyindeki kısım yine yoğun bir yapılaşmaya maruz kalmıştır. Bu hattın kuzeyinde var olan, Ömerli su havzası ve diğer alanlar, Karadeniz kıyısındaki Şile'ye kadar oldukça bakir alanlardır. Ancak çoğu imara kapalı olan bu alanlarda, çok yakın bir zamanda İstanbul'daki yoğun yerleşim baskısı karşısında korunamayabilir (Ertek ve Evren, 2005). İstanbul'un güneyinde Marmara Denizi kıyılarına baktığımızda kıyıların genellikle doldurulduğunu ve bu dolgu alanları üzerinde alternatif ulaşım yolları yapıldığını, bu yolların deniz tarafında yürüyüş, bisiklet yolları ve dinlenme parkurları oluşturulduğunu, kara tarafında ise restoran, kafeterya ve benzeri alışveriş merkezleri yapıldığını görmek mümkündür. Bunun dışında bu dolgu alanları üzerinde yer yer spor sahaları dikkat çekmektedir (Kafesoğlu-Sandıkçıoğlu, 2010). Asıl karmaşa bu dolgu sahalarının gerisinde başlamaktadır. Genelde İstanbul'un bu kıyıları eski yapılanma olduğu için yukarıda da bahsettiğimiz gibi, kıyı ile alakasız, kopuk bir yapılanma söz konusudur. Bu durumda İstanbul da denizden faydalanmanın önünü tıkayan veya zorlaştıran en önemli etken olmuştur.

İstanbul ve Marmara Bölgesi kıyı alanlarında yoğun olarak gözlenen bu tarz çarpık yerleşimler. Zaman içinde meydana gelen doğal afetlerden en büyük zararı görmektedirler. Buna son zamanlarda yaşadığımız 2009 yılında ki Marmara bölgesinde sel olayları ve 17 Ağustos 1999 Marmara Depremi örnek verilebilir. İstanbul ve Marmara Bölgesi'nde kıyı planlamasının zamanında gerçekleştirilmemesinin bir sonucu olarak sürecin taşınması ile gelenin noktanın ne kadar kırılğan olduğuna ilişkin en kötü örneklerden biri 2009 yılında meydana gelen yoğun yağışın kıyı alanlarında yarattığı tahribattır. 08.09.2009 salı günü başlayan sağanak yağış Marmara Bölgesi ve Trakya'yı etkilemiştir. 8 Eylül 2009 günü Tekirdağ 74.6 mm; Çatalca 59.4 mm, 9 Eylül 2009 günü Tekirdağ 40.2 mm; Çatalca 182.2 mm yağış olarak; 1 aylık toplam yağış tutarıyla, yağışlar neredeyse 1 gün gibi kısa süre içinde sahayı etkilemiştir (DMİ, 2009). Sağanak yağışların ardından özellikle Silivri, Çatalca ve Saray İlçeleri'ne bağlı bazı yerleşim yerleri sular altında kalmıştır. Sel sonrasında haber alınamayan vatandaşlarımızdan 32'sinin hayatını kaybettiği kesinleşirken, bölgedeki çiftliklerde bulunan büyükbaş ve küçükbaş hayvanlar da telef olmuştur. Sağanak yağışlardan ulaşım hizmetleri de olumsuz etkilenmiştir. Toplamda 6766 ev zarar görmüştür (Türk Kızılayı, 2009). Tekirdağ Saray İlçesi'nde 37 bina etkilenmiş, 1 bina ve 8 ev tamamen yıkılmış, 3 işyeri ve 1 çiftlik sular altında kalmış, 76 büyükbaş, 45 küçükbaş hayvan telef olmuştur. 7 vatandaşımız hayatını kaybetmiştir. Saray İlçesi'ne bağlı Bahçeköy'de 51 bina etkilenmiş, 13 bina tamamen yıkılmıştır. İstanbul Silivri'de 800 ev ve 900 iş yeri hasar görmüş, 4 vatandaşımız da hayatını kaybetmiştir. Çatalca ilçesinde 200 evi su basmış, 35 ev tamamen yıkılmış ve 3 vatandaşımız hayatını kaybetmiştir. Başakşehir'de 8 vatandaşımız, Küçükçekmece'de 10 vatandaşımız sel ve su baskınları sonucu hayatlarını kaybetmiştir. 2009 yılı içinde meydana gelen bu sel felaketinde, kayıpların büyük kısmının dere yatakları üzerinde, derelerin taşkın seviyeleri içinde yapılan yapılardan kaynaklandığı görülmüştür. Oysa söz konusu alanlar planlı bir yaklaşım ile değerlendirilebilip talepler ile jeomorfolojik ilişki kurulabilmiş olsaydı söz konusu kayıplar olmayacaktı. Gelenin noktada söz konusu kayıpların sorumluluğunu üstlenecek bir kurum olmadığı gibi kişi veya kişilerde yoktur. İlk akla gelen olağan şüpheli yapı saçı yükleniciler olarak kamuoyuna sunulmuştur. 2009'daki su taşkınları ve aşırı yağış göstermiştir ki; Marmara Bölgesi'nde ve İstanbul'da dere kenarlarında, derelerin taşkın alanları hesap edilmeksizin yapılaşmaya izin verilmiştir. Akarsu ve dereler için iki dönem vardır. Birincisi; havaların sıcak geçtiği kurak dönemlerde akarsu ve

derelerin su miktarının azalmasıyla, akarsu ve dere yatakları çekilir. İkincisi ise; havaların yağışlı olduğu veya karların eridiği dönemlerde artan su nedeniyle akarsu ve dereler daha geniş bir yatakta akarlar ki, buna “Taşkın Yatağı” denilir. Genelde insanlar bu iki seviyeyi sürekli gözlemledikleri için inşaatlarını bu yükselme alanının hemen dışına inşa ederler. Söz konusu felakettin tüm Marmara Bölgesi kıyılarında yaşanması sadece tabiatın hâkimiyetindedir. Alınması gereken dersler en azından bu çalışma kapsamında gerçekleştirilen tespit ve incelemelerde de görüldüğü üzere alınmış değildir. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminde mekâna ilişkin yaralanılan en önemli özellik bölgenin jeolojisi ve arazi kullanımı olduğu kadar jeomorfolojik özellikleridir. Tüm planların alt yapısının bindirileceği bir altlıktan çok öte anlamlar taşıyan jeomorfolojisinin yanı sıra beşeri özelliklerinde belirlenmesi bir sonraki kaçınılmaz Coğrafya biliminin uygulama alanıdır. Ancak coğrafya bilimi, plancılar için hala bazı makro boyutlu ölçütlerin ezberden verildiği, mekândan ve insandan kopuk bir bilim olarak algılanmaktadır. BKAY içinde jeomorfoloji başta olmak üzere coğrafya bilimi en önemli bilim basamağıdır, olmalıdır.

Bu nedenledir ki, kıyı alanlarının planlanmasında dikkat edilecek hususlar arasında en önemlisi coğrafik şartlara (Jeomorfolojik, jeolojik, klimatolojik vb) uyulması gelir. Deprem riski olan sahalarda depreme dayanıklı yapıların yapılması, fay hattından uzak durulması, heyelan alanlarında yapılaşmaya gidilmemesi, dere ve akarsuların civarında yapı yapılıncaksa bunların taşkın alanlarının dışına yapılması, şayet bir su havzası varsa geniş koruma bantları oluşturarak su havzalarında yapılaşmanın önüne geçilmesi, volkanik sahalarda yapılaşma yapılırken en azından lavların akıntı yollarından uzak durmak, kıyılarda yapılaşma yapılırken denizin etki alanından ve tsunamiden uzak alanlarda daha çok kıyı kenar çizgisinin gerisinde yapılaşmaya gitmek, büyük tufan ve hortumların yaşandığı yerlerde şiddetli rüzgarlara dayanıklı yapılar yapmak gibi benzeri hususlara dikkat etmek gerekir.

Hesaba katılmayan detay, bazen yoğun yağış olduğu dönemlerde suyun yatakta kapladığı alan daha da artar işte bu zamanlarda, yatak içinde kalan yapılar bundan hasar görür. Bu nedenle dere ve akarsu kenarlarına yapı yapılırken bu akarsu ve derenin tarihi dönemlerden günümüze, en yükseldiği seviye tespit edilmeli diğer jeomorfolojik ve meteorolojik değişimlerde dikkate alınarak yapılaşma alanları belirlenmelidir. Genellikle

vadilerin daha yüksek kesimleri yapılaşma için belirlenmelidir. Eski sel yatakları üzerine yapılan yapılar sel sonucu derelerin taşması ile büyük hasar almışlardır. Artan sular gerek yapıyı basmış gerekse yapının oturduğu zayıf alüvyal zeminde aşındırıp taşıyarak yapıların çökmesine neden olmuştur. Buradan anlaşılıyor ki yalnızca derelerin taşkın alanına yapı yapmamak gerektiği gibi yaptığımız yapının oturduğu zeminde çok sağlam olmalıdır. Dere yatağı üzerine inşa edilen karayollarının selle birlikte sular altında kaldığı görülmüştür. Hem yollar büyük ölçüde tahrip olmuş hem de yollar üzerindeki araçlar kullanılmaz hale gelmiştir. Pek çok insanda bu yollar üzerinde sel anında ölümlerle karşı karşıya kalmıştır. Bu demek oluyor ki, yalnızca ev ve iş yerlerinin yapılacağı alanların iyi seçilmesinin yanı sıra karayolu ve demir yollarının geçirileceği güzergâhlarında iyi belirlenmesi gerekiyor.



Foto 7. Marmara Denizi kıyılarının Silivri Seli Sonrası Görüntüsü.  
(Hürriyet Gazetesi,2009)

7.4 moment büyüklüğündeki 17 Ağustos 1999 Marmara Depremi de, Marmara Bölgesi'nde, özellikle İstanbul ve İzmit Körfezi civarında plansız ve kaçak yapılaşmanın yoğun olduğunu yerlerde yıkımlarla ve deprem hasarlarıyla kendini göstermiştir. Bu depremde, Afet İşleri Genel Müdürlüğü ve Başbakanlık Kriz Merkezinden alınan bilgilere göre Marmara depreminde; 66441 konutun ve 10901 işyerinin ağır hasara, 67242 konutun ve

9927 işyerinin orta hasara, 80160 konutun ve 9712 işyerinin hafif hasara uğramasına ve 17479 kişinin ölmesi, 43953 kişinin yaralanmasına neden olmuştur. Bu deprem insan kaybı açısından 1939 yılında oluşan Erzincan Depremi (Ms: 7.8, ölü: 32962)'n den sonra son yüzyılda meydana gelen ikinci en büyük depremdir (TDV, 2000). Bu deprem esnasında kıyı alanlarında plansız olarak, özellikle dolgu alanları üzerine yapılan pek çok yapı ya yıkılmış ya da hasar görmüştür. Ulaşım ağları baştan planlanmadığı, yapılaşmaya göre şekillendiği için ağır darbe alan kıyı alanlarına, ulaşma noktasında deprem anında kurtarma amaçlı çalışmalar sekteye uğramış pek çok yolda trafik kilitlenmiştir. İstanbul ve Marmara kıyılarında dikkat çeken yapılaşmalardan biride limanlardır. İstanbul'un Marmara Denizi kıyılarında Ambarlı, Haydarpaşa, Zeytinburnu, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Karaköy, Salıpazarı, Sarayburnu rıhtımları, Tuzla Limanı yer alır ki, bunlar İstanbul ve Türkiye'nin ithalat-ihracat ve turizmde önemli yeri olan limanlardır.



Şekil 12. Ambarlı Limanı (Google earth, 2010)



Şekil 13. Haydarpaşa Liman Kompleksi (Google earth, 2010)



Şekil 14. Ataköy Marina ve Zeytinburnu Liman Sahası (Google earth, 2010)



Şekil 15. Yenikapı Deniz Otobüsü İskelesi ve Liman sahası ve Su Ürünleri Hali (Google earth, 2010)

Limanlar yapıları gereği çok farklı olabilen faaliyet kollarının bir arada çalıştığı, ağırlıklı olarak mal giriş çıkışının büyük hacimlerde gerçekleştiği ve her şeyden önemlisi kendisine ait ulusal ve uluslar arası hukuku olan özerk ticari alanlardır. Ülkemiz limanlarının en önemli ortak özelliği, geleceğe yönelik öngörülerinin yanlış, eksik yapılmış olması ve/veya hiç yapılmamış bir sürecin sonunda can bulmasıdır. Çoğu liman yapılarımızın geri bölgeleri ile ulaşım ağları zayıf olup gelişmeleri için yeterli öngörü yapılmadığından yatayda geliştirecekleri mekâna sahip değildirler. Böylelikle limanlar çok dar bir alanda sıkışmış, haliyle geri sahalarında artan ticaret hacmine uygun sahalar kalmamıştır. İşte bu durum, hem limanlar için hem de limanların gerisinde kalan yerleşimler için günümüzde büyük problem olmuştur. Ambarlı Limanı örneğinden hareket edecek olursak; Ambarlı Liman yapıları kendi alanında Avrupa'nın en büyük limanları arasında yer almaktadır. Zaman içinde Zeytinburnu bölgesinde yer alan kumcuların bu bölgeye aşınması ile kurulmuş olan Ambarlı Liman yapısı, zaman içinde kendi iç dinamiklerinin de zorlaması ile günümüze gelmiştir. Zamanında İstanbul dışı sayılan, Avcılar ve Beylikdüzü arasında ki bölgede kurulmuş olan liman ilk başlardaki ticaret hacmiyle kendi kendine yeten liman iken etrafındaki boş arazilerde zaman içinde gerek limanda çalışanlar, limanla ticaret yapanlar tarafından kullanılmaya başlanmıştır (Kaya v.d., 2002). Daha sonra bölge, ikincil konutlarında akınına uğramış ve yapılaşma artmıştır.

İstanbul'da artan nüfusun etkisi ile bölgedeki ikincil konutlar, birincil konuta dönüşmüş ve yerleşim bölgenin yaygın arazi kullanımını halini almıştır. Bununla birlikte günümüzde iki sorun ortaya çıkmıştır. Limanın ticaret hacmi sürekli olarak artmaktadır. Liman, dünya çapında önemli bir konuma gelmiştir. 2008 yılında konteynır elleçleme liginde 48. olmuştur. Ancak limana destek veren lojistik sahası yani gerisindeki alanlar yetersizdir. Mevcut yapılaşma da bu limanın büyümesine engel olmaktadır. Dolayısıyla liman yatay olarak büyümemektedir. İkincisi; limanın etrafında, ticari işleri İstanbul'un merkezinde olan veya limanla hiçbir bağlantısı olmayan faaliyetler söz konusudur.

Limanların genel özelliği birbiri ile ilişkili pek çok konunun yaşam alanı olduğu kadar buldukları coğrafya üzerinde beşeri ve morfolojik olarakta derin etkiler bırakmaktadırlar. Bütüncül bir mantık ile irdelenmeleri gerekmektedir. Yani İstanbul içinde sıkışıp kalmış Haydarpaşa limanın taşınması gerek gibi söylemler bilimsellikten ve bütüncül yaklaşımdan uzaktır. Bu nedenle, İstanbul Bölgesindeki limanlar için bütüncül bir yaklaşım ile Marmara Bölgesi tek bir yapı gibi düşünülmesi yeni liman sahaları uygun altyapı düzenlemeleri ile birlikte faaliyete geçirilmelidir. Bu anlamda İstanbul' un Batı ve Doğusunda olduğu kadar Marmara Denizinin Güney sahillerinde de birkaç uygun liman alanı faaliyete geçirilmelidir. Gene İstanbul boğazı üzerindeki yoğunluğu azaltmak üzere İstanbul Kuzey kesimine tercihan Terkos Gölü Doğusu ile Karabiga mevki arasına bir bölgede liman düşünülmalıdır. Tüm bunlara ek olarak Yolcu Taşımacılığına yönelik olarak kurvaziyer gemiler için liman sahalarına acil ihtiyaçlardır. Marmara Bölgesine yayılan orta boy tersanelerinin de konumlarını güçlendirmek ve iş sahası oluşturmak için yat limanları yaygınlaştırılmalıdır.

Ülkemizdeki gelişimi 1980'li yıllardan sonra başlayan yat turizmi konusunda büyük bir potansiyele sahiptir. Dünyaca ünlü bir yatçılık markası olan "Mavi Tur" markasının sahibidir. Ülkemiz 300 0000 rakamına yaklaşan yat bağlama kapasitesine sahip 700 ü aşkın yat limanına sahiptir. Türkiye'nin adı en fazla duyulan marinaları Güney Egedeki ve Akdeniz'deki Çeşme, Kuşadası, Bodrum, Datça, Bozburun, Marmaris, Göcek, Fethiye, Kalkan, Kaş, Finike, Kemer ve Antalya'dadır. Türkiye'de yat turizmine hizmet veren yat limanlarının kapasiteleri geçmiş yıllara oranla artarak, 19 adet Turizm İşletme Belgeli Yat Limanı, 9 adet ise Turizm Yatırım m Belgeli Yat Liman mevcuttur. Halihazırda pek çok yat



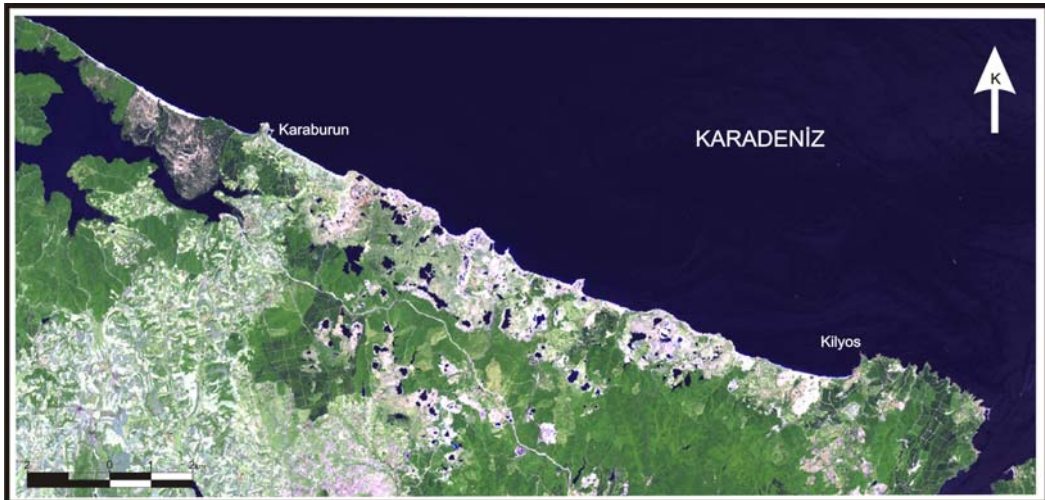
limanı projesi özel sektörün doğrudan imkanları ile olduğu kadar Yap-İşlet-Devret modeline göre ihaleleri gerçekleştirilmiş projelerde söz konusudur. Bölge sadece Türk bayraklı yatlarla hizmet edecek şekilde olmaksızın tüm Akdeniz’ de dolaşan yatlar için bir kışlama, tedarik ve üretim merkezi olmak için yeterli altyapıya fazlası ile sahiptir. Özellikle Marmara Denizi güney kıyıları yerleşik otomotiv üretim tesisleri için yıllardır faaliyet gösteren pek çok firmaya ev sahipliği yapmaktadır Yetişmiş iş gücünün yanı sıra alt yapıya da sahiptirler. Zaten dünya orta boy gemi üretiminde ön sıralarda yer alan ülkemiz konumunu pekiştirecek, katma değeri yüksek olan bir sahada uzmanlaşacaktır. Böylece İstanbul içinde sorun yaratan limanlar, sorun olmaktan çıkacak, yeni kurulacak limanda dünya klasmanında önemli bir yere sahip olma imkânına sahip olacaktır.

13.02.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi’nin 103 sayılı kararı ile kabul edilen 1/100000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, 15.06.2009 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiş ve bu sure içerisinde gerekli “Kamu yararı kararı” ve “tarım dışı kullanım izni” alınmıştır. “İstanbul Çevre Düzeni Planı” na göre, İstanbul’un Anadolu yakasının TÜİK verilerine göre 2007 nüfusu 4 416 867, Avrupa yakasının 8 156 969, İstanbul’un ise 12 573 836’ dır. Ancak bu plandaki öngörüye göre bu nüfus 2023’te Anadolu yakasında yaklaşık 6 000 000, Avrupa yakasında yaklaşık 10 000 000, İstanbul genelinde 16 000 000 olacaktır. İstanbul Çevre Düzeni Planında BKAY anlamında ne yazık ki yaklaşım oldukça sınırlı kalmaktadır. Plan çerçevesinde 2000 yılı itibariyle, % 32’si sanayi, % 60’ı hizmet ve % 8’i tarım olan istihdam yapısının, 2023’e kadar % 70’i hizmet, % 25’i sanayi ve % 5’inin tarım olması; uzun vadede ise bu değerlerin sırasıyla % 75, % 20 ve % 5 olması öngörülmüştür. Plan döneminde hizmet sektörünün payı Anadolu yakasında % 68’den % 75’e, Avrupa yakasında ise % 54’ten % 68’e yükseleceği beklenmektedir. Bu bağlamda kıyıları üzerinde oluşacak baskı-talep-sürdürülebilirlik dengesinin nasıl korunacağı planda ifade bulmamıştır.

Batı yakasında Küçükçekmece’ ye ulaşan sahil yolunun ilk kademedeki Büyükçekmeceye ulaştırılacağı ifade edilmese de şehrin gelişim aks beklentisinde bu bölgenin gösterilmesi, yeni bir “kamu yararı” doğrultusunda kıyı dolgusunu kaçınılmaz kılmaktadır. “Kamu yararı ilkesi” esas alınarak kıyılarıda ağırlıklı olarak parklar, spor alanları, gününbirlik eğlen-dinlen alanları

gibi kamuya açık rekreatif amaçlı kullanımların olması öngörülmüştür. Bu çerçevede, kıyılarda kentsel ve bölgesel yeşil ve spor alanları önerilmiştir. Bu karar küresel iklim değişikliği sonucunda deniz seviyesinde ortaya çıkabilecek yükselmenin yol açabileceği olumsuzlukların azaltılmasını da destekler niteliktedir.

Kilyos-Karaburun arasındaki kıyı şeridi boyunca uzun yıllara dayalı olarak başta linyit kömürü olmak üzere kil, silt, vb. madencilik faaliyetleri açık maden işletmeciliği ile çıkarılmıştır. Başlarda kıyı gerisinden çıkarılan madenlerin zaman içinde tükenmesini takip eden süreç içinde deniz doldurularak kazanılan bölgelerde madencilik faaliyetleri gerçekleştirilmeye devam edilmiştir. Günümüzde gelinen nokta bu bölgenin oldukça tahrip edilmiştir. Bu bölgedeki imtiyaz sahiplikleri bölgenin turizm alanı olarak ilan edilmesini istemektedirler. Liman ve marina olmak üzere çeşitli projeler geliştirmektedirler. Bölgede öbekleşen bir ikincil konut yapılanması da söz konusudur. Plan doğrultusunda Kadastro çalışmalarından bahsedilmektedir. Bu çalışmalar kapsamında özellikle kıyı kenar çizgisinin belirlenmesi konusu oldukça karmaşıktır. Çünkü 1/25000 ölçekli haritalara göre doğal kıyı kenar çizgisi yer yer 1 km kadar deniz içine doğru girmiştir. Doldurulan bölgelerde insan eliyle yer yer göller, lagünler oluşmuştur. Bölgenin kıyı kenar çizgisinin belirlenmesinde jeomorfoloji biliminden olduğu kadar hukuk, iktisat, işletme, jeoloji, çevre, harita ve kıyı mühendisliği bilim dallarından da yararlanılması elzemdir.



Şekil 16. Kilyos Karaburun kıyılarındaki açık maden işletmeleri (Google earth, 2010)

Tarım alanlarının belirlenmesinin yanı sıra kıyı ve deniz bölgelerinin de belirlenmesi gerekmektedir. Mevcut yoğun konut ve sanayi yapılaşmasına maruz kalan havzaların rehabilite edilmesi Plan'ın en öncelikli konularından olmasına rağmen başta su havzaları için bir yönetim modeli söz konusu değildir. Su havzaları hala İSKİ (İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü)'nin 20.11.1981 tarih ve 2560 sayılı kuruluş kanununa göre yapılan İSKİ içme suyu havzaları yönetmeliği ile korunmaktadır. Küçükçekmece Gölü için yeni kararlar silsilesine ihtiyaç vardır. Söz konusu havzanın iyileştirmeye tabi tutulması ekonomik gerekçeler ile mümkün değildir. Karadeniz-Marmara denizleri arasındaki ekolojik koridora kaybedilen niteliğinin geri kazandırılması kararı alınmıştır. İçme suyu havzalarının “havza içi yapı yasaklı alanlar” dışındaki yapılaşmış alanlarla ilgili mevzuat doğrultusunda düzenlenecek “havza içi rehabilite edilecek alanlar” olarak gösterilmiştir. “Sabit mesafeli koruma kuşakları yöntemi” yerine, uzun dönemde topografya analizi, jeolojik yapı analizi gibi çalışmaların yapılması ve daha bilimsel olan “değişken mesafeli koruma kuşakları yöntemi” ne göre koruma kuşaklarının belirlenmesi önerilmektedir.

Avrupa yakası'nda Silivri-Büyükçekmece Gölü aksında D-100 (E5) ve TEM (D-20) Otoyolları arasında kalan bölgede, Silivri'nin batısında Değirmenköy ve Çanta'da, Hadımköy'de ve Küçükçekmece Gölü'nün kuzeyinde Kayabaşı ve Ispartakule bölgelerinde; Anadolu yakası'nda ise Maltepe, Orhanlı, Şile ve Ağva'da gelişme alanları önerilen bölgelerde kentsel ve kırsal yerleşim alanları özelliklerine göre meskun alanlar, gelişme alanları, kırsal yerleşim alanları ile gelişimi ve yoğunluğu denetim altında tutulacak alanlar olmak üzere dört gruba ayrılacağı öne sürülmektedir. Söz konusu alanlardaki planlama felsefesinin BKAY çerçevesinde çizilmesi gerekliliğinden hareket ile ilgili planlama sürecinde oluşturulacak planlamacılar arasına mutlaka KAY uzmanları dahil edilmelidir. Özellikle su koruma havzalarının belirli alanlarına dokunan planlama sürecinde ek bazı görevlilerin katılımı sağlanarak ilgili havzaların uzun süre kullanımının devamı sağlanmalıdır.

Ülke kalkınma direktifleri arasında önemli yer alan ve kıyı alanları üzerindeki en önemli sanayi kolu olarak hizmet veren tersanecilik faaliyetleri içinde önemli bir konumu bulunan Tuzla'daki tersanenin sıhhileştirilerek ve yoğunluğu azaltılarak işlevini sürdürmelidir. Tuzlanın batısında, Pendik-Güzelyalı Bölgesi'nde önerilen tersane gelişim bölgesinde ise

sadece yat ve gezinti teknelerinin üretimine ve satışına yönelik faaliyetler ile sosyal ve kültürel tesislerin yer alması kararı plana işlenmiş olması olumludur. Ancak Marmara Bölgesinin tamamına yayılan öbek öbek tersane bölgeleri BKAY felsefesi başta olmak üzere ekonomik pek çok gerekçeye aykırı olarak dağılmıştır. Söz konusu dağılım hem ekonomik verimliliği azaltacaktır hem de tersanelerin bütünleşik olarak varlıklarını sürdürmelerini olumsuz yönde etkileyecektir.

Planda turizm adına vaat edilenler arasında her ne kadar İstanbul bir kültür başkenti kimliğine vurgu yapılsa da yaklaşık 8 500 yıllık denizcilik kültür ve birikimi henüz plana yansıtılmamıştır. Hatta İstanbul’ da ikamet edenlerin kentli kimliğe ilişkin özellikleri arasında deniz kültürü ve denizcilik yoktur. Kentin yeni sakinlerinin büyük çoğunluğu için deniz-denizcilik onlara ait olmayan bir kent alt kültürüdür. Bunun yeni kent sakinlerine kazandırılmasına ilişkin eğitim ve tanıtım çalışmalarının BKAY çerçevesinde kurulacak komisyonlarca gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Planda iklim değişiklerinin bölge üzerinde yaratacağı etkilere hemen hemen hiç değinilmemiş olması İstanbul’ a ait planların ne kadar kısa vadeli düşüldüğünün kanıtıdır. Söz konusu değişimlere ilişkin tüm kıyı şehirlerinde planlama çalışmaları onlu yıllar önce başlatılmıştır. Hatta New York kentinin KAY planlarının üretilmesinde teknik heyetin başı bir Türk mühendisti. New York’ ta üretilecek kıyı yapılarının nasıl üretileceği ve kullanılacak materyallerin tasarımında da gene Türk mühendislerinden yararlanıldığı popüler basın haberleri arasında yer almaktadır. Hollanda Kraliyet akademisinin kıyı alanlarının planlamadan sorumlu başkan yardımcısı Türk kökenlidir. Bunun gibi pek çok örnek verilebilir. Bu örnekler KAY çalışmalarında yetişmiş insan gücünün ülke envanterinde olduğunu kanıtlar. Bu insanlardan yararlanılması gerekmektedir. Ancak ülke üniversitelerinin şehir planlamacı yetiştiren birimlerinde KAY veya güncel adı ile BKAY akademik bir gelecek vaat etmeyen ancak çalışılabilir bir alan olarak düşünülmektedir.

### **3.5.2.2.İzmit Körfezi (Kocaeli – Yalova)**

Kocaeli ve Yalova illeri İzmit Körfezi’ni çevrelediği ve çok ortak yönleri olduğu için birlikte İzmit Körfezi adı altında ele alınmıştır. İzmit Körfezi kuzeyde 300 – 400 m ortalama

yükseklikte ve yer yer 500 m ye kadar yükselen tepeler ile çevrelenmekte, doğuda D – 100 karayolu boyunca Sapanca Gölü yönünde düzlük bir arazi yapısına sahiptir. Bu düz veya düze yakın arazi yapısı ayrıca Yarımca ve Tütünçiftlik yöresinde sahilden geriye doğru 4000 m kadar ilerlemekte, güney kesimde de Gölcük'te yaklaşık 1000 m ye kadar kara tarafına ilerleyen bu düz arazi Gölcüğe gelmeden önce de 4500 m kadar bir yayılma göstermektedir. Düz veya düze yakın olarak kabul edilebilecek bu arazi tepelere doğru süratle eğim kazanmaktadır. % 5-15 eğimli dar bir şeritten sonra % 25-40 ve daha fazla eğimli vadi yamaçları körfezi çevrelemektedir. Kuzey yamaçları bitki örtüsü yönünden de fakir yamaçlar olduğu için bu çok eğimli örtüsüz alanlar doğal erozyona da açık olmaktadır. Topografik eğimin fazla olmasından ve yapının çok yerde killi, kumlu ve marnlı olmasından ötürü toprak kaymakta ve heyelana müsait bölgeler oluşturmaktadır (Mert ve Mert, 2007; Mert, 2008).

Kocaeli ili, 40° 31' ve 41° 13' kuzey enlemleriyle, 29° 22' ve 30° 21' doğu boylamları arasında kalmakta ve 3.505 km<sup>2</sup> lik yüzölçümüne sahiptir. Kocaeli'nin doğusunda Sakarya, batısında Yalova ve İstanbul, güneyinde Bursa illeri bulunmaktadır. Kocaeli, Trakya dan gelen Megaralılar tarafından M.Ö 712'de "Astakos" adıyla kuruldu. İzmit Belediyesi 02.09.1993 tarihli ve 504 nolu Kanun hükmünde kararnamenin 09.09.1993 tarihli ve 21693 sayılı resmi gazetede yayınlanması ile İzmit Büyükşehir Belediyesi olmuştur. Daha sonra 06.03.2008 tarihinde kabul edilen 22.03.2008 tarihli ve 26824 mükerrer sayılı Kanun'un 2. Maddesi ilede İzmit Büyükşehir Belediyesi adı Kocaeli Büyükşehir Belediyesi olarak değişmiştir (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2010).

Yalova ili ise; 28°45' ve 29°35' Doğu boylamları, 40° 28' ve 40° 45' Kuzey enlemleri arasında yer almakta olup, 839 km<sup>2</sup>'lik yüzölçümüne sahiptir. Yalova, 1930 da İstanbul'un ilçelerinden biriyken, 5 Haziran 1995 tarihli, 550 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin, 6 Haziran 1995 tarih ve 22305 sayılı Resmi Gazete de yayınlanması ile, Bursa-Gemlik ilçesine bağlı Armutlu beldesi ve Kocaeli-Karamürsel'e bağlı Altınova, Subaşı ve Kaytazdere beldelerini de sınırları içine alarak il olmuştur (Yalova Belediyesi, 2010).

06.03.2008 Tarihinde kabul edilen 5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde ilçe kurulması ve bazı kanunlarda değişiklik yapılması hakkında kanuna göre

Kocaeli Büyükşehir Belediyesine bağılı 45 belediye varken bu sayı, bu kanun değişikliği ile 12 ye düşmüştür. Bu belediyeler ve dolayısıyla ilçeler şunlardır: Başiskele, Çayırova, Darıca, Derince, Dilovası, Gebze, Gölcük, İzmit, Kandıra, Karamürsel, Kartepe, Körfez'dir. Yalova'nın ise; Yalova merkez dışında, Altınova, Armutlu, Çınarcık, Çiftlikköy, Termal olmak üzere 6 ilçe belediyesi, Kaytazdere, Subaşı, Tavşanlı, Esenköy, Kocadere, Kuru, Teşvikiye, Taşköprü, Kadıköy olmak üzere 9 belde belediyesi vardır (MİGM, 2010).

Kocaeli' nin Karadeniz ile olan kıyısında Kandıra ilçesi yer almakta olup Kocaeli' nin Karadeniz' e olan toplam 47 333 metrelik kıyı şeridini idari açıdan yeknesak olarak yönetmektedir. Kocaeli' nin Karadeniz kıyıları girintili çıkıntılı kıyılara sahip olup yer yer U şekilli koylara sahiptir. Koyların iç kesimlerinde sahil kesimi geniş ve kumluktur. Karadeniz' in genel su döngüsünden oşinografik olarak çok fazla etkilenmeyen bu sahil kesiminde yer yer kıyı akıntılarının etkili olduğu bilinmektedir. Kıyıları doğal özelliklerini büyük oranda korumakla birlikte yer yer ikincil konutta dönüşen yerleşim alanları mevcuttur. Halkının muhafazakar yapısı nedeniyle yerleşik nüfus bölgede hakim unsurdur. Yatırımlar yok denecek kadar az olup kayda değer birkaç nokta dışında (doğudan batıya doğru Cebeci, Kerfken, Parganlı Mevki) dışında kıyı yapısına rastlamak mümkün değildir.



Şekil 17. Kocaeli İlçeleri Haritası (wowturkey.com, 2009).



Şekil 18. Kocaeli ili (Kandıra İlçesi) Karadeniz Kıyı Şeridi (Google earth, 2010)

Kocaeli' nin Marmara Denizi kıyılarında ise Darıca, Gebze, Dilovası, Körfez, Derince, İzmit, Başiskele, Gölcük ve Karamürsel ilçelerinden oluşur ve toplam 97 789 m. toplam kıyı uzunluğuna sahiptir. Çevresel sorunların başında düşük su dolaşımının da katkısı ile kıyı kirliliği gelmektedir. Bölgede hâkim olan sanayi ve dolgu tesislerinin de varlığı deniz taşımacılığını diğer bir kirlilik kaynağı yapmaktadır. 1999 depreminde en ağır hasar bölgede meydana gelmiştir. Gölcük mevkinde kıyı çizgisi değişmiştir. Yerleşimlerinde olduğu geniş bir bölge sular altında kalmıştır. Dolgu bölgede yaygın bir kıyı yapısıdır. Depremde, doğa tarafından bölge insanlarına ağır bedeller ödetilerek geri alınan dolgu alanları insanlar tarafından bir sonraki yıkıcı depreme kadar geri kiralanmıştır.

Yalova ili Armutlu yarımadasının Marmara Denizi kıyılarının büyük kısmını kapsamakta olup kıyıların doğusu yoğun sanayi, yerleşim, liman ve tersane sahasıdır. Yalova merkezden çınarcık istikametinde ise başta ikincil konutlar kıyıda dar bir hat boyunca yer alır. Çınarıktan batı yönünde ise kıyı yapısının ve kıyı gerisinin jeomorfolojik özelliklerinin değişmesi ile doğal özelliklerini nispeten korumuş kıyıları uzanır. Yalova ilinin kıyıların uzunluğu yaklaşık olarak 101 km. kadar ölçülmüştür. 1999 yılında yaşanan depremden hiçbir ders alınmadığının işareti olarak Yalova ili sınırlarında kalan Hersek Burnunun özellikle batı kıyıları dolgu ve kıyı yapıları ile adeta yeniden çizilmiş durumdadır. 1999 depreminde en ağır hasarlardan birini bu bölgede yaşanmasının nedenleri arasında

yapıların yetersizliği, ikincil konut olarak ucuz malzeme ve iş gücü ile üretilmeleri sayılabilir.



Şekil 19. Kocaeli ili Marmara Denizi Kıyı Şeridi (Google earth, 2010)

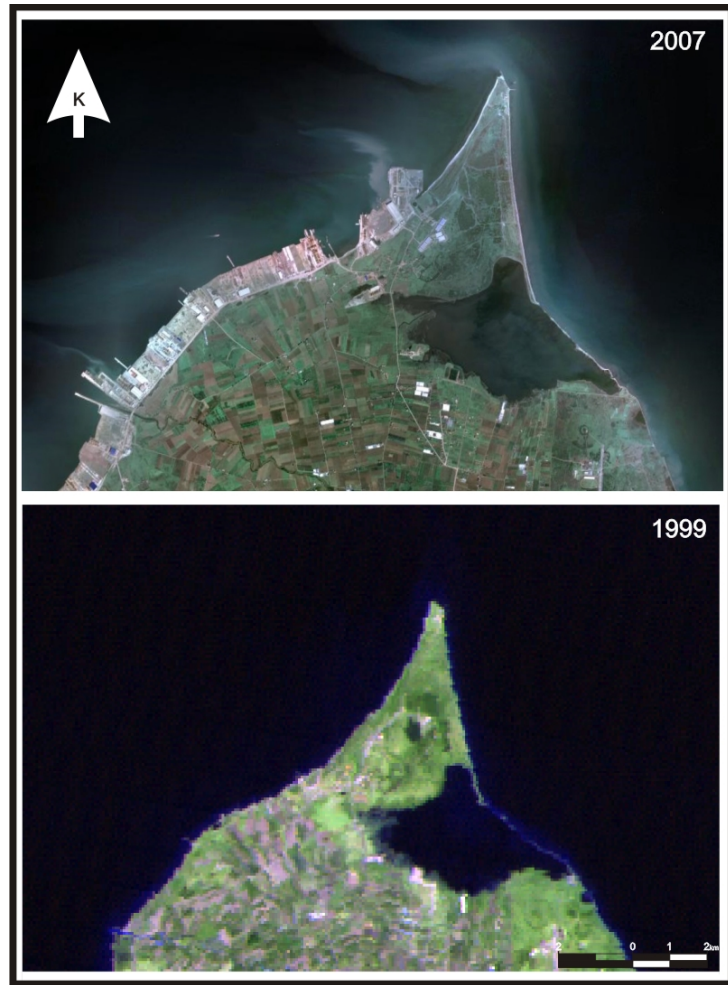


Şekil 20. Yalova kıyı şeridi (Google earth, 2010)

Yalova ili Armutlu yarımadasının Marmara Denizi kıyıların büyük kısmını kapsamakta olup kıyıların doğusu yoğun sanayi, yerleşim, liman ve tersane sahasıdır.



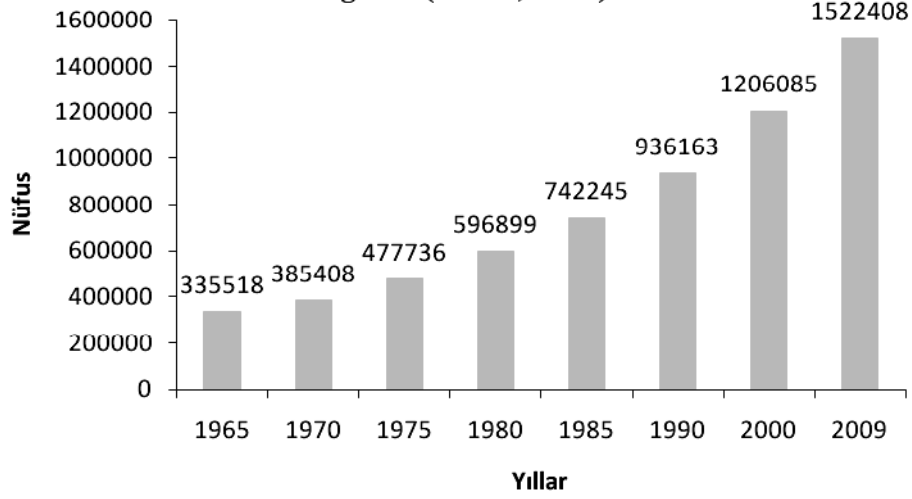
Yalova merkezden ınarcık istikametinde ise başta ikincil konutlar kıyıda dar bir hat boyunca yer alır. ınarcıktan batı yönünde ise kıyı yapısının ve kıyı gerisinin jeomorfolojik özelliklerinin değişmesi ile doğal özelliklerini nispeten korumuş kıyıları uzanır. Yalova ilinin kıyılarının uzunluğu yaklaşık olarak 101 km. kadar llmştr. 1999 yılında yaşanan depremden hiçbir ders alınmadığının işareti olarak Yalova ili sınırlarında kalan Hersek Burnunun özellikle batı kıyıları dolgu ve kıyı yapıları ile adeta yeniden çizilmiş durumdadır. 1999 depreminde en ağır hasarlardan birini bu bölgede yaşanmasının nedenleri arasında yapıların yetersizliği, ikincil konut olarak ucuz malzeme ve iş gücü ile üretilmeleri sayılabilir.



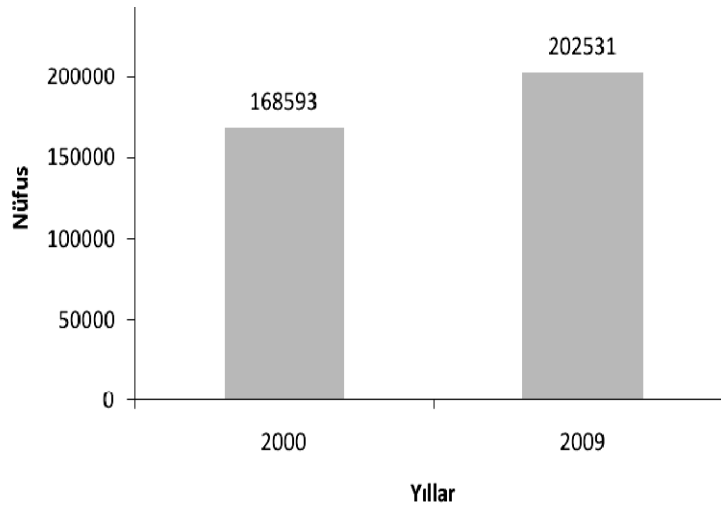
şekil 21. Hersek Kıyıları ve yapılaşma (Landsat, 1999-2007)

TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu)'den alınan verilere göre, adrese dayalı kayıt sistemine göre Kocaeli'nin 2009'daki nüfusu 1.522.408, Yalova'nın ise 202.531 dir. 2000

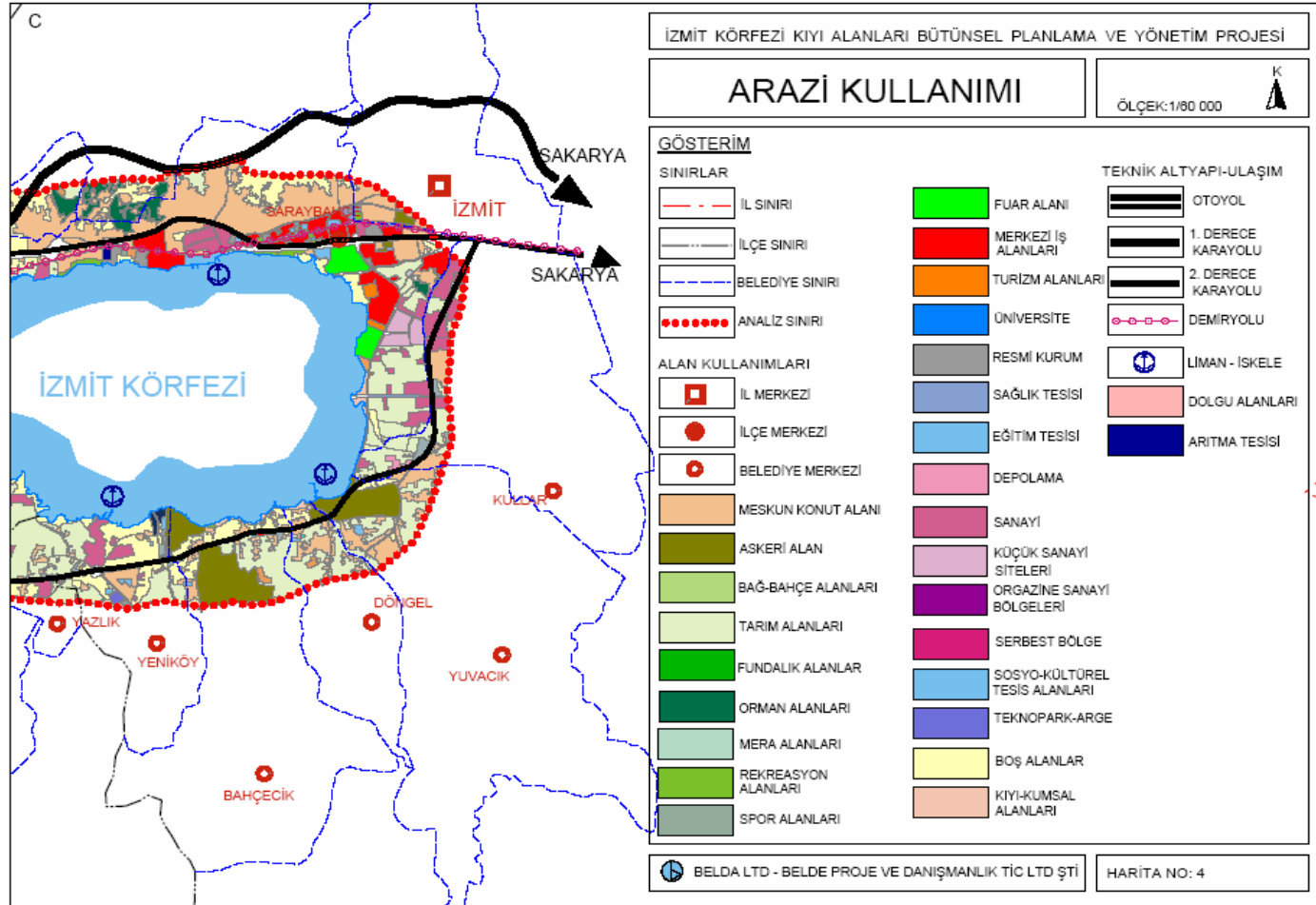
yılından bu yana Kocaeli’ndeki nüfus artış hızı % 25 civarındadır. Yalova’nın nüfusu ise kayıtlara göre 2000 yılında 168.593 iken 2009 yılında 202.531 olmuştur. Yalova’daki nüfus artış hızı da % 18 civarındadır. Bu artış hızıyla Kocaeli’ye çok benzemektedir.



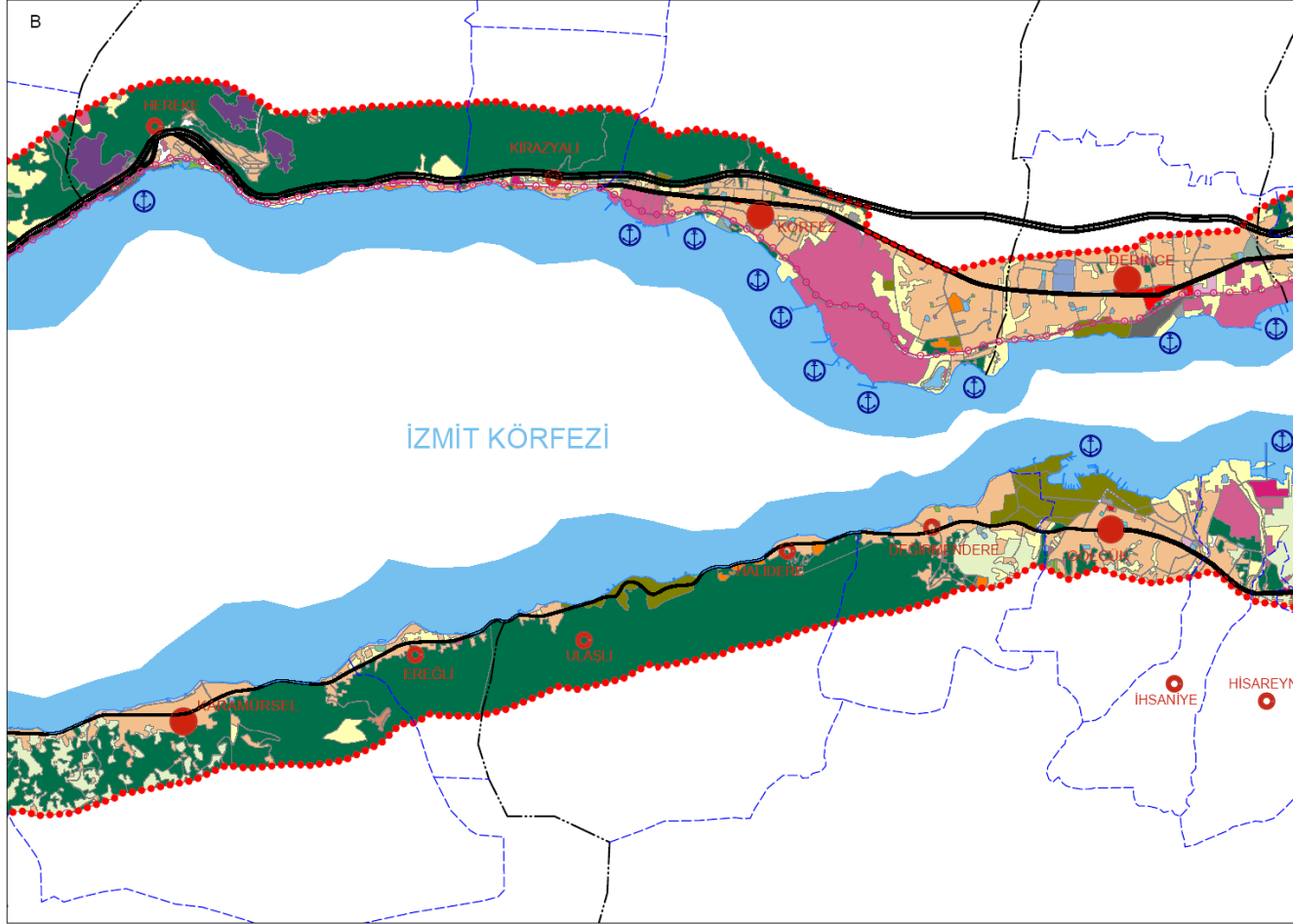
Grafik 2. Kocaeli İlinin 1965–2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010)



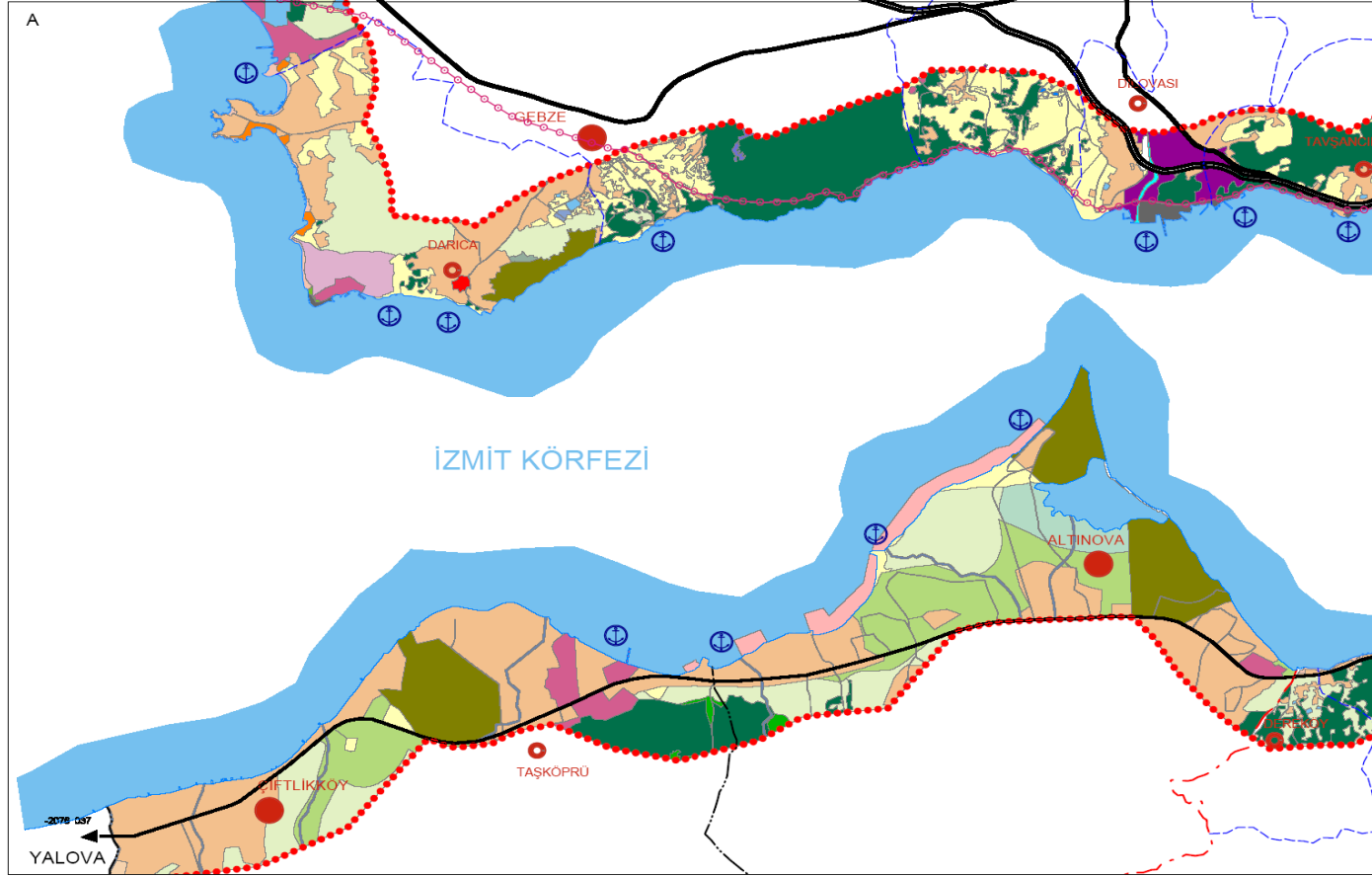
Grafik 3. Yalova İlinin 1965–2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010)



Şekil 22. Arazi Kullanım Durumu(İzmit Körfezi Doğu) (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, 2008).



Şekil 22. (devamı).Arazi Kullanım Durumu (İzmit Körfezi Orta)



Şekil 22. (Devamı) Arazi Kullanım Durumu(İzmit Körfezi Batı)

İzmit Körfezi Arazi Kullanım Haritası (Şekil 22) incelendiğinde görülmektedir ki, körfezin özellikle kuzey kesiminde yoğun bir sanayi yer seçimi ve bununla bağlı olarak deniz yapıları yer almaktadır. Bu durumdan, kuşkusuz körfez'in kuzey kesiminden geçen TEM otoyolu, D-100 Devlet Yolu ve demir yolunun birlikte etkisi bulunmaktadır. Ayrıca İstanbul'a olan coğrafi yakınlık ve ulaşım imkânlarının kolay olması; İstanbul uzantılı sermaye ve yatırımların bölgeye kaymasına neden olmuştur. Körfez'in doğu kesiminde sanayi birimlerinin yer almasına rağmen, genel olarak İzmit kent merkezinin kentsel kullanımlarına yöneliktir. Körfezin güneydoğu kesiminde, üretim sanayine yönelik yatırım ve işletmeler gelişme eğilimi göstermektedir. Gölcük Donanma Kuvvetlerinden itibaren Yalova kent merkezine kadar olan güney kesim ağırlıklı olarak kentsel kullanımlar, tarımsal üretim, orman alanları ve doğal kıyı özelliğindedir (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 2008).

Yukarda da bahsedildiği gibi Kocaeli ili ile bunun lojistik desteği sayılan Yalova ilinin gelişiminde, Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan yolların Kocaeli'nin tam içinden geçmesi, bu illerin gelişiminde en önemli rolü oynamıştır. Yine, İstanbul içinde artan ticaret ve sanayi, kendi için daha uygun yerler ararken ulaşımın çok çeşitli olduğu Kocaeli ve Yalova'ya doğru bir yayılım göstermiştir. Tabidir ki, bu yayılımdan en çok Kocaeli ili etkilenmiştir. Ancak, Kocaeli ve Yalova'nın en büyük engeli, kıyıya çok yakın olan, adeta kıyıdan itibaren yükselmeye başlayan ve genellikle kıyıya paralel uzanan tepelerin varlığıdır. Bu dik yamaçlar kıyıdaki yerleşimin, kıyı gerisine doğru yayılmasına engel olmaktadır. Körfezin güneyinde ve Yalova'da, Samanlı Dağlarından dolayı buna benzer bir durum vardır. Yerleşimler ya kıyı şeridinde sıkışmış veya bu tepelerden gelen vadilerin oluşturduğu alüvyal birikintiler (düzlükler) üzerine kurulmuştur. Ancak bu coğrafik yapı, bu yerleşimlerin daha fazla gelişmesini engellemektedir. Bu nedenle ki, bu aks da oluşan ticari yoğunluk kendine yeni bir yön aramış, şuan için bu yönüde İstanbul'un batısında kalan Çerkezköy, Çorlu ve Tekirdağ istikametinde bulmuştur. Ticari yoğunluk Trakya'ya doğru yönelmiştir.

14.07.2006 tarihinde onanan İl bütünü 1/50 000 ölçekli Kocaeli Çevre Düzeni Planı Araştırma Raporu değerlendirmelerine göre (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 2008); 1999

Marmara Depremi sonrasındaki yaklaşımlarla yoğunluklar düşürülmeye çalışılmış; ancak ilçelerin alt ölçekteki mevcut imar planları incelendiğinde Gebze ilçesi dışındaki bölgelerde yer alan belediyelerin potansiyellerinin üzerinde alanlar planladıkları görülmüştür. Mevcut tasdikli planlarının nüfus kapasiteleri ortalama 3.345.054 kişi ve 1000–5000 imar planları alan kullanımı kararları ise toplamda 342 948,07 ha olarak belirlenmiştir. 1/50.000 ve 1/25.000 Çevre Düzeni Plan kararlarında ise 2025 yılı planlama nüfusu 3.600.000 kentsel, 300.000 kırsal olmak üzere 3.900.000 kişi olarak önerilmiş ve İstanbul'dan 2015 yılı sonrasında gelecek nüfus baskısının 1.600.000 kişi olacağı kabul edilmiştir. Çevre düzeni plan kararlarına göre toplam alan kullanımı ise 342948,06 ha dır. Bununla birlikte özellikle Gebze'de yoğun yer alan çalışma alanlarıyla bütünlük sağlayacak konut alanları gerekliliği ortaya konmuştur. Yalova ve Kocaeli belediyelerinin büyük bölümü yenilenmiş ve onaylanmış imar planlarına sahiptir. Ancak bu planların, İzmit Körfezi civarında ki nüfus artış ve yapılaşma hızı dikkate alındığında yakın zaman içinde yetersiz kalacağı ve yeni bir planlamanın yapılmasının zorunlu olacağı şimdiden görülmektedir.

İzmit Körfezinde dikkat çeken unsurların başında, İkincil konutlar olarak tabir edilen konutların aynı İstanbul da ki gibi hızla sürekli yaşanan birincil konutlara dönüşmesi gelmektedir. Özellikle tersane faaliyetlerinin Altınova mevkiine kaymasıyla buradaki birincil konut sayısı hızla artmaktadır. Zaten Jeomorfolojik açıdan çok dağlık ve yerleşim yapılacak düzlüklerin az olması bölgede sıkışık bir yapılaşmanın alt yapısını hazırlamıştır.

İzmit Körfezi kıyılarında, kıyı kullanımının çeşitlendirilmesi oldukça önemlidir. 1999 daki Marmara Depremi ile büyük tahribat gören kıyıları yalnızca sanayi ve tersanelerle anılır bir yapıya bürünmüştür. Bu nedenle kıyılarda ki eğlendirilen amaçlı kullanımlar artırılmalıdır. Böylece kıyı ile yerel halk bütünleşmelidir. Körfez kıyılarındaki SEKA ve Mannesmann gibi sanayi tesisleri yeniden ele alınmalı ve bu gibi tesislerin, kıyının kentle bağını kopartmamasına dikkat edilmelidir (Köksal, 2008).

Özellikle 1999 Marmara Depreminin ardından İzmit Körfezi kıyılarında büyük bir tahribat olmuştur. Halkın zamanla kıyıda kazandıkları sandıkları dolgu alanları, depremin ardından adeta deniz tarafından geri alınmıştır. Buda bize göstermektedir ki doğal kıyı çizgisi

dışında, sonradan doldurma yoluyla kazanılan yapay kıyı çizgisi yerleşim açısından güvenilir bir sınır değildir. Buda göstermektedir ki kıyı ile ilgili yapılan planlamalarda sürekli doğal kıyı çizgisini baz almak sağlıklı bir kıyı planlaması için oldukça faydalı olacaktır.



Şekil 23. İzmit Körfezi (Google earth, 2010)

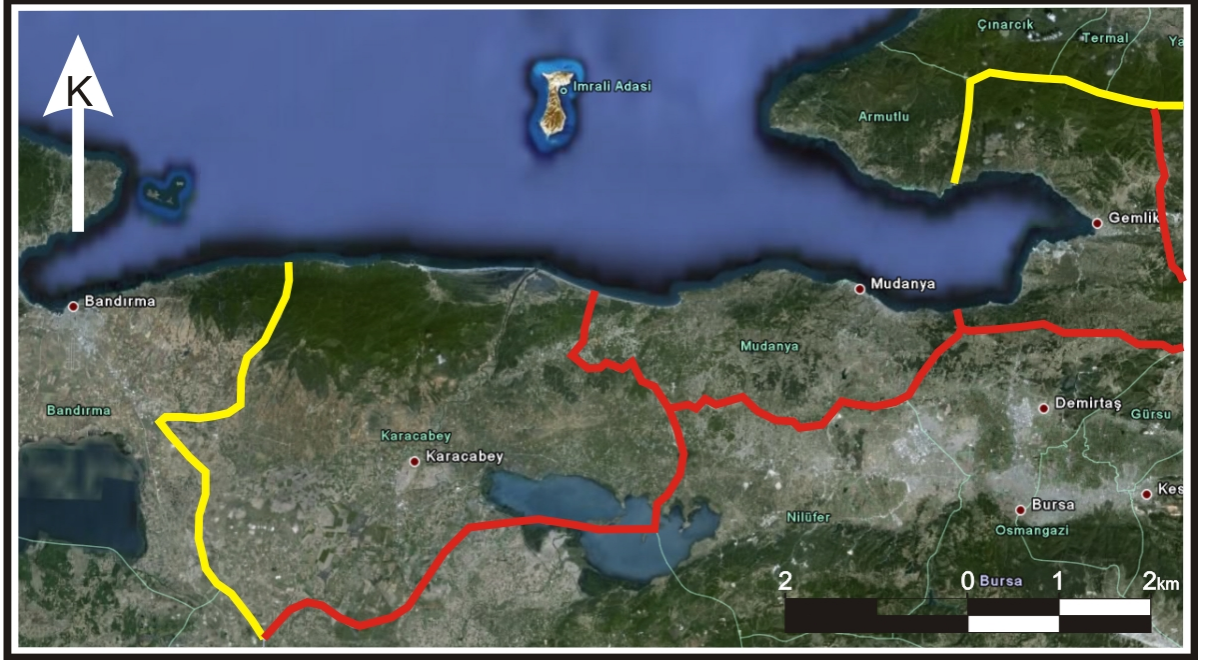
### 3.5.2.3. Bursa

Bursa, Marmara Denizinin güneyinde, 135 km kıyı uzunluğuna sahip, yüzölçümü 10.891 km<sup>2</sup> dir. Bursa ili topraklarının yaklaşık % 35'ini dağlar kaplamaktadır. Dağlar genellikle doğu-batı yönünde uzanan sıradağlar şeklinde olup Marmara Bölgesinin en yüksek dağı (2.543 m) olan Uludağ'dır.

Ünlü Herodot Tarihi'ne göre, o tarihte Bursa ve civarında var olan tek kent, Cius/Gemlik'tir. Cius kentinin kuruluşu İ.Ö. 12. Yüzyıla kadar uzanır (Bursa Belediyesi, 2010). Bursa'da, Bursa Büyükşehir Belediyesi dışında 17 ilçe belediyesi vardır. Bunlar; Gemlik, Gürsu, Kestel, Mudanya, Nilüfer, Osmangazi, Yıldırım, Büyükorhan, Harmancık, İnegöl, İznik, Karacabey, Keles, Mustafakemalpaşa, Orhaneli, Orhangazi, Yenişehir ilçe belediyeleridir. Belde belediyesi olarakta Zeytinbağı, Göynükbelen, Karıncalı, Kınık, Cerrah, Kurşunlu, Tahtaköprü, Yeniceköy, Boyalıca, Elbeyli, Çeltikçi, Tatkavaklı, Tepecik, Yalıntaş,



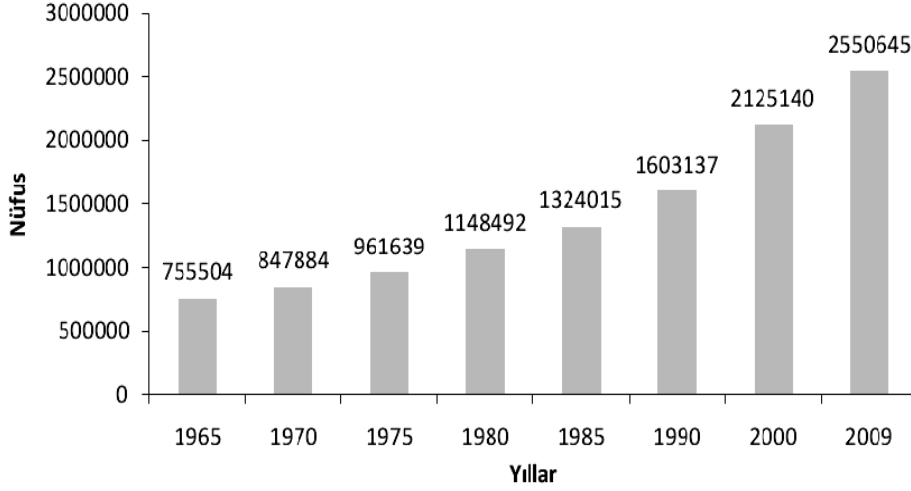
Yeşilova, Çakırlı, Narlıca, Sölöz, Yeniköy, Yenisölöz, Ovaazatlı belde belediyeleri yer alır (MİGM, 2010).



Şekil 24. Marmara Denizi' ne kıyısı olan Bursa İli İlçeleri (Google Earth, 2010).

Bursa şehri kültür, sanayi ve ziraat merkezi olarak tarih boyunca olduğu gibi günümüzde de önemli bir merkezdir. Bursa'nın İstanbul ve diğer illerle ulaşım ağı çok iyi olduğu için ticari ilişkileri çok gelişmiş olduğundan önemini hiç kaybetmemiştir.

Aşağıdaki grafikten de anlaşılacağı gibi, Bursa'da 1990 lı yıllarda sonra yaklaşık her on yıllık periyotta yaklaşık % 30 luk bir nüfus artışı olmuştur. En son 2009 yılında yapılan adrese dayalı nüfus kayıt sistemine göre de Bursa'nın nüfusu 2.550.645 e ulaşmıştır (TÜİK, 2010).



Grafik 4. Bursa İlinin 1965–2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010)

Bursa'nın yüzölçümü yaklaşık 11 km<sup>2</sup> dir. Kilometrekareye yaklaşık 235 kişi düşmektedir. Bu nüfusun büyük bir kısmı, Bursa'nın merkezi sayılan Osmangazi, Uludağ, Kestel, Nilüfer, Yıldırım, Demirtaş civarında toplanmıştır. Bursa'nın kıyı sahasında ise Gemlik dışında önemli bir nüfus barınmamaktadır. Bursa-Gemlik yolunun kuzeyinde Gemlik Körfezinin ucunda yoğun bir yerleşim olarak bulunan Gemlik ilçesi, yayılımını daha çok doğudaki İznik Gölü'ne doğru devam ettirmektedir. Bunun yanı sıra, kıyıları takiben kuzeyde Armutlu'ya doğru, güneyde ise Mudanya'ya doğru uzanmaktadır. Bu güzergâhta yer alan Gemlik Limanı da Gemliğin gelişmesinde önemli rol oynamaktadır. Gemlik limanı ile birlikte ilk önce bölgenin ticari hacmi artmış buna paralel, yerleşimler ikincil konuttan birincil konuta dönmeye başlamıştır. Bursa merkezden Demirtaş ve Selcukgazi istikametini takiben Gemliğe doğru yayılmaktadır. Bunun dışında kalan Bursa ilçelerinde yerleşim baskısı o kadar yoğun değildir. Özellikle Mudanya ve Karacabey kıyıları kıyı kullanımı açısından oldukça bakirdir. Kısmen yazın geçici nüfuslanır. Ancak zaman içinde Gemlik Limanı buralardaki yerleşimi de arttırabilir.

Bursa'nın 2020 yılı 1/100000 ölçekli çevre düzeni planına göre (Bursa İl Özel İdaresi, 2010); Bursa il'inde 2020 yılında tahmini toplam nüfus 4.240.000 kişi, tahmini toplam kentsel nüfus ise 2020 yılında 3.789.460 olarak belirlenmiştir. Bu nüfus artışı dikkate alındığında Bursa için acil olarak BKAY planlaması yapılmalıdır.

#### 3.5.2.4. Balıkesir

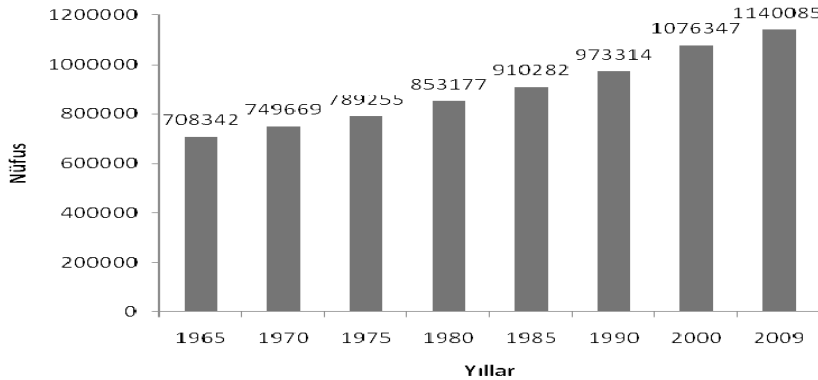
Yüzölçümü 14.299 km<sup>2</sup> olan Balıkesir ilinin toprakları 39° 20' - 40° 30' Kuzey enlemleri ve 26° 30' - 28° 30' Doğu boylamları arasında yer alır. İlin topraklarının büyük bir kısmı Marmara Bölgesi'nde, geri kalan kısmı da Ege Bölgesi'ndedir. Hem Marmara Denizine hem de Ege Denizi'ne kıyısı bulunmakta olup, Türkiye genelinde iki deniz ile komşu olan 6 ilden biridir. Balıkesir, Ege ve Marmara Denizlerine kıyıları olduğu için, tarihi en eski yerleşim bölgelerini kapsayan Arkaik Çağın MÖ 3000 yılına dek uzanır. Bu bölgenin Antik Çağdaki adı MYSİA'dır. Balıkesir de ilk belediye teşkilatı ve belediye hizmetleri 1864 yılında başlamıştır (Balıkesir Belediyesi, 2010).



Şekil 25. Balıkesir İli Marmara Denizi Kıyı İlçeleri (Google earth, 2010)

290,5 km'lik kıyı bandının 115,5 km'si Ege Denizi'de, 175 km'si de Marmara Denizi'ndedir. Balıkesir' in Ege Denizi'nde Ayvalık Adaları olarak bilinen 22 adası, Marmara Denizi'nde de Marmara Takım Adaları olarak bilinen 28 adası vardır. Gönen Ovası en önemli kıyı ovasıdır. Önemli gölleri Manyas ve Tabak Gölü'dür. Önemli akarsuları Susurluk Çayı, Gönen Çayı, Koca Çay, Havran Çayı, Simav Çayı, Atnos Çayı, Üzümcü Çayı ve Kille Deresi'dir. İlin düzlük yerleri olduğu kadar dağlık kısımları da vardır. İlin en yüksek noktası 2089 metre ile Dursunbey ilçesinde bulunan Akdağ tepesidir. Karadağ, Edincik Dağı, Kapıdağ, Sularya Dağı, Keltepe, Çataldağı, Alaçam Dağları, Madra Dağları, Kaz Dağı ve Hodul Dağı, ilin önemli dağlarıdır. Ormanlar, ilin topraklarının % 31'ini kaplamaktadır. Bu değer il arazisinin % 45'ine tekabül etmektedir. İlin arazisinin %32'si kültür arazisi, % 8'i çayır ile mera ve %15'i kullanılmayan arazidir. Genel olarak ormanlarda karaçam, kızılçam, kayın, gürgen, meşe, söğüt, ılgın, çınar ve zeytin ağaçları vardır. Kuşçenneti Millî Parkı'nda çeşitli kuş türleri vardır. İlin iki denize kıyısı bulunduğundan balık türlerinde çeşitlilik görülür. Balıkesir ilinin sahil kesimlerinde zeytincilik, bağcılık ve balıkçılık yapılmaktadır. Buralarda turizm gelişmiştir (Balıkesir Valiliği, 2010).

Balıkesir ilinin nüfusu grafik.5'ten de anlaşılacağı üzere, sürekli dengeli bir artış göstermektedir. 2000 ile 2009 yılları arasındaki nüfus artışı % 6 civarındadır. İlin yüzölçümü çok geniş olduğundan km<sup>2</sup> ye 80 kişi düşmektedir. Adrese dayalı nüfus kayıt sistemine göre 2009 nüfusu 1140085 kişidir.



Grafik 5. Balıkesir İlinin 1965–2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010)

Balıkesir ilinin çalışmamız sırasında 1/100 000'lik çevre düzeni planı henüz onaylanmamış ve hazırlık aşamasındaydı. Balıkesir oldukça bakir bir sahadır. İl, Marmara Bölgesinin en az gelişmiş illerindendir. Yüzölçümü çok geniş olduğundan ve yerleşimde bu geniş sahaya yayıldığından, Balıkesir için yoğun bir yerleşimden bahsedilemez. Mevcut nüfusun önemli bölümü Marmara Denizi kıyılarında Gönen-Bandırma hattında bulunmaktadır. Bunun dışında Balıkesir'in Ege kıyılarındaki Edremit, Burhaniye, Gömeç, Ayvalık hattında turizm amaçlı Balıkesir merkeze göre biraz daha yoğun yerleşime sahne olmaktadır. Bunun yanı sıra Marmara Denizi kıyılarında bulunan Erdek, Bandırma ve Gönen ilçeleri kıyı kullanımını açısından pek çeşitlilik göstermez.

Her ne kadar çalışma sahamız içinde bölgesel coğrafyanın sanal çizgileri içinde doğrudan yer almamakla birlikte Balıkesir iline bağlı olan Ayvalık ilçesi geri bölgesi ile bir şekilde çalışma bölgemiz içinde dokunmadan geçilmemesi gerekmektedir. Bölge koruma alanlarının (Doğal sit, Tabiat parkı, Arkeolojik alan vb) varlığı ile dikkat çekmekle birlikte aynı zamanda yaygın bir ikincil konut varlığı da söz konusudur. Bölgede geçmişi çok eskilere dayanan yerleşmelerin yanında turizm adına da yapılanlar oldukça eskidir. Bu nedenle bölgede turizm deniz-kum bağlamında özellikle son yıllarda yerli turistlerin ilgi odağıdır. Ancak turizm tesislerinin gelişi belli bir bilinç ile olmamıştır. Bu nedenle çalışma bölgemizde, Kıyı Kanununda son yapılan değişikliklerden en fazla etkilenen bölge Ayvalık, Sarmısaklı bölgesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bölgedeki turistik tesislerde başlatılan yıkım faaliyetlerine rağmen kamuya ait tesislerin muafiyeti yerelde halkın bakışını olumsuz etkilemektedir.

Ayvalık ilçesini ilgilendiren bir diğer kıyı alanları konularından biride bölgedeki yat limanı ve yatçılık faaliyetleridir. Bölgede sezon olarak adlandırılan dönem dışında kışlama olarak adlandırılan pasif durumdaki yatırım, çok az bir çaba ile aktif bir kışlama, konaklama ve bakım-onarım merkezine dönüşebilir. Özellikle İtalya, Yunanistan gibi ülkelerde artan kışlama ve bakım-onarım maliyetleri göz önüne alındığında bölge büyük fırsatlar sunma potansiyeline sahiptir. Bölgede yatçılığın ikincil iş olmaktan çıkarılıp esas iş kolu haline getirilmesi gerekmektedir.

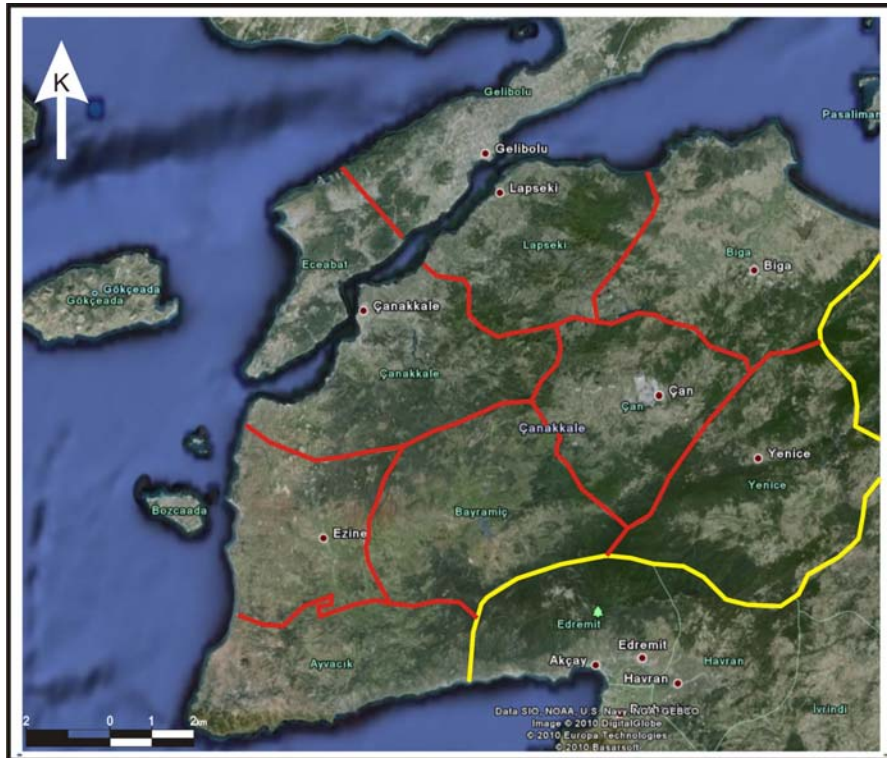
Balıkesir'in sanayi açısından ve gelişme açısından en umut verici ilçesi Bandırma ilçesidir. Bandırma, İstanbul- İzmir ulaşım hattının önemli ayaklarından biridir. Gerek Bandırma Limanı gerekse Bandırma-İzmir demiryolu hattı bunda önemli rol oynamaktadır. Zaten Balıkesir'in en gelişmiş yeri burasıdır. Bandırma, bölgenin önde gelen sanayi kentlerinden biridir. İlçede gübre, un, yem, çırçır, çeltik, bitkisel yağ, damızlık civciv, etlik piliç, yumurta, salça, dondurulmuş su ürünleri, mermer ve taş işletmeciliğinde ülkemizin önde gelen firmalarının tesisleri bulunmaktadır. Bugün ülkemizde üretilen kimyasal gübrenin % 15'i, etlik civcivin % 25'i, yumurtalık civcivin %20'si Bandırma'da üretilmektedir. Bandırma Limanı, İstanbul'dan sonra Marmara Denizi'ndeki en büyük ikinci limanıdır. 12 metre derinliği olan liman, 20 bin grostona kadar 15 adet geminin aynı anda yanaşıp yükleme ve boşaltma yapabileceği bir kapasiteye sahiptir. Limandan yapılan ihracat ağırlıklı olarak; sanayi ürünleri, madenler, piliç eti, yumurta, deniz ve su ürünlerinden oluşmaktadır. İthalatın % 70'ini sanayi hammaddeleri oluşturmaktadır (Balıkesir Belediyesi, 2010). Bunun dışında sanayi ürünleri, tüketim malları ve madenler önemli yer tutmaktadır. Bu nedenle Balıkesir'in gelecekteki gelişim doğrultusu Bandırma üzerinden başlayıp, Gönen üzerinden Balıkesir merkeze doğru olacaktır. Balıkesir'in en uç noktası Erdek ise, daha çok turizm amaçlı yerleşime sahne olmaktadır. Ancak buradan da büyük motorlarla insan ve kamyon taşımacılığı yapılmaktadır.

Ülkemizde ada sayısı açısından benzersiz bir konuma sahip olan Balıkesir ili Marmara Bölgesindeki diğer illere nazaran Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan önemli ticaret yolları üzerinde olmaması neticesinde varlığı unutulmuş gibidir. Oysa Kapıdağ yarımadası ve Marmara Adaları gibi önemli turizm merkezlerinin yanı sıra iç turizm için hala öncelik ve önem sahibi olan diğer adaları ile özellikleri benzersizdir. Balıkesir'i geliştiren unsurlar İstanbul-İzmir hattında hem turizm hem de iç piyasaya yönelik ulaşımı sağlayan hat üzerinde olmasıdır. Bu yapı da gösteriyor ki, uzun bir gelecekte de Balıkesir gelişme hızı açısından diğer Marmara Bölgesi illerine göre daha yavaş gelişecektir. Ancak Balıkesir'in kıyı yönetimi açısından en büyük avantajı, hala kıyı alanlarının çok bakir olması ve her türlü planlamaya müsait olmasıdır. Bu nedenle, hazırlanmakta olan çevre düzeni planı bütünleşik kıyı alanı yönetimi açısından değerlendirilmelidir. Yani Balıkesir'de kıyı ile kıyı gerisini bir bütünün parçası gibi çalıştırmak için coğrafik şartlar ve şu an ki beşeri faktörler çok elverişlidir.

Nispeten bozulmamış doğal özelliklerinin ileriki nesillere kullanılabilir olarak aktarılması için acil olarak Marmara Denizi ve Ege Denizi kıyıları için BKAY planlarının oluşturulması gerekmektedir. Bölge, ülke için örnek teşkil edebilecek önemli bir laboratuvar saha olarak değerlendirilmelidir.

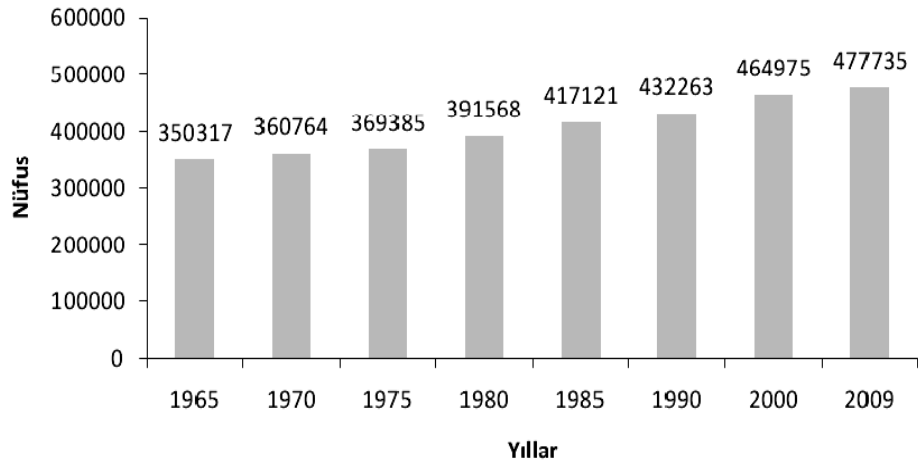
### 3.5.2.5. Çanakkale

Çanakkale, Türkiye'nin kuzeybatısında Gelibolu Yarımadası ile Biga Yarımadası üzerinde, hem Asya'da hem de Avrupa'da toprakları olan ikinci ilimizdir. Çanakkale Belediyesi'nin kuruluşu 1912 yılına dayanır. Eski çağlarda HELLESPONTOS ve DARDANEL olarak anılan Çanakkale M.Ö. 3200 lerden beri yerleşim alanı niteliğini korumuştur. 39°30' ve 40° 42' Kuzey enlemleri ile 25°35' ve 27°45' Doğu boylamları arasında 9737 km<sup>2</sup> lik bir alana kurulmuştur. İl yüzölçümünün %54 'ünü ormanlar, %34'ünü tarım yapılan arazi, %5'ini çayır ve mera'lar, %7'sini kültür dışı araziler kaplamaktadır. Tarım arazisinin %81'i tarla arazisi, %6'sı sebze, %2'si bağ, %9'u zeytinliktir (Çanakkale Belediyesi, 2010).



Şekil 26. Çanakkale İlçeleri (Google earth, 2010)

Çanakkale İl’inde Merkez ilçe ile birlikte 12 ilçe bulunur; Ayvacık, Bayramiç, Biga, Bozcaada, Çan, Ecabat, Ezine, Gelibolu, Gökçeada, Lapseki, Yenice ilçe belediyeleri yer alır. Belde belediyesi olarak, Gülpınar, Küçükkuyu, Balıklıçeşme, Gümüşçay, Karabiga, Kozçeşme, Yeniçiftlik, Terzialan, Geyikli, Mahmudiye, Bolayır, Evreşe, Kavakköy, Çardak, Umurbey, İntepe, Kepez, Kumkale, Akçakoyun, Hamdibey, Kalkım, Pazarköy belediyeleri bulunmaktadır (MİGM, 2010).



Grafik 6. Çanakkale İlinin 1965-2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010)

Çanakkale il’inin adrese dayalı nüfus kayıt sistemine göre 2009 yılında son nüfusu 477.735 kişidir. 2000 yılında ki genel nüfus sayımında ki nüfusu ise 464975 dir (TÜİK,2010). Görüleceği üzeri 9 yıllık ortalama nüfus artışı %2.7 civarındadır ki bu Marmara Bölgesi illeri içinde ki ortalama nüfus artışının oldukça altındadır. Km<sup>2</sup> ye düşen insan sayısında yaklaşık 49 kişidir. Bu nüfus da bile buranın bir üniversite kenti olmasının önemli rolü vardır. Çanakkale’nin nüfus artış hızının Marmara Bölgesi ortalamasının altında olmasının nedenleri arasında şunları sayabiliriz; Çanakkale, Marmara Bölgesinin en batı ucunda yer alan bir ilimizdir. Çanakkale bu yüzden önemli ulaşım yolları üzerinde değildir. Yani Çanakkale’ye gelmeden önce alternatif pek çok güzergah söz konusudur. Çanakkale güzergahı daha çok turizm amaçlı ve küçük ölçekte ticaret amaçlı Batı Ege Bölgesi’ne hitap eden tır taşımacılığı söz konusudur.



Yine Çanakkale'nin kuzey kesimi yani Avrupa yakasında kalan Gelibolu Yarımadasının büyük bir kısmının sit alanı olarak koruma altında olması da burada nüfusun ve yerleşimin artmamasında önemli rol oynamaktadır. Çanakkale nüfusunun önemli kısmı, Çanakkale'nin güneyinde Anadolu yakasında bulunmaktadır. Çanakkale nüfus yoğunluğu az olan bir ildir. Nüfusunda çoğu Çanakkale Merkez'de yer alır. Dağınık bir yerleşimin olduğu Çanakkale'de Gelibolu ve Lapseki'de yoğunluk varken, Çanakkale'nin Ezine ve Ayvacık ilçelerinde, turizm amaçlı ikincil konutlar yaygındır. Çanakkale kıyıları, genellikle bakir ve daha çok plajlardan oluşmaktadır. Kıyı kullanımı açısından pek çeşitlilik göstermez. Çanakkale Merkez, Lapseki, Biga ve Gelibolu'da taşımacılıkta yapılmaktadır. Yine bu ilçelerde eğlen-dinlen amaçlı kıyılarda düzenleme yapılmıştır.

Çanakkale kıyıları sahip olduğu benzersiz özelliklerinin yanı sıra tarihi pek çok unsuruda barındırmaktadır. Buna rağmen Çanakkale kıyılarından yeterince yararlanılmamaktadır.



Şekil 27. Çanakkale (Google earth, 2010)

Önemli bir geçiş noktası olarak Türk Boğazlar Sistemi içinde yer alan Çanakkale Boğazı ve ilinin bir BKAY modeli olmadığı hatta kıyılarının genel özelliklerini içeren bir dökümantasyonun olmadığı belirlenmiştir. Kentin gelişim aksları çeşitli kesintilere uğramış

olup bir plan dahilinde gelişim olmamaktadır. Çanakkale Boğaz geçişi için düşünülegelen köprülü sistemin kent için ne getireceğinin yanı sıra kıyılar üzerinde ne gibi bir baskı yaratacağı hesaplanmış değildir.



Şekil 28. Gelibolu İlçesi (Google earth, 2010)

### 3.5.2.6. Tekirdağ

Tekirdağ,  $41^{\circ} 35'$  ve  $40^{\circ} 32'$  kuzey enlemleri ile  $28^{\circ}08'$  ve  $26^{\circ} 54'$  doğu boylamları arasındadır.  $6313 \text{ km}^2$  yüzölçümüne sahiptir. Tekirdağ İli M.Ö. 4000 yıllarına kadar uzanan tarihi boyunca çeşitli uygarlıkların etkisi altında kalmıştır. Bu dönemler içerisinde BİSANTHE, RODOSTO, TEKFURDAĞI gibi isimler almıştır. Kuzeydoğudan Karadeniz'e komşudur. Karadeniz'e Saray ilçesi aracılığı ile 2,5 km uzunluğunda bir kıyısı vardır. Marmara Denizi' ne yaklaşık 126,03 km uzunluğunda kıyısı vardır. Ergene Havzasının güney kesimindeki en büyük kent olan Tekirdağ, Güney Ergene yöresinden ve kuzeyden gelen yolların Marmara Denizi'ne ulaştıkları yerde, geniş bir körfezin kıyısına kurulmuştur. İl merkezi kısmen vadi yamaçlarında, kısmen yalıyarlar üzerinde birbirini izleyen üç basamak üzerine yayılır. Vilayet Konağının bulunduğu ilk basamakta yükselti 12 m, Çarşının bulunduğu basamakta 25 m. ve kuzeyde Tuğlacılar Lisesinin bulunduğu basamakta 45 m'dir. Balkan Yarımadasının güneydoğu kesiminde yer alan Trakya bölgesinde farklı morfolojik

üniteler vardır. Bunların başlıcaları farklı yükseltiler gösteren dağ ve tepeler ile, daha az yükseltide yer alan platolar ve farklı büyüklükteki ovalardır. Tekirdağ Bölgesinde bu morfolojik ünitelerden dağlık olanları kuzeydeki Istranca (Yıldız) dağlık kütlesi ile güneydeki Ganos ve Kuru dağlarıdır. Bu iki dağlık arazi arasında, Ergene ırmağının kolları ile yarılmış, hafif, orta ve bazen dik eğimli peneplen arazileri ile güney ve yer yer orta kısımlarda yeralan yüksek tepelik ve eğimli yamaç araziler bulunmaktadır (Tekirdağ Belediyesi, 2010).

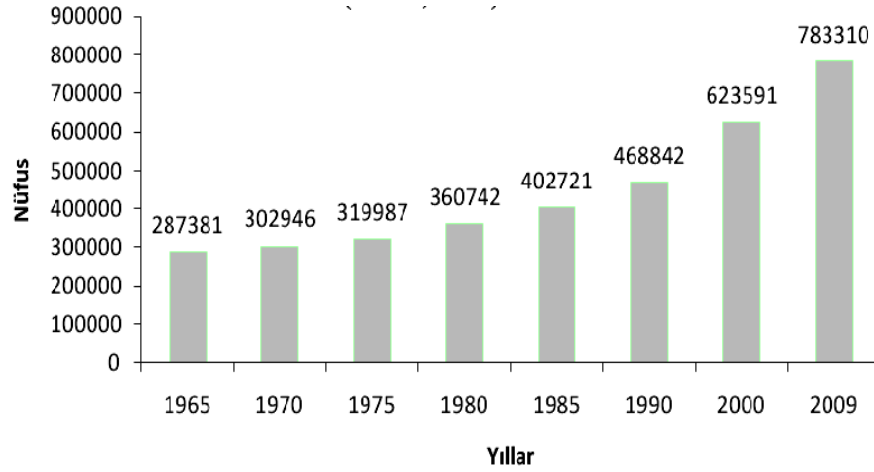
Tekirdağ ilinde, merkez'le birlikte 9 ilçesi vardır. Bunlar; Çerkezköy, Çorlu, Hayrabolu, Malkara, Marmara Ereğlisi, Muratlı, Saray, Şarköy ilçe belediyeleridir. Belde belediyesi olarakta, Kapaklı, Karaağaç, Kızılpınar, Veliköy, Marmaracık, Misinli, Ulaş, Velimeşe, Yenice, Çerkezmüsellim, Şalgamlı, Balabancık, Kozyürek, Sağlamtaş, Sultanköy, Yeniçiftlik, Banarlı, Barbaros, Karacakılavuz, Kumbağ, Beyazköy, Büyükyoncalı, Hoşköy, Mürefte yer alır (MİGM, 2010).



Şekil 29. Tekirdağ (Google earth, 2010)

2009 yılında yapılan adrese dayalı kayıt sistemine göre Tekirdağ il'inin nüfusu 783.310 kişidir (TÜİK, 2010). Tekirdağ'da nüfus yönünden dikkat çekici olan 1990 yılları sonrasındır. Bu yıldan sonra nüfus artışı adeta ivme kazanmıştır. Km<sup>2</sup> ye yaklaşık 124 kişi düşmektedir. Nüfus hızının daha hızlanarak artacağı tahmin edilmektedir. Çünkü Tekirdağ, İstanbul'da

sanayi ve ticaret yönünden yeterli alanın kalmaması ve İstanbul'daki mevcut sanayi sektörlerinin plansızlıktan dolayı büyüme şansı bulamamasından dolayı Tekirdağ tek alternatiftir. İzmit bölgesinin gelişmesine jeomorfolojik şartların el vermemesi de Tekirdağ'ı İstanbul'a en önemli alternatif yapmıştır. Böyle olunca da zaman içinde Tekirdağ'ın özellikle de Çerkezköy ve Çorlu bölgesinin nüfus artışının daha hızlı olması beklenmektedir.



Grafik 7. Tekirdağ İlinin 1965–2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010)

Tekirdağ güney sınırı boyunca uzanan Marmara Denizi'nde 133 km kıyısı bulunmaktadır. Ayrıca Karadeniz'in 2.5 km kıyısı vardır. Marmara kıyıları, dar ve küçük kıyı ovaları bir tarafa bırakılacak olursa genellikle yüksek kıyılardır. Tekirdağ kıyılarının tek doğal limanı Marmara Ereğlisi'dir. Marmara Ereğlisi bir yarımada konumundadır. Doğusunda Marmara Ereğlisi Limanı 1600 m çaplı yarım bir daire biçimindedir. Ağzı poyraza açık, diğer rüzgârlara kapalıdır. Şiddetli Lodos ve batı rüzgârlarından korunmak için teknelerin sığındığı bir limandır. Tekirdağ ilinin Marmara Ereğlisi-Kumbağ arasındaki kıyı kesimi genelde alçak ve plajlı bir görünümündedir. Bu kıyılardaki plajlar daha çok kumtaşlarının aşınım ve çözünmesinden oluşan kumların birikiminden meydana gelmiştir. Barbaros kıyıları deniz ve akarsu aşındırmasına uğramış falezli kıyılara güzel bir örnektir. Bu yalıyar, Barbaros deresinin ağzından 200-300 m güneyindedir. Denizden yüksekliği 10-12 m kadardır. Tortul katmanlardan oluşmuş yalıyarlarda tabakalar belirgindir. Bu tabakalar arasındaki dayanıklı kısımlarda peribacası oluşmuştur. Tabakalarda bulunan deniz fosillerinin düzlüğü bir deniz taraçası olduğunu bize gösterir. Kumbağ- Gaziköy arası ise Ganos dağlarının denize dik

inmesi ile yüksek bir kıyıya sahiptir. Kıyı kesimleri kaba unsurlar olan çakıllardan oluşmuştur. Gaziköy-Şarköy arasında kıyı tekrar alçalır ve yerini kumullarla kaplı plajlara bırakır. Tekirdağ ilinin, Karadeniz kıyısındaki Kastro (Çalıköy) körfezinden Çilingöz koyuna kadar uzanan sahil şeridi yüksek ve dik falezli bir görünüme sahiptir. Cep şeklinde Kastro koyu gibi geniş ağızlı koylar yanında dar ve küçük çentik şeklinde koylar da vardır. İstirancaların denize dik inen kıyılarında pek az rastlanan bu alçak kıyı düzlüğü (Kunduzluk-Kastro) Çamlıköy; Bahçeköy deresinin getirdiği alüvyonlar ve dalgaların getirdiği kumullar ile dolmuştur (Tekirdağ Belediyesi, 2010).

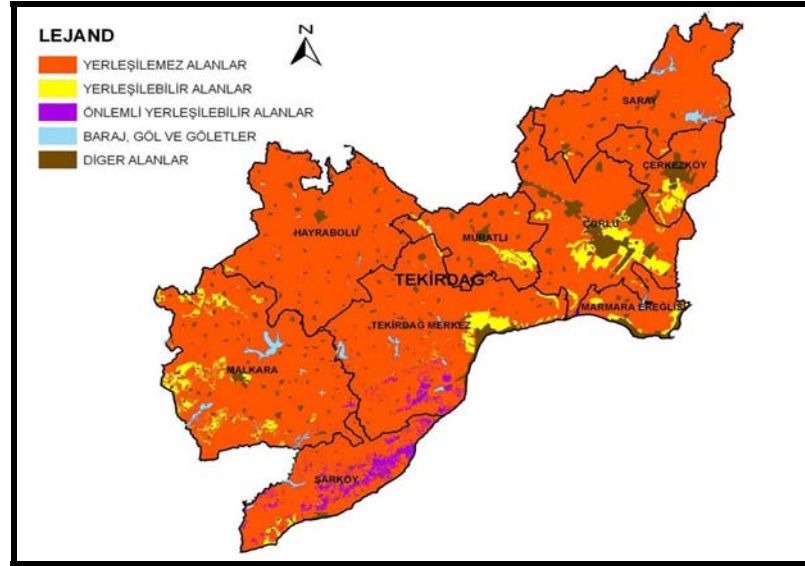
Tekirdağ, nüfus yoğunluğu az olan bir ilimizdir. Nüfus çok geniş coğrafya'ya dağınık bir halde yerleşmiştir. Nüfusun önemli bölümü Tekirdağ'ın merkezindeki kıyılarda, İç kesimde ise Çorlu ve Çerkezköy de toplanmıştır. Çorlu ve Çerkezköy de nüfusun gelecek yıllarda hızlanarak artacağı aşikârdır. İstanbul'un sanayi alanı potansiyelinin hat safhaya gelmesi, yatırımcılar için cazibesini yitirmesi nedeniyle, Tekirdağ gerek uygun coğrafyası gerekse uygun ulaşım koşulları nedeniyle ilgi odağı haline gelmiştir. Özellikle de Çorlu ve Çerkezköy İstanbul'un alternatif sanayi ve ticaret bölgesi olmuştur.



Şekil 30. Marmara Ereğlisi Kıyıları (Google earth, 2010)

Bu anlamda, yoğunluğu her geçen gün artmaktadır. Çorlu ve Çerközköy yerleşim bakımından birbirine doğru yaklaşmaktadır. Çorlu ve Çerkezköy'ün hemen güneyinde Marmara denizi kıyılarındaki yerleşimi Marmara Ereğlisi, buradaki iş adamlarının yazlık veya sürekli yaşam alanları haline gelmeye başlamıştır. Tekirdağ merkezin yayılımı da kıyıda hem kuzeye hem de doğuya doğru uzanmaktadır. Yani Çorlu ve Çerközköy, Tekirdağ merkez için çekim alanı haline gelmiştir. Ayrıca Tekirdağ da, İstanbul'da sıkışmış kalmış olan ithalat ve ihracat limanlarına alternatif bir limanın yapılması da planlanmaktadır ki, Tekirdağ böyle büyük bir liman için uygun arazilere sahiptir.

Tekirdağ, verimli tarım arazilerine sahip olması nedeniyle 1930 lu yıllara kadar önemli bir tarım kentiydi. 1931 yılında bölgede ekonomik önemi olan üzüm üretiminin değerlendirilmesi amacıyla Tekel Şarap ve İçki Fabrikası kurulmuştur. Daha sonra ilde yoğun olarak tarımı yapılan buğday ve ayçiçeğinin işlenebilmesi amacıyla un ve yağ fabrikaları kurulmuştur. Günümüzde Tekirdağ merkezi ve ilçelerinde birçok sayıda ve çeşitli kapasitelerde un ve yağ fabrikası bulunmaktadır. İldeki sanayi tesislerinin önemli bir bölümü de tekstil işletmelerinden oluşmaktadır. Tekel işletmelerini deri işletmeleri izlemektedir.



Şekil 31. Tekirdağ İçin Öngörülen Arazi Kullanım Haritası  
(Tekirdağ İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2010).

Tekirdağ'ın kıyı şeridinde ki ikincil konutlar, ulaşım ve sanayi gibi kullanımların baskısı altında kalmaktadır. Yanlış alan kullanımları doğal kaynakları olumsuz yönde etkilemekte ve sürdürülebilir kullanımları engellemektedir (Yetim v.d, 2004). İstanbul'un artan yerleşim baskısının ilk etkileyeceği illerden biri olan Tekirdağ'da bu nedenle bütünlük kıyı alanları yönetimi yaklaşımıyla yeni bir planlama yapılmalıdır.

### 3.5.2.7. Edirne

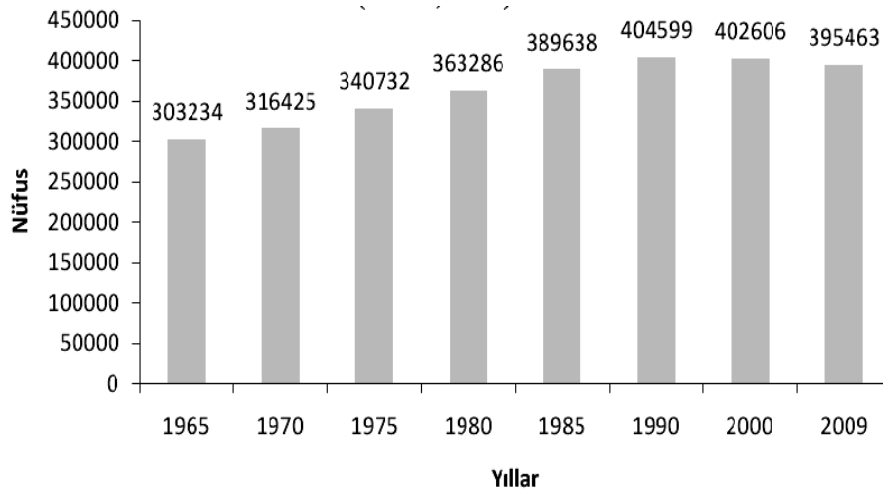
Edirne yurdumuzun kuzey batısında olup 41° 40' kuzey enlemleri, 26° 34' doğu boylamları arasında yer almaktadır. Yüzölçümü 6098 km<sup>2</sup> dir. Deniz seviyesinden ortalama yüksekliği 41 metredir. Edirne idari olarak biri merkez ilçe olmak üzere 9 ilçe ve 248 köyden oluşmaktadır. Kuzeyinde Istranca Dağları, orta bölümünde Ergene Havzası, güneyinde Kuru dağları ve platolar ile Meriç Deltası bulunur. Edirne'de bulunan nehirler içinde en büyüğü Meriç Nehridir. Yunanistan ile sınır oluşturan nehrin Türk toprakları ve sınır boyunca uzunluğu 187 kilometredir. Karaağaç üçgeni içinde Türk toprakları içinden geçen kısmı yaklaşık 13 kilometredir. Edirne'de Meriç nehri dışında Tunca, Arda ve Ergene nehirleri yer almaktadır. Bunlardan toplam uzunluğu 56 kilometre olan Tunca nehrinin 12 kilometrelik bölümü Bulgaristan ile sınır oluşturmaktadır (Edirne Belediyesi, 2010; Edirne Valiliği, 2010).

Edirne'de merkez ilçe dâhil 9 ilçe bulunmaktadır. Bunlar; Enez, Havsa, İpsala, Keşan, Lalapaşa, Meriç, Süloğlu, Uzunköprü ilçe belediyeleri yer alır. Belde belediyesi olarak ise: Esetçe, Hacı, İbriktepe, Kocahıdır, Sultan, Yenikarpuzlu, Beyendik, Çamlıca, Mecidiye, Paşayığit, Yenimuhacir, Küplü, Subaşı, Kırçasalih, Kurtbey belediyeleri yer alır (MİGM, 2010).

Edirne'nin nüfusu adrese dayalı nüfus kayıt sistemine göre 2009 yılında 395.463 kişidir. Bu nüfus genel nüfus sayımlarında 1990 yılında 404.599, 2000 yılında 402.606 kişidir. Edirne il'inin kıyı ilçeleri olan Enez ve Keşan da ise 1990 yılında ki genel nüfus sayımında Enez'in nüfusu 3.509, Keşan nüfusu 40.656 dır. 2000 yılında ise Enez'in nüfusu 3.941, Keşan'ın ise 42.755'tir. 2009 yılında adrese dayalı kayıt sistemine göre ise Enez'in nüfusu 10.816, Keşan'ın nüfusu 76.606 kişidir (TÜİK, 2010). Edirne de km<sup>2</sup> ye 64 kişi düşmektedir.



Şekil 32. Edirne Kıyıları (Google earth, 2010)



Grafik 8. Edirne İlinin 1965-2009 yılları arası nüfus dağılımı

Bu sonuçlar Edirne ile ilgili birçok şeyi ifade etmektedir. Edirne ekonomik açıdan Marmara Bölgesinin geri kalmış illerinden biridir. Topraklarının büyük bir kısmı da ergene havzası içindedir. Bu topraklarda da genelde tarım yapılmaktadır. Gerek İstanbul'a uzaklığı, gerek coğrafik şartlar yüzünden Edirne şuana kadar henüz bir çekim alanı olamamıştır. Bu yüzden de il'in nüfusu artma yerine 1990 dan buyana nerdeyse ortalama % 2 lik bir düşüş



göstermiştir. Oysaki bu il'in Ege Denizi kıyılarında bulunan Enez ve Keşan ilçeleri için durum çok farklıdır. Enez ve Keşan turizm açısından özellikle yerli turist açısından hep bir cazibe merkezi olmuştur ve olmaya devam etmektedir. Enez ve Keşan da turizm amaçlı ikincil konutlar ve turizm işiyle uğraşan sektörler gün geçtikçe artmaktadır. Buda Edirne halkı için iş olanakları açısından bir cazibe yaratmaktadır. İç kesimlerdeki halk, bu kıyı ilçelerine göç etmektedir. Dolayısıyla bu iki ilçede nüfus açısından Edirne il'inin tam tersi bir gelişim olmuş 1990 bu yana Enez'in nüfusu yaklaşık 3 kat, Keşan'ın nüfusu yaklaşık 2 kat artmıştır.

Ancak bu kıyı ilçelerinde ki yapılaşma kıyı alanları yönetimi açısından çok olumsuz bir görüntüye sahiptir. Bölgede kaçak yapılaşma dikkat çekicidir. Kıyılar plansız bir yapılanma ile karşı karşıyadır. Hala oldukça bakir kıyılara sahip olan bu ilçe kıyılarında iyi bir kıyı kullanımı planlaması yapılmalıdır. Kıyı kullanımında çeşitlilik ve kıyının iç kesimlerle bağlantısının kopuk olmamasına dikkat edilmelidir. Şuan için yüzme ve az da olsa balıkçılık faaliyeti gözlenen kıyılarda tedbir alınmazsa kirlilikte önemli sorun olabilir.

Bunun dışında Edirne'nin yüzölçümünün çok geniş olması, km<sup>2</sup>'ye düşen insan sayısının azlığı ve dağınık yerleşim nedeniyle Edirne'de bir yerleşim yoğunluğundan bahsetmek mümkün değildir. Nüfusun büyük kısmı Keşan merkez, ege kıyıları ve Edirne merkez ilçe de toplanmıştır. Ege kıyılarındaki Enez ve Keşan Belediyeleri için bu ilçelerin gelişim potansiyeli bir şanstır. Ancak bu belediyeler zaman kaybetmeden çeşitli kıyı kullanımına yönelik sağlıklı bir kentleşme planı ortaya koymalıdır.

### **3.5.2.8. Kırklareli**

Marmara Bölgesinin Istranca (Yıldız) Dağları ve Ergene Ovası bölümleri üzerinde yer alan hudut ilimiz, kuzeyinde Bulgaristan, kuzey doğusunda Karadeniz, güney doğusunda İstanbul, güneyinde Tekirdağ ve batısında Edirne ile çevrilmiştir. Yüzölçümü 6.550 kilometrekaredir. İlimizin Bulgaristan'a 180 kilometre kara sınırı, Karadeniz'e 60 kilometre deniz kıyısı bulunmaktadır. İlimiz denizden 203 metre yükseklikte, kuzey ve doğusu dağlık ve ormanlık diğer bölümü genelde düzlük arazidir. Bölgede genellikle kara iklimi hakimdir. Kışları sert ve yağışlı, yazları sıcak ve kurak geçer. Başlıca akarsuları Ergene Nehri ve Rezve Deresidir. Bitki örtüsü olarak ormanlık ve step özelliği göstermektedir. Kırklareli 1924

yılında il olmuştur. Kırklareli'nin Merkez ilçesi dışında; Babaeski, Demirköy, Kofçaz, Lüleburgaz, Pehlivan köy, Pınarhisar ve Vize olmak üzere sekiz ilçesi ve belediyesi bulunmaktadır (Kırklareli Valiliği, 2010).

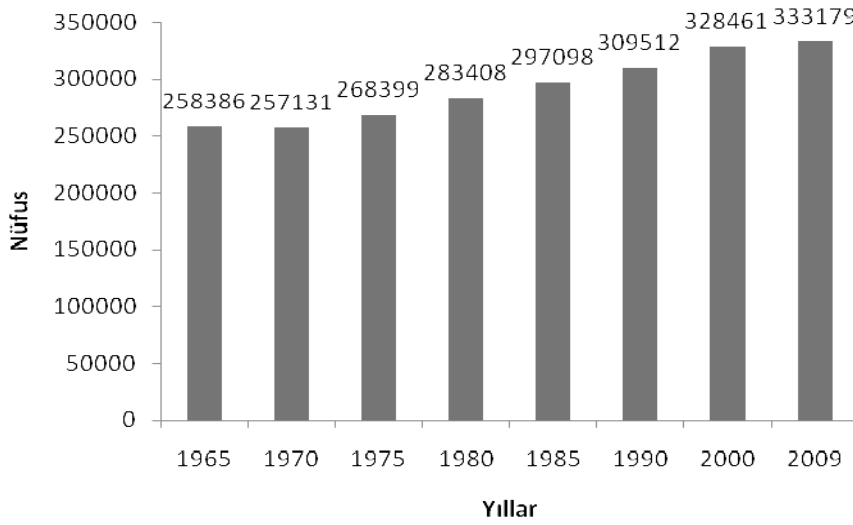
Kırklareli'nde Kırklareli Belediyesi dışında, Babaeski, Demirköy, Kofçaz, Lüleburgaz, Pehlivan köy, Pınarhisar, Vize ilçe belediyeleri yer almaktadır. Belde belediyesi olarak, Alpullu, Büyükmadıra, Karahalil, Sinanlı, İğneada, Ahmetbey, Büyükkarıştıran, Evrensekiz, Kırıkköy, Sakızköy, İnce, Kavaklı, Üsküp, Kaynarca, Yenice, Çakıllı, Kıyıköy, Sergen belediyeleri bulunmaktadır (MİGM, 2010).



Şekil 33. Kırklareli ve Tekirdağ'ın Karadeniz kıyıları (Google Earth, 2010)

Kırklareli'nin 2000 yılında yapılan genel nüfus sayımına göre nüfusu 328.461 kişidir. 2009 yılında yapılan adrese dayalı nüfus kayıt sistemine göre nüfusu 333.179 kişidir (TÜİK,

2010). Görüleceği üzere Kırklareli il'inde 2000 den 2009'a kadar olan nüfus artışı % 2 civarındadır. Bu Marmara Bölgesi ortalamasının altında bir değerdir. Km<sup>2</sup> ye yaklaşık 51 kişi düşmektedir. Bu ilde Marmara Bölgesi'nin gelişmiş illerine göre az gelişmiş illerindedir. Ancak Tekirdağ'ın yayılım alanı içinde yer almaktadır. Zaman içinde Tekirdağ ticari hacmin artmasıyla bundan yoğun olarak fayda sağlayacak illerin başında Kırklareli gelecektir.



Grafik 9. Kırklareli İlinin 1965-2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010)

Kırklareli'nde sanayi daha çok D-100 karayolu etrafında ve özellikle Lüleburgaz'da yoğunlaşmıştır. Kırklareli'nde sanayi artan bir hızla gelişmektedir. 1987–2001 döneminde yüzde 6,7 ile sanayi, İl'in en hızlı büyüyen sektörü olmuştur. Kırklareli'nin İstanbul ve Avrupa'ya yakın olması bunun temel nedenlerindedir. Kırklareli imalat sanayi gelişmişlik sıralamasında 81 il içerisinde 14. sırada bulunmaktadır. Kırklareli'nde toplam 267 sanayi tesisi bulunmaktadır. Bunların % 88'i Merkez, Babaeski ve Lüleburgaz ilçelerinde geri kalan % 12'si diğer ilçelerde yer almaktadır. Merkez'de 79, Babaeski'de 34, Demirköy'de 2, Kofçaz'da 2, Lüleburgaz'da 121, Pınarhisar'da 11, Vize'de 18 sanayi tesisi mevcuttur. İlin yüzölçümü 6550 km<sup>2</sup>'dir. Arazi varlığının % 41'i kültür arazisi, % 40'ı orman, % 5'i mera, geriye kalan % 14'ü ise kültür dışı arazidir. Tarım yapılan arazinin 556.35 km<sup>2</sup> yani % 21'lik

bölümünde sulama yapılabilmektedir. Bu alanın 436.35 km<sup>2</sup> (% 78'İ) devlet, 120 km<sup>2</sup> (% 22'si) çiftçi imkanları ile sulanmaktadır (Kırklareli Valiliği, 2010).

Kırklareli de nüfus yoğunluğu çok az olan, dağınık yerleşimin hâkim olduğu bir ilimizdir. Kırklareli'nin Karadeniz sahilleri çok bakirdir. Kıyı ilçelerinden Vize ve Demirköy'de özellikle yerli turizm gelişmiştir. İkincil konutlar bu ilçelerin kıyılarında hızla yayılmaktadır. Kıyılarda kıyı kullanımı açısından pek çeşitlilik görülmemektedir. Genellikle plajlar ve küçük balıkçı barınakları hakimdir. Ayrıca uluslararası yollar üzerinde bulunan Lüleburgaz'da diğer ilçelere göre yoğun bir yerleşim söz konusudur. Gelecekte ticari yayılımın Lüleburgaz'dan, Pınarhisar, Babaeski ve Kırklareli merkezine doğru olması beklenebilir. Karadeniz kıyılarında Kıyıköy ve İğneada yerleşimin yoğunlaştığı yerlerdir. Ancak burada da yerleşim daha çok, Balıkesir, Çanakkale, Edirne kıyılarında olduğu gibi ikincil konutlar ve emekliliklerini geçirmek isteyen insanların konutlarından meydana gelmektedir.



Şekil 34. Kıyıköy kıyıları (Google Earth, 2010)

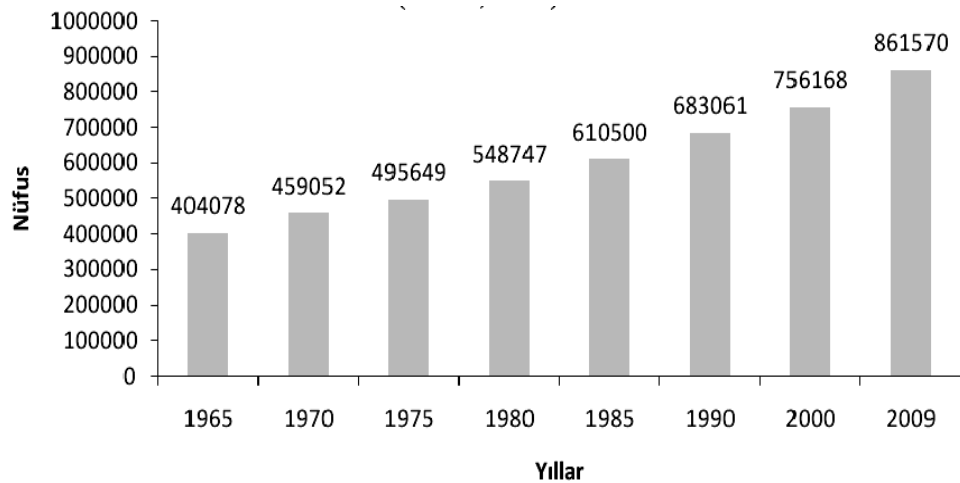
### 3.5.2.9. Sakarya (Adapazarı)

Marmara Bölgesi'nin kuzeydoğu bölümünde yer alan Sakarya ili, 29° 57' ve 30° 53' Doğu Boylamları, 40° 17' ve 41° 13' Kuzey enlemleri arasında yer alır. Sakarya ili 4.817 km<sup>2</sup> lik yüzölçümü ile Türkiye'nin % 0.6 sını oluşturmaktadır. Sakarya (Adapazarı), Bakanlar Kurulu'nun, 06.03.2000 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 593 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Söğütlü ve Ferizli ilçelerini de kapsamına alarak Büyükşehir Belediyesi statüsüne kavuşmuştur.

Sakarya ili Kaynarca, Karasu ve Kocaeli ilçeleri ile Karadeniz'e 52,58 km uzunluğunda kıyısı vardır. Adapazarı bölgesi, tarih boyunca medeniyetlerin kesişme noktasıdır. Sakarya yeryüzü özellikleri açısından plato ağırlıklı durumdadır. İl alanının % 43'ünü oluşturan platolar, yer yer ormanlarla kaplıdır. İl'in en önemli platosu batıdan il topraklarına girerek Sakarya vadisine dek sokulan Kocaeli Platosu'dur. İl'deki yeryüzü şekillerinin platolardan sonra ikinci önemli grubunu dağlar oluşturmaktadır. İl topraklarının % 33.6'lık bölümünü dağlar kaplamaktadır. İl'deki tek düzenli sıradağ Samanlı Dağları'dır. Köroğlu Dağları'nın batı uzantısı olan Samanlı Dağları, ilde Hendek, Akyazı ilçeleri ve Sapanca Gölü'nün güneyinde kalan bölgeyi bütünüyle kaplar. Samanlı Dağları, batıya doğru uzanarak İzmit Körfezi ve Gemlik Körfezi arasını doldurur. Yeryüzü şekilleri açısından il topraklarının üçüncü grubunu ise ovalar oluşturur. Ovalar il alanının % 22.1'ini kaplamaktadır. İlin en büyük ovası Adapazarı (Akova) oluşturmaktadır. Bulduğu yerin yeraltı ve yerüstü zenginlikleri Sakarya'yı bugün gelişmekte olan Türkiye Sanayisi'nin en gözde illerinden birisi durumuna getirmiştir. TEM ve D-100 (E-5) uluslararası karayolları ile Haydarpaşa-Arifiye demiryolu hattı Avrupa'yı, Asya'ya bağlayan uluslararası karayolu ulaşımı olarak Sakarya'nın coğrafi konumunu öne çıkaran süreçlerdir. Ekonomisi bugüne kadar tarım ve ticarete bağlı olarak gelişen Sakarya, 1990'lı yılların başından itibaren sanayi ağırlıklı bir gelişim içine girmiştir. İstanbul, Bursa, ve Kocaeli üçgeninde sanayinin yoğunlaşması, sanayi yatırımcılarını yeni yatırım alanları bulmaya yönlendirmiş dolayısıyla Sakarya ili iyi bir alternatif olmuştur (Sakarya İl Özel İdaresi, 2010, Sakarya Büyükşehir Belediyesi, 2010).

Sakarya İl'inde Merkez belediyesi ile birlikte 16 ilçe ve belediyesi bulunmaktadır. Bunlar; Akyazı, Ferizli, Hendek, Karapürçek, Sapanca, Söğütü, Arifiye, Erenler, Serdivan, Geyve, Karasu, Kaynarca, Kocaali, Pamukova, Taraklı ilçe belediyeleridir. Belde belediyesi olarak da, Altındere, Dokurcan, Kuzuluk, Gökent, Sinanoğlu, Alifuatpaşa, Çamlıca, Darıçayırı, Kurudere, Limandere, Yuvalıdere, Ortaköy belediyeleri bulunur (MİGM, 2010).

Sakarya ili nüfusu düzenli ve hızlı bir şekilde artan illerimizden biridir. 1990 yılında yapılan genel nüfus sayımında Sakarya İl'inin nüfusu 683.061 kişidir. 2000 yılında yapılan genel nüfus sayımında nüfusu 756.168 kişidir. 2009 yılında yapılan adrese dayalı nüfus kayıt sistemine göre ise Sakarya'nın nüfusu 861.570 kişidir (TÜİK, 2010). 2000 yılından 2009 yılına kadar Sakarya'nın nüfusu % 14 civarında artmıştır. 17 Ağustos 1999 tarihinde meydana gelen Marmara Depreminde büyük yara almış olan Sakarya'nın son 9 yıllık süre içinde artan nüfusu dikkat çekicidir. Bu büyük depremin yarattığı yıkım olmasaydı, bugün İzmit ve Sakarya'nın nüfusu daha hızlı artabilirdi. Bu iller ekonomide önemli yol alabilirdi. Bu açılarından bu iller büyük darbe almış gibi görünse bile, bu deprem bu illerin ne kadar kötü yapılandığını göstermiştir. Bu deprem bu iller ve özellikle yakın iller için ders olmuş, kanunlar değiştirilmiş ve depreme uygun yeni yapı yönetmelikleri çıkarılmıştır. Belediyelerin sorumlulukları arttırılmıştır. Kaçak yapılaşmayı önleyici tedbirler, çok yeterli olmasa da arttırılmıştır. 4.817 km<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip olan Sakarya İl'inde km<sup>2</sup> ye 178 kişi düşmektedir.



Grafik 10. Sakarya İlinin 1965–2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010)

Sakarya ili Marmara Bölgesindeki pek çok il gibi dağınık bir yerleşime sahiptir. Pek çok ile göre nüfus yoğunluğu fazla olsa bile, çok geniş yüzölçümü kentin iç içe binalardan oluşan sıkışık bir görüntü kazanmasını engellemiştir. İl'de yoğunluk daha çok Adapazarı merkezinde yoğunlaşmıştır. Bu yoğunluk Sapanca gölü ve civarına doğru uzanmaktadır. Bunda hemen Sapanca Gölü'nün kuzeyinden geçen uluslararası yol etkili olmuştur. Sakarya İlinin kıyısındaki ilçeleri Kaynarca, Karasu ve Kocaali'dir. Bu kıyı ilçelerinden en çok ilgiyi Karasu ve Kocaali ilçesi görmektedir. Doğal plajların yaygınlığı bunda etkili rol oynamıştır.

Karadeniz Kıyısındaki Karasu Plajı, yaklaşık 20 km uzunluğunda geniş bir kumsala sahiptir. Bu kumsaldaki ince kumların romatizmal hastalıklara iyi geldiğinin düşünülmesi, tertemiz suyu ve doğasıyla Karasu ilçesi yaz aylarında her zaman ilgi odağı olmaktadır. Sakarya ilinin ve yakın illerin bu ilçeye yoğun talebi olmaktadır. Bu nedenle ilçede ikincil konutlar, otel ve pansiyonlar bulunmaktadır. Kıyıda çok geniş ve uzun kumsalları ile dikkat çeken Karasu kıyılarında bunun yanında, kafeteryalar, eğlence yerleri yoğun olarak dikkat çekmektedir. Ayrıca yerel ölçekte balıkçılık yapılmaktadır. Kıyılar büyük ölçüde turizm amaçlı kullanılmaktadır. Kaynarca ve Kocaali ilçeleri ise, Karasu'ya göre daha bakir sayılır. Buradaki kıyılarda ikincil konutlar daha çok dikkat çekmektedir. Sakarya kıyılarının daha çok bakir olması, yerel yönetimlere iyi bir kıyı planlaması yapmaları için fırsatlar sunmaktadır.

Ancak, Sakarya'nın Karasu İlçesi, Sakarya Nehri' nin ağzının doğusuna inşa edilen kıyı yapısı nedeniyle kıyı çizgisi üzerinde dramatik değişiklikler gelişmiştir. 2 kilometrelik şeritte 2006 yılından bu yana aşınım 2009 yılında en doruk noktasına ulaşmış olup Karadeniz eski kıyı çizgisinden yer yer 100 metre içeri sokulmuştur. Kıyıdaki bozulma bu şekli ile devam etmesi durumunda birkaç yıl içersinde Karadeniz ilçe merkezine sokulacaktır. Ülkemizde çok sıklıkla görülen bu durumun esas kaynağı yeterince araştırma, model ve plan çalışması gerçekleştirilmeden kıyı yapılarının inşasıdır. Benzer durumlar genellikle liman, barınak, rıhtım, vb. kıyı yapılarında sıklıkla yaşanmaktadır. Bölgedeki hâkim oşinografik özellikleri yeterince araştırmadan, masa başı çevre etki değerlendirme raporlarının bir sonucu olarak gelişen bu türlü büyük boyutlardaki çevre sorunları karşısında yerel yönetimler gerek mali yapılarıyla gerekse teknik alt yapıları ile kifayetsiz kalmaktadır.



Şekil 35. Karasu kıyıları Landsat TM (1999) ve IKONOS (2010) uydu görüntüleri.



Bunun yanı sıra kıyı kanununun gereklerini yeterince yerine getirmeyen yerel yönetimler çeşitli derecelerden mağduriyetlerinde bir diğer önemli kaynağıdır. Söz Karasu örneğinin ise Kıyı Mühendislerince yeniden değerlendirilip sorunlarına çözüm yolları araştırma gerekmektedir. Günümüzde pek çok iyileştirme projeleri başarı ile uygulanmaktadır. Sıkıntı kaynak sorunudur.



Foto 8. Sakarya'nın Karasu sahilleri ve kıyı erozyonu  
(Hürriyet Gazetesi Arşivi, 14 Mart 2010)

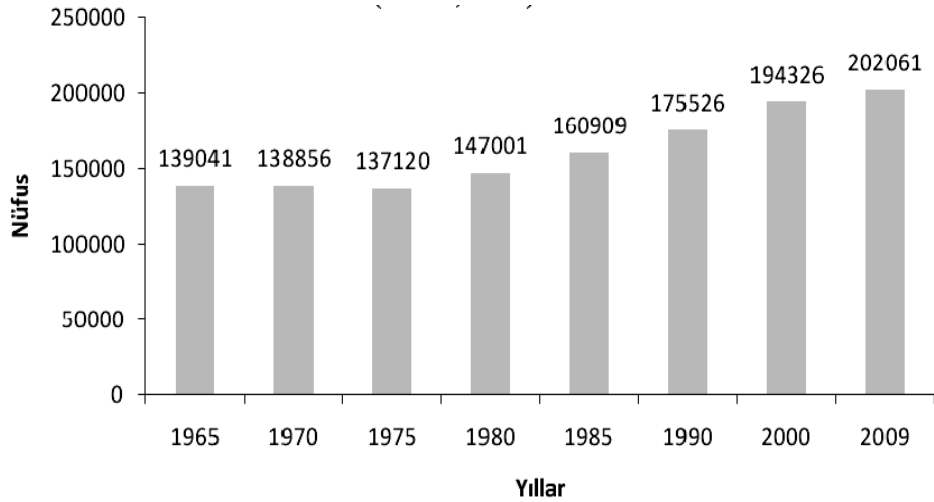
### 3.5.2.10. Bilecik

Bilecik ili çalışma sahası içinde olup tek denize kıyısı olmayan ildir. Bilecik, Marmara Bölgesinin güneydoğusunda Marmara, Karadeniz, İç Anadolu ve Ege Bölgelerinin kesim noktaları üzerindedir. 39° ve 40° 31' kuzey enlemleri ile 29° 43' ve 30° 41' doğu boylamları arasında bulunmaktadır. Doğudan Bolu ve Eskişehir, güneyden Kütahya, batıdan Bursa, kuzeyden Sakarya illeri ile çevrilidir. Bilecik 4321 km<sup>2</sup> lik alanı ile Türkiye'nin küçük illerinden birisidir. Alan sıralaması bakımından 65. sırada yer almaktadır. Bilecik'te ilk yerleşim MÖ 3000'den öncelere rastlamaktadır. Anadolu'da Tunç Çağına geçiş sürecinde önemli bir yeri olan Bilecik'ten MÖ 3000'lerde tunç yapımı için kalay çıkarıldığı bilinmektedir. İlin bilinen en eski isimleri Agrilion ve Agrillum'dur (Bilecik Valiliği, 2010). Bilecik ili toprakları tepelik alanlar, dik ve derin vadilerle yarılmış aşınım düzlükleridir. Kuzey Anadolu kenar dağları, yani, Karadeniz Dağlarının başlangıç merkezi, İç Anadolu platolarının başlangıç yeri, Marmara Bölgesi'nin ise kıyı ve akarsu ovalarının sona erdiği

alanlarının tamamı ilin sınırları içerisindedir (Bilecik Sağlık müdürlüğü, 2010, Bilecik Özel İdare, 2010).

Bilecik iline bağlı Merkez, Bozüyük, Gölpazarı, İnhisar, Osmaneli, Pazaryeri, Söğüt, Yenipazar olmak üzere 8 ilçesi ve ilçe belediyeleri yer alır. Belde belediyesi olarak; Cihangazi, Dodurga, Taprak, Bayırköy, Vezirhan, Çaltı, Küre belediyeleri bulunur (MİGM, 2010).

Bilecik ilinin nüfusu 1975 yılından sonra bir artış eğilimine girmiştir. 1975 yılında yapılan genel nüfus sayımına göre Bilecik ilinin nüfusu 137.120 kişi iken, 2009 yılında adrese dayalı nüfus kayıt sistemine göre Bilecik ilinin nüfusu 202.061 kişi olmuştur (TÜİK, 2010). Komşu iller kadar artmasa bile nüfusta düzenli bir artış söz konusudur. Bilecik'te km<sup>2</sup> ye yaklaşık 47 kişi düşmektedir.



Grafik 11. Bilecik İlinin 1965-2009 yılları arası nüfus dağılımı (TÜİK, 2010)

Bilecik, Marmara Bölgesinin güneydoğu ucunda yer almakta ve Marmara Bölgesi'nin ticari hacminde faydalanmaya çalışmaktadır. Sakarya, İzmit ve Bursa'dan başka alternatif arayışında olan sanayinin yavaş yavaş ilgi alanı olmaya başlamıştır. Ancak Bilecik yine de bir ard alan olarak Marmara Denizi'nin ticari hacminde yeterince pay alamamaktadır. Bilecik'in, Marmara Denizi'ne kıyısı olmaması nedeniyle BKAY açısından bir çalışma bulunmamaktadır.

### 3.6. Anketler

Çalışma kapsamında yüz yüze görüşmeler yanında anket çalışmaları da gerçekleştirilmiştir. Üç ana grupta derlenen anket çalışmaları Yerel Yönetimler, Üniversiteler ve Genel olarak adlandırılan gruplara uygulanmıştır(Ek.1, Ek.2, Ek.3). Yerel Yönetimler grubunda Marmara Bölgesinde ziyaret edilen ve anket formu temin edilen yerel yönetim birimlerinin en alt kademesinden en üst kademesi gibi geniş bir dağılımda uygulanmıştır. Üniversite olarak adlandırılan grup Marmara Bölgesinde bulunan Edirne, Çanakkale 18 Mart, Namık Kemal, İstanbul, Yalova ve İstanbul Teknik Üniversitelerinde, Akademisyen, Öğrenci, İdari Personel' e uygulanmıştır. Genel olarak adlandırılan grup Marmara Bölgesinde en geniş katılımı sağlayacak şekilde örnekleme tabii tutulmuştur. Gerçekleştirilen 742 sayıda anket içinden her gruba 200 adet gelecek şekilde rastlantısal bir seçime tabii tutulmuştur. Toplamda 600 kişiyi bulan örneklem SPSS programı yardımı ile istatistiksel analizi gerçekleştirilmiştir.

Anketlerin demografik bilgileri aşağıdaki tablolarda verilmektedir.

Tablo 5. Cinsiyet (Ek.1-3. 1. Soru)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Erkek	132	66,0
Kadın	68	34,0
Toplam	200	100,0
Yerel Yönetimler	Adet	Yüzde
Erkek	141	70,5
Kadın	59	29,5
Toplam	200	100,0
Üniversite		
Erkek	100	50,0
Kadın	100	50,0
Toplam	200	100,0
Toplam		
Erkek	373	≈62,0
Kadın	227	≈38,0
Toplam	600	100,0

Tablo 6. Yaş (Ek.1-3. 2. Soru)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
15-20	25	12,5
21-30	37	18,5
31-40	66	33,0
41 ve üstü	72	36,0
Toplam	200	100,0
Yerel Yönetimler		
15-20 yas	1	,5
21-30 yas	19	9,5
31-40 yas	62	31,0
41 ve üstü	118	59,0
Toplam	200	100,0
Üniversiteler		
15-20	78	39,0
21-30	107	53,5
31-40	9	4,5
41 ve üstü	6	3,0
Toplam	200	100,0

Tablo 7. Meslek (Ek.1-3. 3. Soru)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
İşçi	32	16,0
Memur	85	42,5
Yönetici	19	9,5
İşsiz	1	,5
Ev Hanımı	8	4,0
Öğrenci	27	13,5
İş adamı	28	14,0
Toplam	200	100,0
Yerel Yönetimler		
	1	,5
İşçi	19	9,5
Memur	90	45,0
Yönetici	88	44,0
Diğer	2	1,0
Toplam	200	100,0
Üniversiteler		
Öğretim Üyesi	20	10,0
Öğrenci	178	89,0
İdari Personel	2	1,0
Toplam	200	100,0

Tablo 8. “Genel” Grubun eğitim düzeyine ilişkin tablo (Ek.1. 4. Sorusu)

	Kişi Sayısı	Yüzde
	1	,5
İlkokul	8	4,0
Lise	58	29,0
Lisans	109	54,5
Y lisans	22	11,0
Doktora	2	1,0
Toplam	200	100,0

Tablo 9. “Yerel Yönetim” Grubuna ait çalışma süresi ve bölümüne ilişkin tablo  
(Ek. 2. 5. Sorusu)

	Kişi Sayısı	Yüzde
0-1 Yıl	11	5,5
2-5 Yıl	34	17,0
6-9 Yıl	12	6,0
10 Yıl ve üstü	143	71,5
Toplam	200	100,0
Hizmetli	2	1,0
Teknik	78	39,0
İdari	115	57,5
Diğer	5	2,5
Toplam	200	100,0

Tablo 10. Kullanım Amacı (Ek.1-3. 6. ve Ek.2. 8. Sorular)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde	
Ulaşım	18	9,0	<p>AMAC</p>
Ticaret	2	1,0	
Tatil	53	26,5	
Gezinti ve dinlenme	117	58,5	
Hobi	10	5,0	
Yerel Yönetimler			<p>AMAÇ</p>
Diğer	2	1,0	
Ulaşım	24	12,0	
Ticaret	3	1,5	
Tatil	28	14,0	
Gezinti ve dinlenme	137	68,5	
Hobi	6	3,0	
Toplam	200	100,0	
Üniversite			<p>AMAC</p>
Diğer	2	1,0	
Ulaşım	20	10,0	
Tatil	46	23,0	
Gezinti ve dinlenme	129	64,5	
Hobi	2	1,0	
Diğer	1	0,5	
Toplam	200	100,0	

Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere Ek.1 6.soru, Ek.2 8.soru ve Ek.3 6. Sorulara tüm gruplarda kıyılardan yararlanma amacı ağırlıklı olarak “Gezinti ve Dinlenme” olarak işaretlenmiştir. Bir sonraki işaret ise “Tatil” olarak görülmektedir. Deniz ulaşımı her geçen gün artan önemine ve getirilerine rağmen kıyılardan ulaşım adına pek yararlanıldığını söylemek mümkün değildir. Ait olduğumuz toplumu denizci olarak adlandıramayacağımız aşikâr bir gerçektir ancak hobilerimiz arasında kıyı ile ilgili hemen hemen hiçbir konunun girmemesi KAY konusunda alınması gereken yolun ne kadar olduğunu da göstermektedir.

Kullanım sıklığını gösteren tablodan (Ek.1 7. Soru, ek.2 9. Soru ve Ek.3 7.soru) görüleceği üzere kıyılardan faydalanma sıklığı “nadiren”, “Ayda bir” ve “Hafta Sonu” şeklinde tecelli etmiştir. Eğitim seviyesi artıkça kıyılardan faydalanma nadirende hafta sonuna doğru kaymaktadır. Hobiler arasında kıyı ve denizcilik faaliyetlerinin yer almaması nedeni ile kullanım oranları düşmektedir. Bir önceki tabloda da görüleceği üzere kıyılardan faydalanma sıklığı ile ulaşım arasında da bir ilişki söz konusudur. İstanbul’ da düzenlenen “Interferry 2009” adlı toplantının sonuç bildirgesinde vurgulandığı üzere kıyılardan faydalananlarda kullanımın birincil basamağı “ulaşım” sektörüdür. Örnek grubumuzun da kıyılardan bu basamaktan başlayarak ilgilendikleri görülmektedir.

Anketlerde kıyılarınızda hangi faaliyeti görmek istersiniz sorusuna (Ek.1 8 soru, Ek.2 10.soru ve Ek.3 8.soru) büyük bir çoğunluk “Cafe ve Restoranlar”, “Eğlence Yerleri (Lunapark vb)”, “Konser Alanları (Anfi-tiyatro vb)” ve “Tenis, Futbol ve Basket sahaları” görmek istediklerini belirtmiş olup gruplar arasında bu konuda bir ayırım olmayıp hemen hemen sonuçlar birbirine çok yakındır.

Anket sonuçlarına göre en az istenilen faaliyet ise “Dolum Tesisleri”, “İthalat ve İhracat Limanı” olarak karşımıza çıkmıştır. Konu olarak “Kumsal-Plaj” gruplar arasında en ayırt edici seçim olmuştur. Genel olarak adlandırılan grup içinde %5 olarak işaretlenen “Kumsal-plaj” Üniversite grubunda %7 ve Yerel Yönetimler grubunda kullanımda %7.5 oranında istenilen faaliyet olarak tercih edilmiştir.



Tablo 11. Kullanım sıklığı

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde	PERİYOT
Hergün	7	3,5	<p>PERİYOT</p>
Hafta sonu	47	23,5	
Ayda bir	64	32,0	
Nadiren	73	36,5	
Diğer	9	4,5	
Yerel Yönetim			<p>PERİYOT</p>
Hergün	8	4	
Hafta sonu	59	29,5	
Ayda bir	57	28,5	
Nadiren	68	34,0	
Diğer	8	4,0	
Üniversite			<p>PERİYOT</p>
Hergün	17	8,5	
Hafta sonu	68	34,0	
Ayda bir	63	31,5	
Nadiren	45	22,5	
Diğer	7	3,5	

Tablo 12. Kıyı Yapıları (Ek.1-3, 9. ve Ek.2. 11. soruları)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Diğer	40	20,0
Tehlikeli	19	9,5
Dolum	2	1,0
Santral	67	33,5
Liman	69	34,5
Çevre kirliliği	3	1,5
Atık depo	200	100,0
Toplam		
Yerel Yönetim		
Diğer	47	21,5
Tehlikeli	27	13,5
Dolum	6	3,0
Santral	76	38,0
Liman	42	21,0
Çevre kirliliği	2	1,0
Atık depo	200	100,0
Toplam		
Üniversite		
Diğer	14	7,0
Tehlikeli	7	3,5
Dolum	4	2,0
Santral	62	31,0
Liman.	111	55,5
Çevre kirliliği	2	1,0
Atık depo	200	100,0
Toplam		

Katılımcılar tüm gruplar içinde “Çevre Kirliliği” ni bir kıyasal durum olarak kabul ettikleri görülmektedir ki bu son derece dikkate alınması gereken önemli bir bulgu olarak karşımıza çıkmaktadır (Tablo 12). Üniversite grubunda %55 olarak işaretlenmiş olması eğitim artıkça çevre duyarlılığının arttığı beklentilerin farklılaştığını göstermektedir. Liman sahasının yaklaşık olarak %30 ve üstü olarak işaretlenmiş olması Marmara Bölgesindeki liman sahalarının sıklığına işaret etmektedir. Kıyı yapılarından “Diğer” grubunda %20 lere işaretlenmiş olması anketin bu sorusunun ve şıklarının yeterince kapsayıcı olmadığını ifade etmekle birlikte bölgedeki farklılaşmış kıyı yapılarına da işaret etmektedir.

Tablo 13. Tehdit (Ek.1-3, 10. ve Ek.2. 12. soruları)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Evet	159	79,5
Hayır	25	12,5
Kararsız	16	8,0
Toplam	200	100,0
Yerel Yöentim		
Evet	165	82,5
Hayır	21	10,5
Kararsız	14	7,0
Toplam	200	100,0
Üniversite		
Evet	166	83,0
Hayır	21	10,5
Kararsız	13	6,5
Toplam	200	100,0

Katılımcılar bir önceki tabloda işaretledikleri kıyı yapılarını ezici bir oranda tehdit olarak görüyorlar (Tablo 13). Aşağıdaki tabloda görüleceği üzere her grup bazında aynı ezici çoğunluk kıyılara yeterli önemin gösterilmediği işaretlemiştir. Bir sonraki tabloda da görüleceği üzere hemen hemen aynı oranda ezici bir çoğunluk kıyılarda yeterli çalışmalar gerçekleştirilmediğini işaretlenmiştir. Yani her grup bazında kıyıların tehdit altında olduğuna, yeterli önemin gösterilmediğine ve kıyılar ile ilgili çalışmaların gerçekleştirilmediğine inanıyor. Her grup içinde kararsızların sayısının az olması ise durumun değerlendirmesindeki keskinliği ifade etmektedir. Doğal ortamın gerçeğinden bağımsız olarak düşünüldüğünde insanların kıyılara ilişkin bakışları doğal yaşamın bozulduğu yönünde tecelli etmiştir. Bu durumun eğer gözlemlere dayalı olarak geliştiğini düşünecek olursak kıyı kullanımları sırasında tüm grupların kıyılara ilişkin değişimler konusunda daha farkındalık geliştirdiklerini düşünebiliriz.

Tablo 14. Kıyılarına yeterli önem (Ek.1-3, 11. ve Ek.2. 13. Soruları)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Evet	16	8,0
Hayır	161	80,0
Kararsız	24	12,0
Yerel Yönetim		
Evet	26	13,0
Hayır	147	73,5
Kararsız	27	13,5
Üniversite		
Evet	8	4,0
Hayır	176	88,0
Kararsız	16	8,0

Tablo 15. Yeterli çalışma (Ek.1-3, 12. ve Ek.2. 14. Soruları)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Evet	13	6,5
Hayır	167	83,5
Kararsız	20	10,0
Yerel Yönetim		
Evet	14	7,0
Hayır	162	81,0
Kararsız	24	12,0
Üniversite		
Evet	2	1,0
Hayır	169	84,5
Kararsız	29	14,5

Tezin ağırlık eksenini olan Kıyı Alanları Yönetiminin, Dünya’ da olduğu üzere ülkemizde de yeni yeni gelişmekte olduğu tüm kaynaklarda ifade edilmesine rağmen ilgili konu hakkında beklentinin üstünde duyum ve bilgi sahipliği olduğu görülmüştür. İlgili durum aşağıdaki tabloda görülmektedir. Katılımcıların tüm gruplarda yarısından fazlası KAY hakkında

bilgi sahibidir. Yerel Yönetim grubunda %60 olan farkındalık ümit vericidir. Üniversite grubu içerisinde %56 lık bir duyum ve farkındalık ise beklentinin altındadır.

Tablo 16. Kıyı Alanı Yönetimi kavramını daha önce duydunuz mu? ((Ek.1-3, 13. ve Ek.2. 15. soruları)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Evet	105	52,5
Hayır	95	47,5
Toplam	200	100,0
Yerel Yönetim		
Evet	120	60,0
Hayır	80	40,0
Toplam	200	100,0
Üniversite		
Evet	112	56,0
Hayır	88	44,0
Toplam	200	100,0

Yerel Yönetimler grubu için hazırlanan ankette sorulan “Çalıştığınız kurumun Kıyı Alanları ile ilişkisi var mı?” sorusuna (Ek.2. 17. Sorusu) ilişkin verilen cevaplara ilişkin tablo aşağıda verilmektedir. İlgili tabloda da görüleceği üzere Yerel Yönetimlerin KAY ilişkisi olduğu açık şekilde görülmesine rağmen bir önceki soruya verilen %60 lık bir duymuşluk-haberdarlık ilgili kurumlardaki çalışanların KAY mevzusuna bakışlarının “Bürokratik” olduğunu bizlere düşündürmektedir. Kıyı Alanları Yönetiminin ülkemiz gerçeğinde ki en büyük probleminin bu olduğunu bir kez daha ortaya çıkaran bu gerçeklik aynı zamanda KAY konusunda tüm gerçekleştirilen çalışmaları derlemek üzere “**Kıyı Alanları Yönetimi Üst Çatı**” sının kurulması gerektiğini bizlere düşündürmektedir.

Tablo 17. Çalıştığınız kurumun Kıyı Alanları ile ilişkisi var mı? (Ek.2. 17. Sorusu)

	Kişi Sayısı	Yüzde
Evet	169	84,5
Hayır	31	15,5
Toplam	200	100,0

Katılımcılara sorulan “Bölgenizdeki kıyılar (deniz, akarsu, göl) yeterince temiz midir?” sorusuna (Ek.1-3, 15. Sorusu) ilişkin anket sonuçları aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Tablo 18. Bölgenizdeki kıyılar (deniz, akarsu, göl) yeterince temiz midir? (Ek.1-3, 15. sorusu)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Evet	16	8,0
* Hayır	149	74,5
Kararsız	35	17,5
Toplam	200	100,0
Yerel Yönetim		
Evet	22	11,0
* Hayır	149	74,5
Kararsız	29	14,5
Toplam	200	100,0
Üniversite		
Evet	4	2,0
x <b>Hayır</b>	<b>178</b>	<b>89,0</b>
Kararsız	18	9,0
Toplam	200	100,0

Birbirine çok yakın sonuçlar bize, kıyıların temiz olmadığı algısının insanlarda oluştuğunu göstermektedir (tablo 18). Marmara Bölgesi kıyılarının temizliğine ilişkin “Üniversite Grubu”nun %89 gibi hemen hemen tamamen olmak üzere kıyıların temiz olmadığına ilişkin kararları bir kanaatten öte bilimsel gerçekliğe dayalı olduğundan hareket edecek olursak, ulaşılabilecek olan sonuç kıyıları için korumaktan öte iyileştirme çalışmalarını başlatmamız gerektiği olacaktır.

Genel gruba sorulan “Bölgenizdeki kıyıların (deniz, akarsu, göl) kirlenmesindeki nedenler nelerdir?” sorusuna (Ek.1.16. sorusu) verilen cevaplar birden çok cevap seçeneği nedeni ile tüm maddeleri (Gemi, Evsel, Sanayi Atıkları, Döküm Malz., Balık Çiftlikleri, vb.) kapsamıştır. Tüm katılımcıların anket cevaplarında “Diğer” seçeneğinin işaretlenmiş olması ankettin seçeneklerinin yeterli kapsayıcılıkta olmadığını gösterdiği gibi aynı zamanda Marmara Bölgesi kıyılarında çok farklı kirletici kaynakların olduğunu da ifade etmektedir. Balık Çiftliklerinin bölgemizde nadir olması ve hatta kanun çerçevesinde neredeyse yasak olması nedeni ile ilgili seçeneğin işaretlenmiş olması genel bir kanaati ifade etmektedir.

Tablo 19. Bölgenizde kıyı kirliliği ile (deniz, akarsu ve göl) yeterince mücadele ediliyor mu?  
(Ek.1-3. 17. ve Ek. 21. soruları)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Evet	24	12,0
Hayır	122	61,0
Kararsız	54	27,0
Toplam	200	100,0
Yerel Yönetim		
Evet	41	20,5
Hayır	105	52,5
Kararsız	54	27,0
Toplam	200	100,0
Üniversite		
Evet	5	2,5
Hayır	165	82,5
Kararsız	30	15,0
Toplam	200	100,0

Yukarıdaki tabloda görüleceği üzere “Bölgenizde kıyı kirliliği ile (deniz, akarsu ve göl) yeterince mücadele ediliyor mu?” (Ek.1-3. 17. Ek. 21. soruları) sorusuna ilişkin sonuçlar “Bölgenizdeki kıyılar (deniz, akarsu, göl) yeterince temiz midir?”, “Yeterli çalışma”, “Kıyılara yeterli önem” Sorularına ilişkin sonuçlar ile grup bazında tam uyum halindedir. Kararsızların yüksek varlığı katılımcıların yapılanlar konusunda bilgiye sahip olmadıklarını düşündürmektedir. Çünkü ülkemiz bürokratik yapısı halkın doğrudan katılımını içermemektedir. Bu nedenle tarafımızdan önerilen “Kıyı Alanları Yönetimi Üst Çatı” kuruluşunda halkın doğrudan katılımı öngörülmektedir.

Aşağıdaki tabloda görüleceği üzere “Bölgenizdeki kıyıların kirlilik oranı size göre her yıl artıyor mu?” (Ek.1-3 18. ve Ek.2 22. soruları) sorusuna ilişkin sonuçlar yukarıda verilen “Yeterli çalışma”, “Kıyılara yeterli önem” Sorularına ilişkin sonuçlar ile grup bazında genel bir uyum halindedir.

Tablo 20. Bölgenizdeki kıyıların kirlilik oranı size göre her yıl artıyor mu? (Ek.1-3 18. ve Ek.2 22. soruları)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Evet	94	47,0
Hayır	53	26,5
Bilmiyor	53	26,5
Toplam	200	100,0
Yerel Yönetim		
Evet	98	49,0
Hayır	64	32,0
Bilmiyor	38	19,0
Toplam	200	100,0
Üniversite		
Evet	129	64,5
Hayır	17	8,5
Bilmiyor	54	27,0
Toplam	200	100,0



Nadir kullanımların farkındalıkları artırdığı düşünülerek insanların nadir faaliyette bulunduğu ve sosyo ekonomik talep geliştirdiği kıyılardaki doğal dengenin her geçen gün bozulduğunu ifade etmişlerdir. İlgili sonuç “Bölgenizdeki kıyılar (deniz, akarsu, göl) yeterince temiz midir?” için geliştirdiğimiz kanaat olan Marmara Bölgesi kıyıları için korumaktan öte iyileştirme çalışmalarını başlatmamız gerektiğini pekiştirmektedir.

Ankette “Hangi Unsurları Kıyı Alanlarınız için daha öncelikli tehdit unsuru olarak algılıyorsunuz?” (Ek1-3 19. ve Ek.2 23. soruları) sorusuna verilen cevaplar ağırlıklı olarak “Çevre Kirliliği” ve “Çarpık Kentleşme” konularında odaklanmıştır. İlgili soruya katılımcıların (üç grup birlikte) “Diğer” seçeneği işaretlemiş olması ilgili seçeneklerin kapsayıcılığının düşük olduğunu kanıtladığı gibi Marmara Bölgesi kıyılarında gerçekleşen faaliyetlerin çeşitliliğinin tehdit algılamasında da kendisini ifade ettiğini kanıtlamaktadır.

Anket soruları arasında tezimiz için en önemli olanlardan biri olan “Sizce kıyı ile ilgili yatırımları yapmak hangi kamu kurumunun görevi olmalıdır?” (Ek.1-3 20. ve Ek.2 24. soruları) ilişkin sonuçlar aşağıdaki tabloda verilmektedir. Üniversite grubu yetkilerin %41,5 oranında Çevre ve Orman Bakanlığı bünyesinde toplanarak Merkezi Yönetimin uhdesinde kalması konusunda odaklanır iken, Genel ve Yerel Yönetimler grubu %51 ve 58 oranlarında Yerel Yönetimlerin kıyılarda sorumluluk almasını istemektedirler. Yerel Yönetim grubundan %58 ile kendisini ifade eden sorumluluk talebi ülke gerçekliği ile irdelenecek olursak insani altyapı eksikliğinin en büyük problem olduğunu yüzyüze gerçekleşen görüşmelerde kendini göstermiştir. Bunun yanı sıra Ek.2.de 15.sıradan sorulan “Kıyı Alanı Yönetimi kavramını daha önce duydunuz mu?” sorusuna Yerel Yönetimler grubundan elde edilen %60’ lık katılım ile uyumlu çıkması rastlantısal olmaktan öte anlamlar içermektedir. Yerel Yönetimlerde çalışanlar KAY konusunda kendilerini yeterli görmemekle birlikte Merkezi Yönetim birimlerine de açıkça bir yönelim sergilemektedirler. Bunda yukarıda verilen “Yerel Yönetim”e ait çalışma süresi ve bölümüne ilişkin tabloda görüleceği üzere katılımcıların %71,5 on yıldan fazla bir süredir sistemin içinde olduklarından elde ettikleri tecrübelerin etkisi yadsınmamalıdır.

Tablo 21. Sizce kıyı ile ilgili yatırımları yapmak hangi kamu kurumunun görevi olmalıdır?  
(Ek.1-3 20. ve Ek.2 24. Soruları)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Yerel Yönetimler	102	51,0
Çevre ve Orman Bk.	39	19,5
Maliye Bk.	5	2,5
Özel Sektör	7	3,5
Kültür ve Turizm Bk.	47	23,5
Toplam	200	100,0
<b>Yerel Yönetim</b>		
Yerel Yönetimler	116	58,0
Çevre ve Orman Bk.	50	25,0
Maliye Bk.	2	1,0
Özel Sektör	3	1,5
Kültür ve Turizm Bk.	29	14,5
Toplam	200	100,0
<b>Üniversite</b>		
Yerel Yönetimler	65	32,5
Çevre ve Orman Bk.	83	41,5
Maliye Bk.	2	1,0
Özel Sektör	1	,5
Kültür ve Turizm Bk.	49	24,5
Toplam	200	100,0

Yukarıdaki Tablodan yapılan çıkarımlara tezat bir yapı içinde kıyıları konusu da Yerel Yönetimlere daha fazla sorumluluk verilmesi, ilgili gruplarda ezici bir çoğunluk tarafından talep edilmektedir. Bu aynı zamanda KAY' ın yerellik ilkesi ile uyumludur. Bir önceki tablo ülke gerçekliği yaklaşımını ifade ederken aşağıdaki tablo güncel ve olması gereken yaklaşımı yansıtmaktadır.

Tablo 22. Yerel yönetimlerin kıyı yönetimi ile ilgili yetkileri arttırılmalı mıdır? (Ek.1-3. 21. ve Ek.2 25. soruları)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Evet	145	72,5
Hayır	23	11,5
Karasız	32	16,0
Toplam	200	100,0
Yerel Yönetim		
Evet	163	81,5
Hayır	15	7,5
Karasız	22	11,0
Toplam	200	100,0
Üniversite		
Evet	162	81,0
Hayır	15	7,5
Karasız	23	11,5
Toplam	200	100,0

Ek.2 26., 27. ve 28. Sıralardan sorulan “Sizce belediyenizde kıyı planlaması ile ilgili yeterince uzman çalışıyor mu?”, “Belediyenizde kıyı planlaması ile ilgili yeterince eğitim aldınız mı?” ve “Kıyı Planlaması ile ilgili yeterli bilgiye sahip olduğunuza inanıyor musunuz?” sorularına ilişkin olarak aşağıda verilen tablo ise KAY konusunda yerel yönetimlerin hem nicelik hem de nitelik açısından yeterli seviyede olmadığını göstermektedir. Yüksek sayıda Kararsız seçeneği insani altyapının geliştirilebilir olduğuna ilişkin yorumlanması gerektiği yapılan yüz yüze görüşmelerde müşahide edildiği gibi %79 oranında KAY konusunda meslek içi eğitim alınmadığı bilgisini içeren aşağıdaki tablo ile kendisini ifade etmektedir. Yerel yönetim çalışanlarının %66 oranındaki yeterli bilgi sahibi olduğuna inanmamışlıkları aynı zamanda yukarıdaki diğer sonuçlar ile uyum halindedir. %22 olarak tecelli eden bilmiyorum oranı ise KAY hakkında hiçbir bilgiye sahip olunmamasından kaynaklanmaktadır.

Tablo 23. Yerel Yönetimlerde KAY konusunda bilgili uzman var mı? Meslek içi Eğitim alımı ve yeterli bilgiye sahip olup olunmadığı (Ek. 2 26, 27. ve 28. soruları)

Uzman varlığı	Kişi Sayısı	Yüzde
Evet	25	12,5
Hayır	106	53,0
Karasız	69	34,5
Toplam	200	100,0
Meslek içi eğitim		
Hic Almadım	158	79,0
Biraz Aldım	33	16,5
Yeterince Aldım	9	4,5
Toplam	200	100,0
Yeterli Bilgi Sahipliği		
Evet	24	12,0
Hayır	132	66,0
Bilmiyor	44	22,0
Toplam	200	100,0

Tablo 24. Bölgenizdeki kıyılarla ilgili bir “Kıyı Yönetim Planı” var mı? (Ek. 1-3 23. ve Ek.2 29soruları)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Evet	14	7,0
Hayır	39	19,5
Bilmiyor	147	73,5
Toplam	200	100,0
Yerel Yönetim		
Evet	25	12,5
Hayır	45	22,5
Bilmiyor	130	65,0
Toplam	200	100,0
Üniversite		
Evet	25	12,5
Hayır	142	71,0
Bilmiyor	33	16,5
Toplam	200	100,0

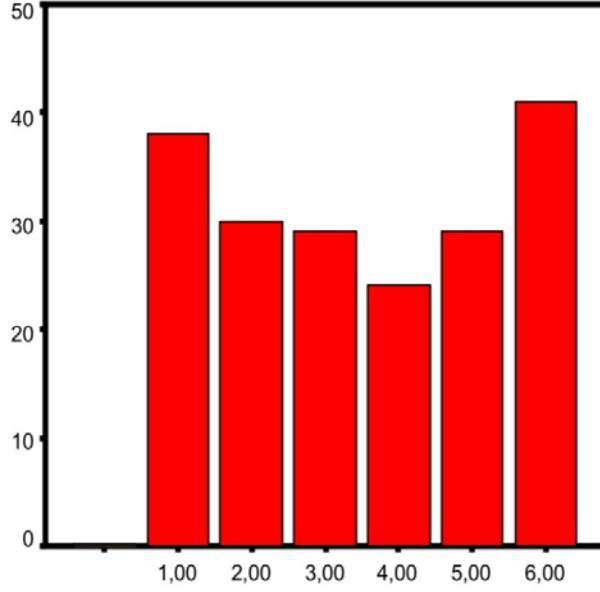
Ek. 1-3 23. ve Ek.2 29 sırdan sorulan “Bölgenizde KAY planı var mı?” sorularına ilişkin verilen cevaplarda kıyılar ile ilgili alınan kararlara halkın doğrudan katılımı söz konusu olmadığından “Genel” ve “Yerel Yönetim” gruplarınca ağırlıklı olarak bilmiyorum işaretlenmiştir. Üniversite grubunda ağırlıklı olarak hayır’ ın işaretlenmiş olması Marmara Bölgesi ölçeğinde bir planın olmadığını, yapılması gerektiğini ifade etmektedir. Bunun yanı sıra “Üniversite” grubu içinde %12,5 ile bir KAY planının varlığı vurgulanmıştır ki bu planın yerel ölçekte olduğunu bize düşündürmektedir.

Aşağıdaki tablo ise bölgenizdeki KAYP’ nın doğru yapılıp yapılmadığına ilişkin sonuçları içermektedir. Bölgesinde KAYP’ nin olup olmadığına ilişkin bilgisinin olmadığını bir önceki tabloda görüleceği üzere %73,5 ile ifade eden “Genel” adlı grubun %50 oranında kararsız ve %45 oranında olumsuz fikirlere sahip olması ayrıca incelenmesi gereken sosyolojik bir problem olarak değerlendirilmelidir.

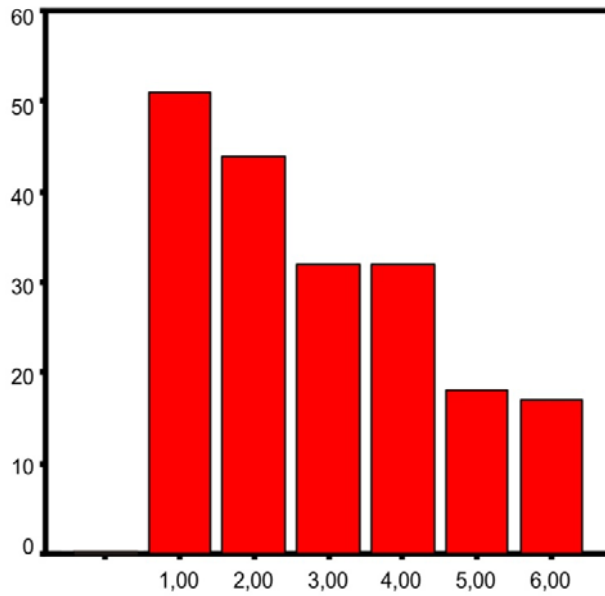
Tablo 25. Kıyı Yönetim Planlarının doğru yapıldığına inanıyor musunuz? (Ek. 1-3 24. ve Ek.2 30. soruları)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Evet	10	5,0
* Hayır	90	45,0
* Kararsız	100	50,0
Toplam	200	100,0
Yerel Yönetim		
Evet	14	7,0
Hayır	64	32,0
Kararsız	122	61,0
Toplam	200	100,0
Üniversite		
Evet	10	5,0
Hayır	33	16,5
Kararsız	157	78,5
Toplam	200	100,0

Yerel Yönetim grubuna sorulan “Kıyı Alanlarındaki Çarpık Yerleşmenin en önemli nedeni nedir?” sorusunun (Ek. 2. 31. Sorusu) seçeneklerinden “Kanunların Yetersizliği” ölçeklendirildiğinde aşağıdaki grafik 12 de verilmektedir ki katılımcılar ilgili kategori her ölçekte puanlanmıştır. Buna mukabil grafik 13 de görüleceği gibi kanunların yetersiz uygulanıyor olması kanaati gruba hâkimdir.



Grafik 12. Kanunların Yetersizliğinin puanı



Grafik 13. Kanunların Yeterince Uygulanmaması

İlgili sorunun diğer seçeneklerine ilişkin ölçeklendirme “Kişilerin Duyarsızlığı”, “Yerel Yönetimler”, “Hükümet Politikaları” ve “Cezaların Caydırıcı Olmaması” ortalama bir profil çizmektedir.

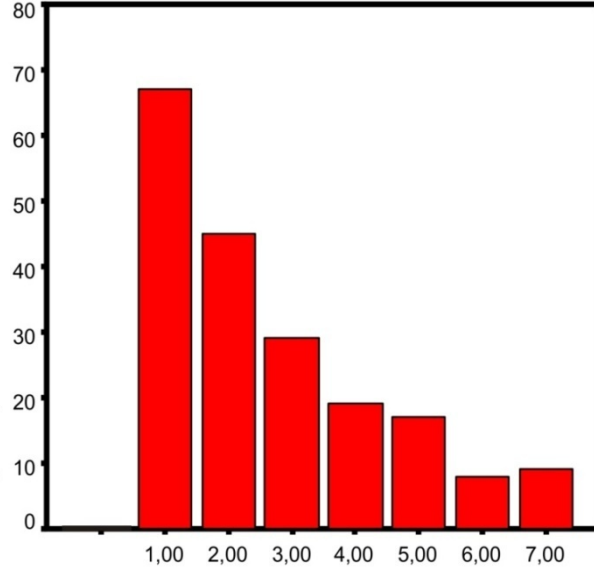
Tablo 26 ise grupların genel olarak kıyılardan faydalanamadıklarını ifade ettiklerini görüyoruz. Söz konusu sonuç bize kıyılarımızda insanları kendisine çekecek faaliyet ve fonksiyonların gelişmediğini göstermektedir. Buradan çıkarılması gereken bölgesel BKAY planının yanı sıra yerel KAY planlarına da gereksinim olduğudur. Eğer kıyı gerisinde yaşayanların sosyo ekonomik talepleri karşılanamaz ise Marmara Bölgesi kıyılarının planlaması (iyileştirilmesi) mümkün olmayacaktır. Merkezi yönetimin alacağı kararlarının sonuçlarına katlanıldığı bir yapılanma sürecelecektir.

Tablo 26: Bulduğunuz ilin kıyılardan yeterince faydalandığına inanıyor musunuz? (Ek.1-3. 26. ve Ek.2. 32 soruları)

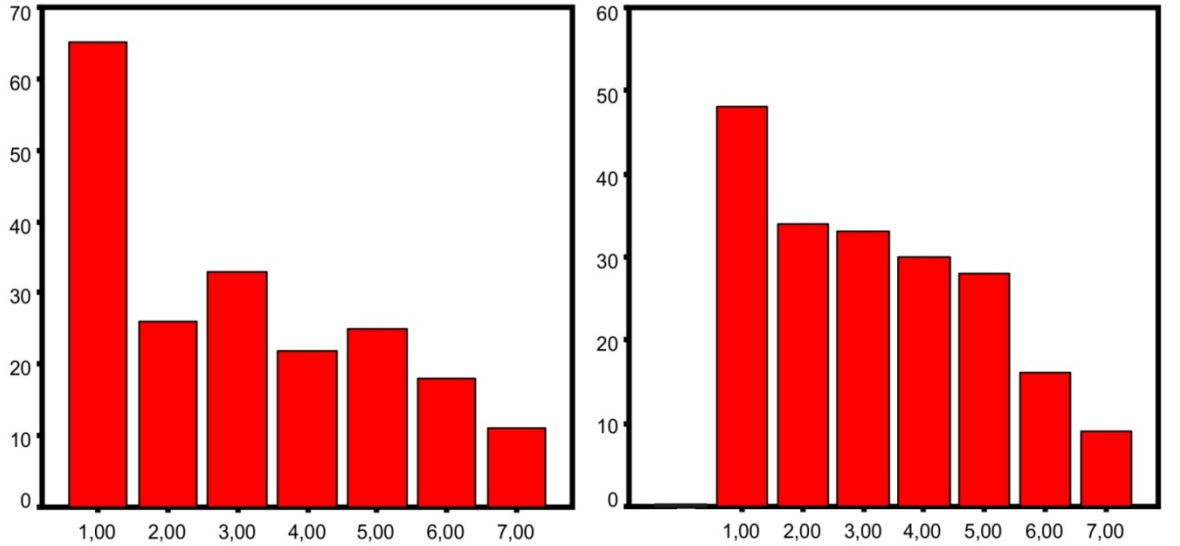
Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Evet	26	13,0
Hayır	149	74,5
Kararsız	25	12,5
Toplam	200	100,0
Yerel Yönetim		
Evet	38	19,0
Hayır	138	69,0
Kararsız	24	12,0
Toplam	200	100,0
Üniversite		
Evet	40	20,0
Hayır	125	62,5
Kararsız	35	17,5
Toplam	200	100,0

Yerel Yönetim grubuna sorulan “Bulduğunuz İl de kıyıda daha çok ne amaçlı yararlanılıyor?” Ek. 2. 33. sorusuna değerlendirmeye göre “ulaşım” kategorisi işaretlenmiş olup ilgili grafik 14 olarak aşağıda verildiği gibidir. Diğer seçenekler olan “Ticaret”, “Rekreasyon (Gezinti, dinlenme)”, “Depolama ve Dolum Sahaları”, “Balıkçılık” ve “Restoran

ve Caf  seçenekleri de belirgin bir vurgu yoktur. Ancak “Genel” ve “ niversite” grupları için öncelikli seçeneğe ilişkin  leklendirme Grafik 15 de verilmekte olup “Rekreasyon (Gezinti, dinlenme)”  niversite grubu “Rekreasyon” ve “Ulaşım” seçeneklerinde odaklanma sergilemiŐ olup diğer seçenekler olan “Ticaret”, “Depolama ve Dolum Sahaları”, “Balıkçılık” ve “Restoran ve Caf ” seçeneklerin de dengeli bir dağılım söz konusudur.



Grafik 14. Yerel Grubu için “Ulaşım” seçeneğine ilişkin  leklendirme



Grafik 15. Genel Grubu ve  niversite gruplarına ilişkin “Rekreasyon (Gezinti, dinlenme)” seçeneğinin  leklendirilmesi



Tüm katılımcıların “Diğer” seçeneklerden birini işaretlemiş olması ise gene seçeneklerin yeterli kapsayıcılıkta olmadığını göstermekte olup aynı zamanda bölgede kıyı alanlarına ilişkin sosyo ekonomik beklentinin ve taleplerin fazlalığına işaret etmektedir.

Aşağıdaki tabloda ise (tablo 27) kıyı alanlarına kolay ulaşıp ulaşılmadığı sorulmuş olup kıyıların yaygın bir yol ağının bir parçası olarak düşünülüp düşünülmediği sonucuna bir yaklaşım hedeflenmiştir. Elde edilen sonuç kıyılarına kolay ulaşıldığıdır. Hatta yaygın yol ağının ağırlıklı olarak kıyı alanlarından geçirildiği not edilmiştir. Bunun nedeni bölgedeki ulaşım amaçlı kıyı dolgularının yaygınlığı, nispeten düz arazilerden yol geçirmenin getirdiği mühendislik kolaylıklar, vb. olarak özetlenebilir. Kıyı Alanlarının doğal özelliklerini korunmasında ulaşım ağının kıyılarına paralel olmayıp dik olarak iniyor olması arzu edilmektedir. Ancak çalışma bölgesinde genel olarak yol ağı kıyı çizgisine paralel olarak seyir etmektedir.

Tablo 27. Kıyı alanına kolay ulaşıyor musunuz? (Ek.1-3. 28. ve Ek.2. 34. soruları)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Evet	140	70,0
Hayır	51	25,5
Kararsız	9	4,5
Toplam	200	100,0
Yerel Yönetim		
Evet	168	84,0
Hayır	22	11,0
Kararsız	10	5,0
Toplam	200	100,0
Üniversite		
Evet	173	86,5
Hayır	20	10,0
Kararsız	7	3,5
Toplam	200	100,0

Küresel ölçekte ilk kıyı kanunlarından birine 1980 li yıllardan bu yana sahip olmamızın yanında kıyıların devletin malı olduğuna ilişkin Osmanlı İmparatorluğundan gelen içtihatların

ışığında sorulan “Sizce kıyı çizgisine en yakın yapı kaç metre mesafede olmalıdır?” sorusuna verilen cevaplara ilişkin veriler aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Tablo 28. Kıyı çizgisine en yakın yapı kaç metre mesafede olmalıdır? (Ek.1-3. 29. ve Ek.2. 35. soruları)

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Olmamalı	1	,5
50 mt	12	6,0
100 mt	51	25,5
250 mt ve üstü	136	68,0
Toplam	200	100,0
Yerel Yönetim		
Olmamalı	3	1,5
50 mt	20	10,0
100 mt	57	28,5
250 mt ve üstü	120	60,0
Toplam	200	100,0
Üniversite		
Olmamalı	5	2,5
50 mt	26	13,0
100 mt	57	28,5
250 mt ve üstü	112	56,0
Toplam	200	100,0

Kıyı kanuna göre 50 metre olan mesafe için katılımcılar ağırlıklı olarak “250 mt ve üstünde” ki seçeneğe odaklanmıştır. 100 mt için yaklaşık olarak %25 lerin üstündeki tecelli eden eğilim kanunda belirlenmiş olan 50 metre ifadesinin insanların algısında yetersiz kaldığını göstermektedir (tablo 28).

Anket boyunca sürekli olarak kıyı alanları kavramı deniz, göl ve akarsu üçlemesi ile ifade edilmesine rağmen “Sizce Kıyı Alanları Yönetimi hangi alanlarda gerçekleşebilir?” sorusuna (Ek.1-3. 30. ve Ek.2 36. soruları) verilen cevaplarda “deniz”, “deniz-göl” seçeneklerinin işaretlenebiliyor olması kıyı alanlarının deniz ve göllere ait bir doğal özellik olduğu algısının yerleşik olduğunu kanıtladığını düşündürmektedir. Anket uygulamalarında

ve yüz yüze gerçekleştirilen görüşmelerde hemen hemen herkesimden akarsu kıyılarına ait kıyı alanları yönetimi olup olamayacağı sorgulanmıştır.

Tablo 29. Sizce Kıyı Alanları Yönetimi hangi alanlarda gerçekleşebilir?

Genel	Kişi Sayısı	Yüzde
Deniz	23	11,5
Deniz-Göl	29	14,5
Deniz- Göl- Akarsu	148	74,0
Toplam	200	100,0
Yerel Yönetim		
Deniz	20	10,0
Deniz-Göl	21	10,5
Deniz- Göl- Akarsu	159	79,5
Toplam	200	100,0
Üniversite		
Deniz	23	11,5
Deniz-Göl	19	9,5
Deniz- Göl- Akarsu	158	79,0
Toplam	200	100,0

#### IV. TARTIŞMA ve SONUÇ

Dünya’ da olduğu gibi Türkiye de BKAY oldukça yeni ve sürekli gelişen bir kavramdır. Marmara Bölgesi özelinde ve bu bağlamda ülkemizde BKAY ile ilgili sorunlar Yönetim, Mevzuat, Planlama olarak üç ana başlıkta halinde sınıflandırılabilir. Yönetim, Mevzuat, Kıyısız gelişme, Planlama bağlamındaki alt maddeler ise, Akademik ve Uygulama Araştırmaları, Bilgi Toplama ve Yönetimi (Uzaktan Algılama, CBS ve e Devlet), Özel Koruma Alanları, Kıyı Çevresinin Korunması, KAY Araçları, Eğitim ve küresel problemler olarak sınıflandırılabilir. Bunlara ek olarak küresel çevre sorunlarının bir sonucu olarak kıyılar üzerinde çeşitli baskılar söz konusudur ve “Kıyı Sorunlarının Uluslararası Boyut” olarak sınıflandırılmaya dâhil edilmiştir.

#### Yönetim

Ülkemizde kıyı alanlarına ilişkin yönetim için özel bir kurumsal yapı bulunmamaktadır. Çeşitli bakanlıklar bünyesinde (Çevre ve Orman Bakanlığı, Bayındırlık İskan Bakanlığı, vb.) bünyelerinde bulunan kıyı şube müdürlükleri, vb. doküman sınıflandırması gibi dar çerçeveli görevler ifa etmekte olup yetki ve sorumlulukları sınırlıdır. Kıyı Alanlarına ilişkin karmaşanın arkasında kıyı alanlarında yetkileri birbiri ile örtüşen, çatışan ve yetki adına aralarında boşluklar oluşmasına neden olan çok sayıda kurumun varlığıdır. Kıyı bölgeleri ile ilgili olarak Tablo 4 de gösterildiği gibi sayısız kurum ve kuruluş ve bir o kadar yasal düzenleme bağlamında yetki boşluklarının en az çatışmalar kadar yaygın olarak rastlanması tesadüfi değildir. Kıyılarımızın “Kamu Yararına” korunmasına ilişkin yetki ve görev kargaşasının temelinde, farklı amaçlarla kurulan merkezi ve yerel kurumların sorumluluk alanlarına tam hâkimiyet sağlayacak alt yapılarının bulunmamasının yansısı ilgili paydaşların arasındaki eşgüdümün sağlanamayışıdır. Koruma amaçlı kararlar, taleplerin yönetimindeki kullanma amaçlı kararlar ile etkisizleştirilmektedir. Birbiri ile hiyerarşik olarak bağlantılı olamayan bu kurumlar gerek yetki gerekse sorumluluk adına sürekli bir çatışma halinde olması özünde kıyı alanlarının bütünleşik bir felsefe ile yönetilmesini imkânsız kılmaktadır. Üst çatının

bulunmaması kurumsal yapıda karmaşa ya da çok başlılık eşgüdüm sorununu ortaya çıkarmaktadır.

Merkezi idareden başlayarak aşağıya doğru bölgesel ve yerel düzlemlerde eşgüdüm eksikliği mevcuttur. Marmara Bölgesi gibi kıyı ile ilgili her türlü problemin birbirinden bağımsız ve/veya birlikte etkili olduğu bir başka kıyı bölgesi Dünya üzerinde bile sınırlı sayıda vardır. Yukarıda açıklanan yönetim zafiyeti sadece ulusal düzlemde yaşanmamaktadır. Özellikle dar geçişleri ihtiva eden bir Türk Boğazlar Sisteminin bölgede varlığı, üzerindeki deniz ticaretinin yoğunluğu ve uluslar arası tanınan özerkliği, bölgede hâkim olan büyük sermaye sahibi uluslar arası ticaret aktörlerinin varlığı, 30 milyona yaklaşan nüfusun varlığı, Dünya üzerinde sayılı aktif fay zonlarından biri olan Kuzey Anadolu Fay Zonunun bölgeyi boydan boya kat etmesi, sosyo ekonomik talepler, gibi pek çok problem bütüncül bir yaklaşıma sahip bir üst çatıyı gerekli kılmaktadır.

Türkiye’de yerel yönetimler, merkez karşısında güçsüz ve etki altında olduğunun bir tezahürü olarak çalışma bölgesi olan Marmara Bölgesi’nde gerçekleştirilen tespitlerde de görülmüştür. Bölge, ülkede üretilen toplam katma değer %60’ını tek başına sağlayarak ülke ekonomisine katkı sağlayan bir güç merkezi olmasına rağmen merkez yönetimden gerekli desteği alamamaktadır. Merkezi yönetimlerin karar alma, bütçe oluşturma ve harcama, kaynak yaratma ve işbirliği vb. konularında yetkilerini yerel yönetimlerle paylaşma isteğinde değildir. Zaten böyle bir talepte yoktur. Mali yükümlülükler ve gelirler (vergi, harç, vb.) kanunla düzenlendiğinden, yerel yönetimler vergi koyma yetkisine sahip bulunmaması merkezi idarenin inisiyatif ve etkinliğini yerel yönetimler üzerinde sürdürmektedir. Günümüz çevre projelerinde “kirleten öder” felsefesi her kesimden destek görmektedir. Ancak çevre projelerinde kirletenin ne kadar miktar ve süreyle kime ödeyeceğine ilişkin ve kaybedilen değerlerin yerine koyup koyamayacağına ilişkin yerel yönetimlerin söz sahipliği raportörlükten öte değildir.

Ülkemizde kıyı alanlarının yönetimine ilişkin sınırlı sayıda proje yapılmasıyla birlikte ülkesel veya bölgesel düzeyde bir KAY master planı veya temel bir programı hazırlanamamış olması merkezi olduğu kadar yerel yönetimlerce KAY’ne ilgiyi sınırlı tutmaktadır. Artan

oranda kırsal göçlerin ağırlıklı olarak merkez illere yönelmiş olmasının yanı sıra kıyı bandı da yoğun göç almaktadır. Zaman içinde kıyıları üzerindeki talepler daha da artacak ve KAY felsefesinin temelinde yatan sürdürülebilirlik kavramının daha zor takip edilmesine neden olacaktır. Ülke kalkınmasında yakın zamana kadar temel dürtülenme nasıl olursa olsun şeklinde idi, ancak artan kalkınmışlık düzeyi artık ülkenin, bölgenin, yerelin kalkınmasının temellerinde çevresel unsurlar ile çatışmamak, kullanımın devamının sağlanması gibi yatırımlar için daha zorlayıcı şartları talep etmektedir. Geçmiş oranla halkın katılımı daha fazla olup genel yönelim anket araştırmalarından da görüldüğü gibi evrensel değerler çerçevesindedir. Bu nedenle kıyı alanlarında sürdürülebilir gelişmenin sağlanması için “Bütünleşiklik” felsefe, KAY modelleri için öncelikli olarak hazırlanacak programlara (ülke, bölge ve yerel ) kademeli olarak yansıtılmalıdır. Yerel yönetimlerin son yıllarda ön plana çıkmasına ve daha fazla sorumluluk talep etmesine hatta yerel halkın ilgili programlara daha fazla katılımının sağlanmasına rağmen, bürokrasi geniş halk kütlelerinin katılım ve taleplerinin aksettireceği modellere gerekli dürtülenmeye uzaktır. Hiyerarşik yapılarını aynen koruyan merkezi bürokrasinin hizmet sisteminde “halkın doğrudan katılımına” gerekli desteği sağlayacak örgütlenme felsefesine henüz sahip değildir.

Yerel yönetim teşkilatımızın hantal yapısının varlığı yatsınamaz bir gerçekliktir. Belediyeler dışındaki il özel idaresi, köyler ve mahalli İdari Birlikleri özellikle bürokratik açıdan oldukça karmaşık ve ağır bir yapıya dönüşmüşlerdir. Hantal teşkilat yapısının arkasında, yerel yönetimler ile merkezi yönetim arasındaki katmanlı bürokratik yapıdır. 2009 yılında alınan bir karar ile ilçelerde ki İlçe Özel İdareleri ve Sivil Savunma Müdürlüklerinin kapatılması bu yönde atılmış önemli bir adımdır. Benzer bir uygulamanın il bazında da gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bürokrasimizde en yukarıdakinin son söz sahibi olması gerektiği algısı, yalın ülke gerçekliği olarak anket sonuçlarında teyit edilmektedir

Son yıllarda ardı ardına çıkartılan kanunlara rağmen Türkiye’de yerel demokrasinin ve yerel katılımın artırılması adına yerel yönetimlerin yetkileri daha da artırılmalı ve daha fazla özerk bir yapı kazandırılmalıdır. Bunları denetleyen kuruluşlar, siyasi etkiden tam bağımsız denetim kurumları olmalıdırlar.

Türkiye kuzey Avrupa ülkelerinde ki gibi profesyonel ve bağdaşık, güney Avrupa ülkelerinde olduğu gibi de müşteri anlayışının ağırlıklı olduğu, merkezi hükümet üzerinde etkin olduğu bir modeli hayata geçirmelidirler. Türkiye'nin hiyerarşik teşkilat yapısı bu hedefler ışığında kendi özgün modelini geliştirerek yeniden düzenlenmelidir.

## **Mevzuat**

Ülkemizde yerel yönetimleri ilgilendiren başta imar uygulamaları olmak üzere pek çok kanun, yönetmelik ve uygulama oluşturulmakla birlikte beklentiler tam karşılanamamış ancak önemli ilerlemeler sağlanmıştır. Geldiğimiz noktada BKAY açısından gerek kanunlar bazında gerek uygulama bazında henüz istenilen seviyeye ulaşamamıştır. Yukarıda detaylıca anlattığımız geçmişten günümüze kadar kıyı ile ilgili karşımıza çıkan belli başlı kanunlara göz attığımızda yerel yönetimlerin kıyı alanlarının bugüne gelmesinde ne gibi rolü olduğunu daha iyi anlayabiliriz. Geçmişten günümüze çıkartılan kanunlarla hep bir ilerleme sağlanmış, ancak günümüzde hala bütünleşik kıyı alanları yönetimi kavramı üniversitelerin çalıştığı kavramdan öte bu kanunların içinde pek yerini bulamamıştır. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi belediye, kıyı ve imar kanunlarının içinde net olarak yer alması ile birlikte yerel yönetimlerinde etkiliği daha net bir şekilde ortaya çıkacağını düşünüyoruz.

Türkiye örgütlenme yapısı hiyerarşik model ile yukarıdan aşağıya doğrudur. Bu bağlamda kıyı alanları ile ilgili planlama kararlarında eskiden olduğu gibi bugün de merkezi idarenin etkisi görülmektedir. Uygulamada da merkezi idarenin yerel yönetimlerin zaten sınırlı olan KAY planlarına müdahil olduğu tespit edilmiştir. Tablo 4 de de görüleceği üzere sayısız kurum kıyılarla ilgili yatırımlarda söz sahibidir. Yukarıda ifade edildiği gibi ülkemizde kıyı alanlarının yönetimine ilişkin bir yönetim mekanizmasının bulunmaması yanı sıra bir yasal düzenleye de sahip değildir. Yasalar ve kanun hükmündeki kararnamelerle farklı kurumlara verilen görev, yetki ve sorumluluklar kıyı alanlarını kapsayacak şekilde yorumlanmaktadır. Çok sayıda yasa, yönetmelik ve uygulamalar, hiyerarşik açıdan birbirinden hem düşeyde hemde yatayda farklı konumda yer alan kurum ve kuruluşun birbiri ile süregelen çatışma, örtüşmeye sebebiyet verdiği gibi arada geniş boşlukların oluşmasına da imkan sağlanmakta olup bütüncül bir yaklaşım söz konusu değildir. Bütüncüllüğü sağlayacak

bir üst çatı kurulmalıdır. Kıyılarda söz konusu olacak bir yatırımın sonlanması için yaklaşık olarak ikibin (2 000) imzanın tamamlanması gerektiği ifade edilmektedir. Bunun yanı sıra yönetim teşkilatımızın en küçük birimi olan köylerin 18.3.1924 yılında çıkartılan 442 sayılı kanun ile yönetilmekte olduğu gerçeği daha ne kadar yol kat etmemiz gerektiğini de bize göstermektedir.

Türkiye dünya üzerinde ilk kıyı kanununa sahip birkaç ülkeden biri olmuştur. Ancak kanunun daha başlangıcında yapılan bazı kati tanımlar nedeni ile uygulanabilirliği zamana yayılmıştır. Söz konusu problemlerin çözümü için kıyı kanunu adres olmaktan uzak sadece kıyı alanları ile ilgili olup, kıyı kenar çizgisinden itibaren yapı yaklaşma sınırı olan 50 metre genişliğindeki kıyı kuşağındaki mülkiyet ve arazi kullanma ilişkilerini düzenleyen, amacı ve kapsamı dar bir düzenlemedir. Kanunun hazırlanmasında çok fazla kurumun yetkili ve sorumlu kılınması aynı zamanda kıyılar üzerine bir otorite boşluğu doğurmuştur. Zaman içinde çeşitli geliştirmelere maruz kalmasına rağmen kıyı kanunu henüz tam anlamı ile kapsayıcı olmayıp geliştirilmesi gerektiği birebir yapılan yetili görüşmeleri ve anket çalışmalarında özellikle ortaya konmuş bir gerçekliktir. Kanunun kıyı bölgesi tanımının salt metreler ile ifade bulması ve bir coğrafi tanım olmaması ise belki kanunun ruhunu etkileyen en önemli unsurdur. Kıyı kanunda yer alan kıyı alanları kavramı metreler ile ölçülen alanlar olmaktan çıkarılarak jeomorfolojik ölçütlere göre Türkiye kıyılarının tamamı için belirlenmesi, doğal denge ile daha uyumlu planların, yatırımların ve uygulamaların üretilmesini sağlayacaktır. Son yıllarda geliştirilen mevzuatlar bağlamında yerinden yönetim ilkesini felsefe olarak benimsenmiş olmasına rağmen, gerekli olan düzenlemeler merkez tarafından henüz yapılmamıştır. Yukarıda da özetlendiği gibi hemen hemen hiçbir yerinden yönetim mekanizmasına “halkın doğrudan katılımı” hala sağlanabilmiş değildir. Bu konudaki düzenlemeler çok kısıtlı alanlarda katılıma olanak vermekte olup katılım sağlamaya, bilgi edinmeye, paylaşmaya, vb. gelişmiş toplumların yönetişim mekanizmaların olmazsa olmazları olan konulara ilişkin yasal mekanizmalar yetersiz, sağlıksız olduğu gibi örgün bir yapılanması da yoktur.

Merkezi idare tarafından bazı kurumlara tanınan özerk bazı yetkilerin sonuçlarının somutlaşmış uygulamalarını kıyılarda rastlanmaktadır. Özellikle turizm salt güneş-kum-deniz



üçgenine hapseden turizm anlayışının bir tezahürü olarak geliştirilen “Turizm Teşvik Kanunu” BKAY’ nin özgün tüm felsefelerine aykırı unsurları içermekte olup kıyıları kamunun malı olmaktan çıkarmıştır. Söz konusu kanunun özünde turizm geliştirmek adına yerel unsurlar (yerel yönetim, STK, halk, vb.) süreç dışında tutulmaktadır. Benzer bir yetki T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığında (TOKİ) kanunda vardır. Toplu konut alanları üretme veya gelir sağlamak gibi hedefler ile kamuya ait olan tüm alanlarda bölgenin hali hazır planlarına aykırı olabilen yatırımlara gidebilmektedir.

Kıyı alanlarında deniz, sulak alan ve karadan oluşan bölgelerde yönetim ölçüt ve esasları için belirleyici bir yasal düzenleme olmadığı gibi uygulama alanda da yetki ve sorumlulukların organize edilmek adına yönlendirici merkezi, bölgesel ve/veya yerel bir kurum(lar) bulunmaması yönetim adına bir eksiklik olarak gerek çalışma boyunca yapıla yerinde gözlem ve görüşmeler ile olduğu kadar gerçekleştirilen anket çalışmaları ile tespit ve tasdik olunmuştur. Bu bağlamda vakfedilmiş bir mevzuatın olmaması en büyük eksikliklerdir.

Zaman içinde yerel demokrasinin güçlenmesi ve gelişmesiyle birlikte, yerel yönetimlerin yetkisi artacak, merkezi otoritenin etkisi zamanla azalacaktır veya böyle bir gelişim olmalıdır. Kanunlarda az dahi olsa bir ilerleme sağlansa bile kanunların başlangıçta tanımlanmış yapısı nedeni ile bilimsel bir bakış açısından daha çok bürokratik bir ruh taşıması en büyük problemdir. Diğer önemli bir kusur ise getirime karşı savunma mekanizmasının zayıf olması bir diğer önemli kusur olarak karşımıza çıkmaktadır. Artan yetkilenme ile yerel yönetimler zaman içinde artan nitelikleri ile kıyıları içinde yetki önceliğine sahip olmalıdır: Ülkemizde özellikle çalışma sahasındaki büyükşehir belediyeleri sınırlarında bütünleşik kıyı alanları yönetimi açısından yapılacaklar oldukça azdır. Çünkü zamanında gelişen çarpık yapılaşma, kıyı alanları yönetiminde bir kopukluğa neden olmuştur. Bu da kıyı alanlarının denizden daha fazla yararlanmasında en büyük engel gibi görülmektedir. Doğal ortamı bozulan ve şehirleşme etkisi hâkim olan bölgelerde “kentsel dönüşüm” fikri artarak önem kazanmaktadır. Bütünleşik bir yaklaşım ile iyileştirme ve ıslah etme felsefesinin KAY planlarına aksettirilmesi önündeki ekonomik engelleri ortadan kaldırmak üzere genel bir çevre kuralı olan “kullanan-kirleten öder” mantığı kıyı planlarında kullanılabilir. Türkiye’nin daha hızlı gelişmesini sağlayacak yollardan biri de bir deniz ülkesi olan Türkiye’nin denizleri ile iç

kısımdaki karasal alanları bütünleştirebilmektir. Marmara Denizi kıyıları ülkemiz kıyıları arasında getirimi her bakımdan en yüksek kıyıları olarak not edilmiştir.

İkincil konutlar, sadece yerel yönetimler açısından değil aynı zamanda kıyı alanları içinde oldukça önemli bir problemdir. İkincil konutlara gerek merkezi gerekse yerel yönetimlerin bakış açısı çelişkiler içermektedir. İkincil konutların en büyük etkisi nüfus üzerindeki planlamada kendini hissettirmektedir. Kış-yaz nüfusu arasındaki fark oldukça yüksek olabilmektedir. Merkezi yönetim yerel yönetimlere gerekli olan ekonomik, politik vb. desteği nüfus sayılarının belirlendiği “Adrese Dayalı Nüfus Sayım Sistemi” ne göre verecektir. Oysaki yerel hizmetlerde süreklilik yaz-kış nüfuslarından bağımsızdır. İkincil konutların yoğun olduğu bölgelerde farklı bir yapılanma ile gerekli destek sağlanmalıdır. Diğer ikincil konut problemi ise zaman içinde kentsel gelişimin doğrultusu üzerinde yer alan ikincil konut alanlarının kentte dâhil olmasıdır. Alt yapıları sınırlı olabilen alanlar olarak gelişen ikincil konut bölgelerinin BKAY çerçevesinde yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir. İslah, dönüştürme ve geliştirme ek maliyetler içeren uzun ve yıpratıcı bir süreç olduğundan yerel yönetimlerin kısıtlı seçimlik süreleri içinde, problemin kökten çözümüne imkân tanyacak faaliyetleri gerçekleştirilmesini engellemektedir.

Kent dokuları bozulmuş, yıpranmış alanlara sahip gelişmiş ülkelerde yaygın olarak kullanılagelen “Kentsel Dönüşüm” kavramı günümüzde İstanbul başta olmak üzere karşılaştığımız bir kavram olmuştur. Siyasi olarak riskli sayılabilecek kentsel dönüşüm kavramı, esas itibari ile tarihi ve kültürel özelliği olmayan kent dokularını daha verimli kullanılması için merkezi, yerel ve/veya özel girişimler tarafından dönüştürülmesidir.

Münhasıran belediye meclisinin yetkisine verilen kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanı olarak ilan edilecek alanın; üzerinde yapı olan veya olmayan imarlı veya imarsız alanlar olması, yapı yükseklik ve yoğunluğunun belirlenmesi, alanın büyüklüğünün en az 5 en çok 500 hektar arasında olması, etaplar halinde yapılabilmesi hususlarının yerel yönetimleri önemseyen bir yaklaşımın eseridir. Ancak ekonomik açıdan desteklenmemiş dönüşüm projeleri, mali kaynak sahibi olan kurum ve kuruluşların taleplerine göre şekillenecektir. Yerel yönetimlerin bu kapsamda güçlendirilmesi kentsel dönüşüm projelerine yerel taleplerin

yansımasının yanı sıra halkın doğrudan katılımı da sağlanabilir. Henüz kıyı alanlarını etkileyen bir kentsel dönüşüm projesi aktif olarak söz konusu değildir. Ancak yakın zamanda yaşanan Galataport dönüşüm projesi halkın doğrudan katılımı ve yerel yönetimlerin söz sahipliği, kıyıların halka açık olması gerektiği, doğal çevrenin korunması ve kullanımlarının devamı gibi BKAY için öncelikli ölçütler dikkate alınmamış ve salt ekonomik açıdan getirim hedefi olan bir proje sunulmuştur. Yakın gelecekte kent sokusu bozulmuş, işlevini kaybetmiş, konut alanı olmaktan önce ticaret ve sonrasında terk edilmiş alanlar İstanbul başta olmak üzere tüm kıyılarımızda mevcuttur. Bu projelerin kurgusunda yerel yönetimler yetki ve sorumluluk talep edilmelidir.

Marmara Bölgesinde özellikle Marmara Denizi kıyılarında imar hukuku açısından yapı olarak kabul edilegelen kıyı dolgusu, merkezi yönetimlerce olduğu kadar yerel yönetimlerce sıklıkla kullanılmaktadır. Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte, planların hazırlanması, incelenmesi ile doldurma ve kurutma işleminin gerçekleştirilmesi aşamalarında, ekolojik dengenin korunması, denizlerle bunların çevrelerinin ve bu çevredeki canlı hayatın olumsuz etkilenmemesinin esas olduğu belirtilmekte ancak bu esasların nasıl sağlanacağına ilişkin ölçütler tanımlı-net değildir. Yapılacak dolgunun, kıyıların özelliğine göre niteliklerinin tespitine ilişkin esas ve usuller bulunmadığından, uygulamada bu husus teklif sahibince belirlenmektedir ki bu başlı başına temel bir sorundur. Turistik tesislerin deniz cepheleri boyunca kıyı dolgusu inşa ettirdikleri yerinde yapılan incelemelerde gözlenmiş yaygın bir uygulamadır. Yerel yönetimlerin gerçekleştirdiği dolguların planlara işlenmediği sarihtir. Söz konusu hukuksuzluğun ve en hafifletici ifade ile yanlış uygulamanın sonradan planlar üretilerek işlemin tamamlanmasına çalışılarak, dolgu yapımı için aranması gereken “kamu yararı”, “daha uygun alternatiflerin bulunmaması”, “kıyı alanının yetersizliği” gibi kıyıların daha verimli kullanılması ve en düşük seviyede tahrip edilmesini amaçlayan şartların uygulanamaması sonucuna yol açmaktadır. Marmara Bölgesi genelinde yetkileri sınırlı olmasına rağmen ve hatta 10.000m<sup>2</sup> ve üzerindeki dolgularda ÇED aranmasına rağmen yerel yönetimlerin dolguları onaylandığı, uygulamayı denetlediği görülmüştür. Genellikle uygulanan yöntem 10 000 m<sup>2</sup> altında bir dolgu talebi yapılmakta ve birbiri peşi sıra izinler istenerek ÇED rapor şartı ve getirdiği gerekler aşılmaktadır. Planlı veya plansız tüm dolgu alanları jeomorfolojik, sismik açılardan risk altında olduğu kadar

kötü inşa tekniklerinin de eklenmesi ile üzerlerinde büyük faaliyetlere izin verecek kadar durağanlıklara sahip değildirler.

Yatçılığın her aşamasının çok sayıda iş koluna sahip olup büyük bir katma değer ürettiği bilinmektedir. Bu kapsamda Marmara Denizi bakım-onarım-üretim ve kışlama merkezi olacak şekilde Ege Denizinde Ayvalık Bölgesindeki yatırımların geliştirilmesi, Karadeniz sahillerinde Kilyos Karaburun arasındaki geri bölgenin son yıllarda değişen sosyo ekonomik potansiyeli de dikkate alınacak şekilde bir yat limanı inşası, Şile, Ağva bölgelerinin kışlama merkezlerine dönüştürülmesi ve daha doğuda bir yat tersanesinin kurulması için bütünlük bir model geliştirilmelidir. Özellikle Bursa ilinin Marmara Denizi kıyılarında geçmiş yıllarda edinilen motorlu taşıtlardaki montaj hattı tecrübesi, yetişmiş insan gücü ve yan sanayi dönüştürülerek özel yat üretim merkezi haline getirecek teşvikler sağlanmalı. İlgili yatırımı gerçekleştirmek için Sanayi ve Ticaret, Turizm ve Kültür, Çevre ve Orman, Milli Eğitim, Ulaştırma ve Denizcilikten sorumlu bakanlıklarının öncülüğünde yerel yönetimlerin ve halkında doğrudan katılımı ile bir dizi geniş katılımlı toplantılar düzenlenmelidir.

### **Kıyisal gelişme**

Kıyılar üzerinde talepler ile doğal yapı arasında bir yönetim mekanizması olarak tanımlayabileceğimiz KAY' de Coğrafya Biliminin "Beşeri Coğrafya" dalından olduğu kadar belki daha fazla olarak diğer önemli bir coğrafya kolu olan "Jeomorfoloji" dalından (biliminden) gerek kıyı kanunun üretilmesinde gerekse kıyisal düzenlemeleri içeren planlama süreçlerinde yeterince yararlanılmadığı aşikârdır. Kıyılardaki talepler ile ilgili davaların sayısı arttığı gibi ilgili dava süreçleri de sosyo ekonomik taleplerinde gelişim değişmesi ile gittikçe karmaşık hale gelmektedir. Kıyıdan faydalanmak isteyen tarafların yükselen uzlaşmazlıklarının kaynağı, kıyı kanunun kıyıların jeomorfolojik unsurları içermemesindedir. Kıyı kanunda yer alan tanımlar ve kavramlar doğal ortam ile örtüşmemekte olup, doğal süreçleri durağan bir şekilde ifade eden salt hukuki bir yaklaşım ve bakış açısına sahiptir. İlgili kavramlar jeomorfoloji bilimi ışığında yeniden değerlendirilmelidir.

Kanunda esas vurgu kıyı kenar çizgisinin belirlenmesine yapılmıştır oysa jeomorfolojik açıdan vurgunun kıyı kavramına yapılması gerekmektedir. Söz konusu jeomorfolik bakış açısı aynı zamanda doğal süreçlere zaman boyutunun da dâhil edildiği bütüncül bir bakış açısı da taşımaktadır. Bunun yanı sıra alçak-basık kıyıların bölümlerinin oluşmasında etki eden süreçler net olarak belirlenmeli, önkıyı, artkıyı, gibi birimler tanımlanmalıdır. Kanunda yer bulamamış olan biriktirme ve aşındırma faaliyetleri jeomorfoloji bilimi ile açıklanmalı, dalga ve akıntı gibi ağırlıklı olarak deniz ve atmosferik kuvvetlerin etkisi ile oluşan faaliyetler içinde oşinografi biliminden yararlanılmalıdır. Tanımlanacak jeomorfolojik unsurların kökenlerine göre yeniden gerçekleştirilmelidir. Öncelikle kıyı kanunda yer alan kıyı alanları kavramının sabit kıyı kenar çizgisinden 100 mt olarak belirlenen uzaklığı tüm Türkiye kıyıları için jeomorfolojik ölçütler ve diğer bilimsel kriterler ile belirlenmesi gerçekleştirilmelidir (Erol, 1989). Türkiye kıyılarının jeomorfolojik özellikleri oldukça çeşitlilik içermektedir. Tüm kıyıların jeomorfolojik özellikleri belirlenmelidir.

Gelişmiş bir BKAY planı gerek coğrafi özelliklerine bağlı olarak klimatolojik, jeomorfolojik, jeolojik vb özelliklerine uygunlukta ve ilgili özellikleri ile uyumlu özgün ve özerk olmalıdır. Genel olarak yerel olarak desteklenmeyen, halkın katılımını içermeyen, bölgenin jeomorfolojik gerçekliklerini dikkate almayan BKAY planının herhangi bir kıyının sorunlarına çözüm bulmasını beklememek gerekir.

Kıyı yapıları ve yatımları konusunda ülke bazında yeterince uzmanlaşmadan söz edilememekte olup hemen hemen her mühendisin, mimarın ve/veya plancının fikir yürütebileceği bir alan olarak genel kabul görmektedir. Bunun yanı sıra doğal kaynakları kullanmak isteyen sosyo ekonomik taleplerin, kıyı yapılarının şekillenmesi üzerindeki etkisini politik süreçler yönetilmekte olup, her kesimin katılımını ağırlıklı olarak kapalıdır. Planlama, projelendirme, yatırım süreçleri ağır siyasi olarak yönlendirme, baskı, şekillendirme süreçlerine maruz kalmaktadır.

## **Planlama**

Kıyılarda bir diğer önemli konu ise KAY ile havza planlaması arasındaki bir ilişkinin kurulmamış olmasıdır. 1960'larda ortaya atılan planlama anlayışı ve planlamalı yıllar,

1985'lerden sonra iyice etkinliğini yitirmiş ve günümüzde terk edilmiştir. Genel yaygın olan plansızlık KAY projelerinde de kendini hissettirmektedir. Gerçekleştirilen bir kaç KAY' ne ilişkin planlarda eşgüdüm ve bütünleşiklikten yoksundur. Kıyı alanları gibi birbiri ile alakalı ve bağımsız pek çok parametrenin hâkimiyet sahası olan alanlarda artan sosyo ekonomik taleplerin eşgüdümle karşılanıp karşılanmayacağı belirlenmesi ve/veya yönetilmesi için planlamanın kaçınılmaz olduğu artık akademik bir gerçeklikten öte evrensel bir gelişmişlik ölçütüdür. İlgili düsturun geniş halk kitlelerince benimsenmesi ve merkezi olduğu kadar yerel yönetimlerce de aynı anlayışla davranmalarının sağlanması planlamanın temeli olmalıdır.

Son yapılan idari yapıdaki reformlardan sonra yerel yönetimlerde ki ikili yapı Belediyeler ve valiliklerden oluşan ortadan kalkmış olmasına rağmen Halen kapsamlı bir eşgüdümden bahsetmek mümkün değildir. Yerelde geçmişten günümüze geleduran anlayışın yanında Kültür Bakanlığının koruma alanları (Doğal Arkeolojik ve Kentsel Sitler), turizm teşvik alanları, TOKİ' nin özerk imar yetkisi, Çevre ve Orman Bakanlığının başlı başına kendisinin ve bağlısı Özel Çevre Koruma Daire Başkanlığının genel yapısı içinde öncelikli olmak üzere Ulaştırma ve İmar İskân Bakanlıklarının ikincil öncelikli olmak üzere kıyıları üzerinde daha pek çok kurum ve kuruluşun söz sahibi olması büyük bir eşgüdümü gerekli kılmaktadır. Eşgüdüm eksikliği yerel yönetimlerce yapılması planlanan yatırımları etkilemektedir. Halkın doğrudan katılımının sağlanması veya bölge ile ilgili yatırımların en azından kamuoyu desteklerinin sorgulanması planlamanın birincil basamağı olarak kabul edilmesi ve kıyıları ile ilgili her talebin olumlu karşılanması gibi bir sorumluluğun ve/veya hedefinin olmaması gerekmektedir. Kıyı Alanları Yönetiminin planlama felsefesinde "sürdürülebilirlik" temel dayanak noktasını oluşturmalıdır.

Anglo sokson örgütlenmesinin temellerinin atıldığı İngiltere' de olduğu üzere fiziki planlama yetkilerinin tek bir çatı altına alınıp diğerlerinin onu destekler kuruluşlar olarak çalışmaları çeşitli kaynaklarda önerilmesine rağmen kültürel gelişmişliğimize daha yakın olan ve kültürel etkileşim halinde bulunduğumuz Akdeniz ülkelerinden İtalya' daki "Beyaz Masa" uygulamasının ülkemiz için daha uygun olacağını düşünüyoruz. Tam teşekküllü bir kıyı projesinin BKAY mantığı ile gerçekleştirilmesi için tahminen ikibin (2000) imzaya gerek olduğu kıyıları faaliyette bulunan özel sektör tarafından ifade edilmektedir. Bu bağlamda

“Beyaz Masa” kavramında masada merkezi ve yerel idare yanında bölgedeki diğer tüm paydaşlar eşit haklara belli bir süreliğine sahip oluyor ve söz konusu kısa süre içinde bir planlama kararı alındıktan sonra (şerhler hariç olmak üzere) hemen planlama sürecine ve hatta yatırımın gerçekleştirilmesi sürecine geçiyor. Söz konusu şerhlerin itiraz sürecini tamamlamasıyla birlikte planlar ve/veya yatırımlar tekrar gözden geçiriliyor. Söz konusu yapı bizim gibi hiyerarşik örgütlenme şemasına sahip ülkelerde son söz sahibi otoritenin yerini alabileceği için genel kabul görebilecektir. Ancak planlamanın esnek olmayan yapısını temelinden oynatacak itiraz süreçleri için belki alternatifli planlamanın ve/veya basamaklı bir gerçekleştirilme süreci olmalıdır. İmar planlarının son onay mercileri Büyükşehir belediye meclisleri olup onaylanmayan planlar hükümsüzdür. Plan onay yetkisindeki söz konusu dikey hiyerarşi yataylaştırılmalı ve genişletilmelidir. Bir diğer alternatif ise, kıyılarla ilgili ortak bir düzlemde ilgili kıyı hakkında söyleyecek sözü olan her paydaşın oy sahibi olabileceği bir yapı kurulmalıdır. Ancak uygulama noktasında, kapsamlı olarak hazırlanacak ölçütleri karşılayacak kurumlara uygulamacı kurum kimliği verilmelidir ki yerelde söz konusu birim belediyeler olmalıdır. Belediyelerin meclislerinde sağlayacağı nitelikli çoğunluk yanında halkın doğrudan katılımı ile ürettiği planlar asıl olmalı, merkezden müdahalelerle bu plan yok sayılmamalıdır. Türkiye'nin kıyı master planı kapsamında veya bölgesel düzlemde gerçekleştirilecek planlar çerçevesinde bütüncüllük sağlanmalıdır.

Kıyı Alanlarındaki sosyo-ekonomik süreçler ve bunlarla ilgili yoğun karmaşık, birbiriyle etkileşen, yarışan, çelişen kullanım ve faaliyet kararları arasındaki eşgüdümü-bütünleşmesini sağlayacak planlar yapılmamıştır. Çevre Düzeni Planı gibi mevcut planlama yöntemleri çoğu kez yetersiz kalmaktadır. Mevcut fiziksel planlama yaklaşımında planlama kademeleri arasında ilişkilerin zayıf olması, yetki örtüşmeleri bulunması, planlama sürecinde koordinasyonun sağlanamayışı, sektörler arası dengenin planlara yansımayışı, doğal çevrenin korunmasına ilişkin ekolojik temele dayalı planlama tekniklerinin planlama sürecine bütünleştirilmemesi sonucunda fiziki planlarda olumsuz kararların yaygınlaşması, plan uygulama araçlarının (özellikle finansman alanında) yeterli olmayışı nedeniyle planların uygulanmayışı, yaptırım güçlerinin zayıf olması gibi bir çok sorun bulunmaktadır. Günümüzdeki çevre düzeni planlarının gerek hazırlanış, gerekse onama sürecinde teknik

denetim ve demokratik katılımı oldukça dar tutulmakta olup “Kamuoyu katkısı” veya “halkın doğrudan katılımı” öncelikli olmayıp yetki ayrımının net olmaması en büyük problemidir.

### **Araştırma, bilgi toplama ve yönetimi, uzaktan algılama, Coğrafi Bilgi Sistemleri ve devlet**

Marmara Bölgesi kıyılarındaki araştırma, değerlendirme ve planlama çalışmalarında yakın zamanda içinden çıkılması pek mümkün gözükmeyen karışıklık, belirsizlik, organizasyonsuzluk ve yönetim eksikliği tarafımızdan not edilmiştir. Birleşmiş Milletler tarafından geliştirilen toplumların gelişmişlik seviyelerine ilişkin tanımlamalardan biri bilgi üretmek, üretilen bilgilerin saklanması ve paylaşılmasına ilişkindir. Son yıllarda bilgi üretiminde hemen hemen her bilim kolunu içerecek şekilde bir patlama yaşanmaktadır. Gelişmişlik ölçütlerine göre ne kadar bilgiyi ürettiğinizden daha önemlisi ne kadar bilgiyi paylaştığınızdır. Birbiri üzerine yığılmış sayısız veri planlama, tasarım ve uygulama süreçlerinde katkıdan daha çok zararı olmaktadır. Birbiriyle etkileşimli veya tamamen bağımsız olabilecek verilerin ortak bir düzlemde, dikey ve yatay ilişkilerinin tanımlanmış olarak saklanması KAY için büyük önem taşımaktadır. Kıyı Alanları Yönetimine ilişkin çalışmalar ağırlıklı olarak akademik düzlemde gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında ilgili merkezi ve yerel kurumların kendi amaçlarına hizmet eden, sonuçlarının sadece ilgili kurumun ilgisini çektiği, bütünlükten uzak, münferit araştırmalarla sürdürülmektedir. Söz konusu münferit çalışmalara ilişkin bilgi toplama yine evrensel ölçütlerden yoksun şekilde gerçekleşmektedir. Koordinasyonsuz ve ilişkisiz verilere ulaşmak zor, çoğu zaman imkânsızdır.

Bilgi paylaşımının arttığı günümüzde veri paylaşımını bir kurumsal çatı altında belirli ölçütler ile gerçekleştirilmelidir. Halk doğrudan olmasa bile tercihan seçilmiş temsilcileri aracılığıyla katılımı öncelikli felsefesini yapmış KAY’ de, bilgilerin saklanması, kurumların yeterli ve gerekli tedbirleri almasını geciktirebilmektedir. Önemli ve acil bilgilerin açıklanmasından kaçınılması kıyılara ilişkin politikaların temel sorunları arasındadır. Bölgesel düzlemdeki çevre konularında kamuoyuna karşı uygulanan örtülü gizlilik bireysel olduğu kadar kamusal mağduriyetlere devlet eliyle sebebiyet verilmektedir. Marmara Bölgesi başta



olmak üzere kıyıların özelliklerin ve tanımlamaların yapıldığı, kıyılarımızın ne tür uygulamalara uygun olduğuna, yenilenme sürelerine ilişkin, vb. pek çok özeliği içeren bir döküm-dokümantasyon söz konusu değildir. Genel olarak kıyısal özelliklere tam hâkim olmadan, farklı kullanım potansiyellerini belirlemek üzere fizibilite ve ön araştırma yapmadan planlama, tasarım ve uygulamaya geçilmekte, ondan sonra ortaya çıkan sorunların çözümü için uğraşmaktadır.

İlgili cisimlerin gerek niceliğine gerekse niteliğine ilişkin özelliklerinin arada temas olmaksızın değerlendirilmesi, ölçülmesi olarak adlandırılabilir olan Uzaktan algılama bilimi aynı zamanda geniş alanların özelliklerinin tanımlanmasındaki en ekonomik method olarak kabul görmektedir. Uydu görüntülerinin giderek artan iki cisim arasındaki farkı ayırt etme olarak özetleyebileceğimiz çözünürlüklerinin yanı sıra artan alternatifler bağlamında gittikçe ekonomik hale gelmeleri ve artan elektromanyetik çözünürlükleri ile hemen hemen her meslek grubunun kullanıma alanına girmektedir. Bu bağlamda en fazla kullanım alanı olarak dinamik ve karmaşık yapıları ve ulaşım problemleri ile kıyılarda olagelmektedir. Ülkemizde özellikle üniversitelerde uzaktan algılama için araştırma programları yürütülmekte olup gerçekleştirilen çalışmalar genellikle kıyısal arazi kullanımlarının belirlenmesi, kıyı önü, kendisi ve gerisi boyunca değişimlerinin saptanması, vb. konularla sınırlıdır. Uzaktan algılama verilerinin bilgi sistemi ile bütünleştirilmesi konusundaki çalışmalar ise yerel bazı münferit uygulamalar düzleminde yürütülmektedir. Uygulamalar arasında ölçüt birliği yoktur ve en önemlisi genel çerçevesi çizilmiş bir veri tabanı oluşturulamamıştır.

Güncel KAY uygulamalarında Dünya üzerindeki karmaşık sosyo-ekonomik, çevresel vb. sorunların çözümüne yönelik konuma dayalı karar verme süreçlerinde kullanıcılara yardımcı olmak üzere, büyük yer tutabilen coğrafi verilerin; toplanması, depolanması, işlenmesi, yönetimi, mekansal analizi, sorgulaması ve sunulması aşamalarını barındıran donanım, yazılım, personel, yöntem bütünü olarak tanımlanabilecek olan Coğrafi Bilgi Sistemlerinden (CBS) yararlanması beklenmektedir. Doğal yaşamı oluşturan tüm bileşenlerin varlıklarını ve birbiri ile olan ilişkilerinin sürdürülebilir olarak devam ettirilebilmesi, söz konusu bileşenler, paydaşlar arasındaki ilişkiyi bozucu kaynakların

belirlenmesi, bunların etkisizleştirilip ortamdan uzaklaştırılması veya etkilerinin kabul edilebilir sınırlara çekilmesi, CBS' nin ana çalışma alanlarından biridir.

Coğrafi Bilgi Sistemleri, mekana dayalı ölçüm, gözlem, vb. yöntemler ile elde edilen grafik ve olmayan verilerin toplanması, saklanması, işlenmesi ve karar vericilere sunulması unsurlarını bir bütünlük içerisinde gerçekleştiren ileri bir bilgi sistemidir. Kara kökenli çalışmalarda kullanım sıklığının yanında günümüzde gittikçe artan oranda önem kazanan KAY' de vazgeçilmez bir araç haline gelmiştir. Sistem, farklı sosyal, kültürel, ekonomik ve politik aktivitelerin gerçekleştiği KAY' de farklı bilgi kaynaklarından gelen farklı formattaki verilerin bütünleştirme ve uyumlaştırılmasında sağlamaktadır.

Dünyanın çeşitli kıyı alanlarında gerçekleştirilen örnek yönetim uygulamaları ağırlıklı olarak Uzaktan Algılama veri ve teknolojilerinin kullanılarak üretilen verilerin yanı sıra diğer kaynaklardan gelen verileri bir arada değerlendirmek üzere mekânsal karar destek sistemi olarak CBS' leri KBS adı altında kullanmaktadırlar. Ülkemizde bu yöndeki faaliyetlerin ulusal ölçekte çeşitli kamu kurumları tarafından, bölgesel ölçekte ise üniversiteler tarafından gerçekleştirilmektedir. Arada en alt düzeyde dahi bir eşgüdüm ve uygulama birliği olmadığı tarafımızdan not edilmiştir. Küresel ölçekte en etkili internet başta olmak üzere iletişim araçlarının verilere kolay erişim ve paylaşımında sağladığı olanaklar ülkemiz ölçeğinde “Akıllı Devlet (SG: Smart Government)” veya “Sayısal Devlet (DG: Dijital Government)” olarak da isimlendirilen e devlet çatısı altında değerlendirilmesi gerekmektedir. Birleşmiş Milletlerin bir araştırmasına göre, farklı seviyelerde de olsa 169 ülkeden %90' u e devlet olarak adlandırılan süreçten yararlanmaya başlamıştır.

E-devlet yönetiminde bilişim teknolojilerinin stratejik kullanımı aracılığı ile bilgi toplumunun gereksinim ve taleplerine cevap verebilecek, bireyle kurumları ile sayısal ortamda etkileşimde tutarak verimlilik başta olmak üzere şeffaflık ve katılımında sağlanabileceği bir yeni yönetim modelidir. Günümüzde geline ve yakın zamanda hedeflenen bireysel ve toplumsal gelişmişlik düzeyleri ile toplumlara başta hizmet etmek, talepleri karşılamak ve yönetmek, geleneksel devlet anlayış ve yapısıyla gerçekçi değildir. E-devlet uygulamaları sayesinde KAY' de olacağı gibi gerek merkezi gerek yerel süreçlerde

yaşanan verimsizlik, hantallaşma, halkın yönetimlere karşı olan güvensizliği vb. sorunlar büyük bir hızda sonuca ulaştırılabilir.

Kıyı Alanları Yönetimi gibi halkın doğrudan katılımını içeren süreçlerde daha büyük oranda tatmin ve sonuç odaklı yaklaşımlar sergilenebilir. Ülkemizde e devlet son yıllarda azımsanmayacak oranda yol almış olup Dünya üzerinde yüksek oranda e devlet kullanana ülkeler kategorisine doğru yükselmektedir. Toplumsal olduğu kadar bireysel gelişmişlikle de ilintili kullanım oranları uygulamalar yaygınlaştıkça artacaktır. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminde e devlet kullanımı uygulama alanları arasına acil olarak dahil edilmelidir. Bu kapsamda Marmara Denizi kıyılarından başlayarak bir dokümantasyon çalışması gerçekleştirilerek en alt seviyeden dahi olsa gerekli bir ölçüt birliği oluşturulup diğer bölgelere uygulama genişletilmiştir.

### **Özel koruma alanları, kıyasal çevrenin korunması**

Öncelikle sahip olduklarının tam bilincinde olmayan geniş halk kesimlerinin korumacı bilinçten yoksun olması, yerel yönetimlerin bu kesimden geliyor olması ve hatta merkezi yetkilileri bile bilinç eksikliği kıyıların korunması konusunda aşılması en zor engellerin başında olduğu belirlenmiştir. Özellikle koruma ve SİT alanları yerel ölçekte yerel nüfusun faaliyetlerini yasaklandırıcı olacağı olarak algılanmaktadır. Bunda merkezi, yerel tüm idarelerin geçmişteki yasakla-sakla zihniyeti geliştirici olmuştur. Ancak günümüzdeki felsefe “koruyarak sürdürülebilir olarak kullan” olarak değişmeye başlamıştır. Ancak algı her kesimde geçmişte olduğu gibidir. Başta Çevre ve Orman Bakanlığı olmak üzere ilgili bakanlıkların ilan ettiği koruma alanlarında her geçen gün artan sayıda araştırma gerçekleştirilmektedir.

Ancak ihale kanunu gereği projeler bilimsel önceliklerden uzaklaşmakta, işi ihaleden kapmak ve sonlandırmak önceliği olan firmalar tarafından projeler gerçekleştirilir olmaktadır. Proje içinde taahhüt edilenler konular birbirinden bağımsız uzmanlarca bütüncüllükten uzak bir şekilde araştırılmakta olup ekosistem bütünlüğü içinde ele alınmamaktadır. Özel Çevre Koruma alanlarının, Milli parkların, SİT alanlarının (Çevre ve Orman, Turizm, Kültür

Bakanlıkları) ilanlarına ilişkin ölçütler net olarak belirlenmiş olmayıp alanların biyolojik koridorlara sahip olup olmadığına ilişkin herhangi bir doküman çalışma sırasında bulunamamıştır. İlan edilen sit alanlarında hiçbir aşamada herhangi bir araştırma yapılmamakta olduğunu ifade etmek yanlış değildir. Söz konusu alan ilan edilirken ekosistemlerin sürdürülmesi öncelikli olarak irdelenmemektedir. İlgili kurumlar bünyesinde nitelikli bir kadrolaşmadan da söz etmek mümkün değildir.

Akademik olarak başarılı uzmanlar çeşitli sınav sistematüğinden sonra kurumlara katılmalarına rağmen çevresel konular bağlamında yetersiz veya ilgisiz-duyarsız olabilmektedir. Bu nedenler başta olmak üzere söz konusu alanların kendi hallerine bırakılmasının önüne geçmek, izleme ve yönetişime tabi tutulmalarının sağlanması için sistematüğü daha özerk olabilecek, daha geniş katılıma sahip, mümkün olabildiğince yerel örgütlenmelerce sürdürülmelidir.

Kıyı kanununda alçak-basık kıyı tanımlarında yer alan kumul ifadesi bir süreci tanımlamayıp sabit bir varlıkmiş gibi hukuki tanım yapılmıştır ki bu yeryüzüne ait özellikleri bir süreç içinde değerlendiren jeomorfoloji bilimi ile bağdaşmamaktadır. Kimi jeomorfolojik yaklaşımlara göre kumullar, süreçlerini kıyısal süreçlerini tamamladıkları için kıyı bölgesinin dışında tutulması gerektiği ifade edilmesine rağmen kıyı kanunun günümüzde ki uygulamasına göre kıyısal bir elemandır. Kumullar ile ilgili olarak kıyı kanununu da içine alacak çok sayıda hukuki ihtilaflar söz konusudur. Kumullar konusunda sadece jeomorfolojik değerlendirmeden ziyade hukuki değerlendirmelerde gerçekleştirilip, günümüzün özünde koruma-kullanma politikasını benimsemiş bir ülkemiz gerçekleri ile olduğu kadar uluslar arası değerleri de içeren özgün bütüncül bir çevresel yaklaşım geliştirilmelidir. Sadece ülkemizin değil insanlığın ortak mirası kabul edilen kıyı kumullarına ilişkin araştırmalar artırılmalı, kullanımları üzerine ciddi sınırlandırmalar getirilmelidir.

Marmara Bölgesi içinde yer alan lagünler ağır kentsel baskı altındadır. Acil olarak iyileştirme ve ıslah etme çalışmalarına gereksinim kaçınılmaz olup gerçekleştirilecek ıslah çalışmalarının çevre mühendisliği yaklaşımından daha ziyade bütüncül bir yaklaşımla ekolojik olarak gerçekleştirilmelidir. Sulak alanlar için çalışmalar Marmara Bölgesi

bağlamında oldukça sınırlı kalmıştır. Genel kamuoyu algısı söz konusu alanlar için haşarat, hastalık, potansiyel tarım alanı, vb. olarak algılanmasının ötesinde fazla anlam taşımamaktadır.

### **Kıyı yönetimi araçları**

Sadece kıyılarımızda değil çevreye ait yatırımların yönlendirilmesinde en önemli rolü oynayan ve yatırım gerçekleştirilmeden önce, çevreyle olan ilişkisini ortaya koyan rapor olan Çevre Etki değerlendirme (ÇED) Raporlarının hazırlanmasında deneyimsiz, donanımsız ve tamamen kar amacı güden şirketlere yaptırılmaktadır. Raporlar genellikle yerinde araştırmaları yapılmadan yalnızca ilgili bölgeye ait kaynakçalara dayanarak hazırlanmaktadır. Bölge hakkında genel bilgiler ile genel türlerin dokümantasyonu yapılmaktadır. Özellikle kıyı alanları gibi özel uzmanlaştırma gerektiren alanlarda söz konusu raporların hazırlanmasında gerekli özen ve ihtimama gösterilmemektedir. Nesli tehlike altında olan kıyı/deniz canlıları ile nadir kıyı/deniz habitatlarından hemen hemen söz edilmemektedir. ÇED raporlarında yer alan bilgilerin doğruluğu, halkın doğrudan katılımına olduğu kadar sivil toplum örgütlerinin de görüşlerine kapalı olup kurulan dar kapsamlı komisyonlarca değerlendirilmektedir. Bu bağlamda yatırımlar eksik ve yanlış bilgiler ile değerlendirilmektedir. ÇED kapsamında gerçekleştirilen “Halkın Katılımı” toplantıları şekil şartı yerine getirmek üzere gerçekleştirilmekte olup çevreye olan olumsuz olabilecek etkileri kadar olumsuz kültürel ve sosyo ekonomik etkilerde göz ardı edilmektedir. Bunun yanı sıra ÇED raporu kapsamında alınması gereken tedbirler, önlemler ve bağlamındaki yatırımlar gerek yerel yetkililerce gerekse Çevre ve Orman Bakanlığının ilgili birimleri tarafından takip edilmelerinde sorunlar yaşanmaktadır.

### **Eğitim**

Yerel yönetim personelinin, “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi” kavramına uzak olduğu çalışmalarımız sırasında anlaşılmıştır. Yerel yönetim personeline bu konuda meslek içi eğitimler verilmelidir. Kamuoyunun kıyılara bakışında da bir kristalleşme yoktur.

Kamuoyu kıyıları getirim-kazanç alanı ya da tatil alanı gibi algılamaktadır. Bu algı düzeltilmeli, kıyı alanlarının bir bütün olduğu ve kıyı kullanımlarının çok yönlü olabileceği halka anlatılmalıdır.

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi kavramın yaygınlaşması için bu konuyla ilgili eğitim ve projeler geliştirmek adına başta üniversitelerin kendisini kıyı ile ilgili olduğunu gören alanlarda uzmanlaşma sağlanmalıdır. Bu bağlamda devlet personel rejimi içinde de gerekli düzenlemeler sağlanmalıdır. İnsan gücü eksikliği 2004 yılında gerçekleştirilen kanun değişikliğinden sonra yerel yönetimlerden başlayarak giderilmelidir. Bu bağlamda ilgili müdürlükler bünyesinde KAY, Kıyı Mühendisliği, Kıyı Jeomorfolojisi, vb. uzmanlık konularında çalışabilecek uzmanları görevlendirilmeli ve sertifikasyon çalışmaları ile meslek içi eğitime tabi tutulmalıdırlar.

Bir ihtisas dalı olarak coğrafyanın ve dolayısıyla coğrafyacının BKAY kapsamında eksikliği (veya kenarda bırakılması) nedeniyle çözülebilecek birçok problemin üstesinden gelinememekte ve BKAY' ne daha geniş bir bakış açısı sağlanamamaktadır. Bu bağlamda eğitimini ağırlıklı olarak CBS ile bütünleştirmiş "Coğrafyacı" ların üniversitelerin ilgili bölümlerinden mezun olması gerekmektedir. Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kanununa yapılacak bir ilave ile "Coğrafyacı" mesleğinin kadro kanununa dâhil edilip mevcut kadrolardan "uzman yardımcılığı" görevlerine BKAY ile ilişkili diğer mesleklerin yanısıra, "Coğrafyacı"ların da görevlendirilmesinde büyük yararlar olacağı aşikardır.

### **Kıyı Sorunlarının Uluslararası Boyutu**

Kıyı Alanları Yönetiminde problemlerin çoğunluğu ulusal temelli olmakla birlikte uluslararası boyutu ve temeli olan problemlerde her geçen gün daha fazla sayıda ve etkide gerçekleşmektedir. Ulusların gelişmişlik düzeyleri farklı olmasına rağmen ortak problemler konusunda işbirliği büyük önem kazanmıştır. Özellikle iklim değişikliklerinin bir sonucu olarak 2025 – 2050 yılları arasında atmosferdeki CO2 miktarının etkisiyle ortalama sıcaklıkta 1.5 9c ile 4-5 °C artacağı gibi ortalama deniz seviyelerinde ilk aşamada 0.5 m. daha sonra ise 1.0

metre kadar yükseleceği hesaplanmaktadır. Dünya üzerinde farklı bölgelerde farklı farklı seviyelerde olmak üzere deniz seviyelerinin zaten hali hazırda yükselmekte olduğu gerçeği insanlığı ilgilendiren birincil öncelikli problemdir.

Deniz seviyesinin altındaki alanların ve sulak alanların su altında kalacak olması, kıyı erozyonunun artacak olması, alçak kıyı bölgelerinin deniz baskınlarına maruz kalması, kıyılardaki tatlı su kaynaklarının tuzlanması, kıyıların bütünlüğünün tehdit altında kalması, vb. olarak kabaca sıralanabilecek problemlerin tümünün küresel ölçekte tüm kıyılar boyunca yaşanacak olması ve söz konusu değişikliğin bir insan ömrü içinde gerçekleşecek olması en büyük problemdir. Kıyı alanlarının benzersiz ekosistemleri üzerinde geri dönüşmeyecek tahribatlar oluşacaktır. Deniz seviyesinin yükselmesinin en önemli sosyo-ekonomik etkisi yoğun nüfusa sahip olan kıyı düzlüklerinin su altında kalacak olmasıdır. Deniz seviyesinin Akdeniz için 1.0 m yükselecek olması Mısır'ın verimli topraklarının %15'ini sular altında kalmasına neden olacaktır, benzer olarak Bangladeş'te bu oran %14 olarak hesaplanmaktadır. Ülkemiz içinde çeşitli öngörülere göre izdüşümler gerçekleştirilmeli, sular altında kalacak tarım alanları için gerekli tedbirlerin alınmasının sağlanması, tatlı su kaynaklarının korunması üzerine hidrolojik çalışmaların gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

İkincil öncelikli sorunların başında sınırlardan bağımsız olan deniz ve kıyı kirlilikleridir. Genel olarak Dünya denizlerinin su kalitesi her geçen gün azalmaktadır. Okyanus döngüleri içinde kilometre mertebesinde çaplı çöp döngüleri söz konusudur. Dünya denizlerinin biyolojik olarak üretkenliği her geçen gün azalması sonucu biyolojik çeşitlilik azalmaktadır. Endemik türler yok olmaktadır. Çeşitli nedenler (kanalların açılması, gemi denge suları ile taşınım, vb. ) ile taşınan işgalci türler farklı coğrafyalarda ortamın tek canlı türü haline gelmektedir. Söz konusu durumlar kıyı balıkçılığı başta olmak üzere kıyı gerisinde ki sosyo ekonomik faaliyetleri aksatmakta, olumsuz yönde yeniden şekillendirmektedir. Dünyamız için ekolojik açıdan çok büyük öneme sahip Mercan kayalıklarında yaşanan küresel ölçekte değişimin bir sonucu olarak bir nevi çölleşme olarak adlandırabileceğimiz beyazlaşma hemen hemen her bölgede hızla yayılmaktadır.

1960 lı yıllarda özellikle İspanya ve İtalya gibi ülkelerde yaygın kötü kıyı kullanımının bir sonucu olarak eski cazibesini kaybetmiş kıyılara ve tesislere sahip, bozulmuş kıyılar bu ülkelerin en büyük problem olup Mercan ekosistemine sahip olan 109 ülkeden 93'ünde kayıpların büyük olduğu tespit edilmiştir.

Uluslararası ticaretin atardamarı olan deniz yolu taşımacılığının kıyılar üzerindeki tersane, elleşleme mekânları, limanlar gibi yapıların yanı sıra gemilerden kaynaklanan kirlilik gittikçe etkisi artan problemlerdir. Denizlerde artan enerji, maden aramaları ve bu bağlamdaki işleme faaliyetleri olumsuz çevresel etkiler ve tehlikeler içermektedir.

Sonuç olarak yerel yönetimler açısından örnek bir bütünleşik kıyı alanları yönetim planında coğrafi mekân olarak bütüncül ve kapsayıcı olduğu kadar uzun soluklu, sürekli denetlenebilir ve düzeltilebilir olması gerekir. Bunun yanı sıra halkın doğrudan katılımı öncelikle sağlanarak yerellik ilkesi güdülemede doğal süreçler ile uyumlu bir yapının kurulması gerekir. Tüm ilgili ve yetkili kurum ve kuruluşların katılımlarının yanında kendilerinin konu ile ilgili olduklarını kabul eden tüm sivil toplum örgütlerin günümüzün teknolojik imkânlarını bir arada kullanmalıdır. Ülke, bölge bazında Kıyı Alanları Yönetimi Master plan ve politikaları oluşturulmalıdır. Bu plan ve politikalar yönlendirmesinde bilimsel olarak gerekli tüm şartlar sağlandıktan sonra, yerel ölçekte plan özgün ve tekil olmalıdır.



## KAYNAKLAR

- AKDEMİR, T. (2006): Yerel Yönetimlerin Finansman Sorunları ve Borçlanma (Türkiye Örneği). DEU SBE Maliye Ana bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Mayıs, İzmir.
- AKKAYA, A. M. (2004): Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Hukuksal Rejimi. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Denizel Çevre Anabilim dalı Doktora Tezi, İstanbul.
- AKKAYA, M.A. (2006): Kıyı Alanları Yönetiminde “Yerellik” İlkesinin Önemi. Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları VI. Ulusal Kongresi, Bildiriler kitabı, 7-11 Kasım 2006, Muğla Üniversitesi, Muğla.
- AKKAYA, M.A., MÜFTÜOĞLU, A.E. (2001): Denizel Ortamın Doldurulmasıyla Kazanılan Kıyı Alanının Hukuki Statüsü. Türkiye Kıyıları 01, Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, KAY 01, Ankara.
- AKIN, Ü. (1998): Kıyıların Tabi Olduğu Hukuki Rejim. Yetkin Yayınları, Ankara.
- AKTEPE, K. VE DEMİRVURAN, G. K. (2010): Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi. Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları VIII. Ulusal Kongresi, Bildiriler kitabı, 27 Nisan-1 Mayıs 2010, Trabzon.
- ALGAN, O., YALÇIN, M.N., ÖZDOĞAN, M., YILMAZ, İ., SARI, E., KIRCIELMAS, E., ORGAN, D., BALKAN-YEŞİLADAK, Ö., YILMAZ, Y., KARAMUT, İ. (2009): A short note on the geo-archeological significance of the ancient Theodosius harbor (İstanbul, Turkey). Quaternary Research 72, 457-461.
- ARIKAN, Y.E. (2004): Bütünleşen Avrupa da Yerel Yönetimler. Galatasaray Üniversitesi.
- ATALAY, İ ve MORTAN, K. (1995): Türkiye Bölgesel Coğrafyası, İnkılap Kitabevi, İstanbul.
- BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI. (2008): İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Bütünsel (Kıyı ve Geri Sahası) Planı. T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Açıklama Raporu, Ankara.
- BÜYÜKSALİH, İ. (2006): Landsat Geocover Orto ve Lc Verilerinin Geometrik Doğruluk ve Değişim Belirleme Amaçlı Analizleri, Haziran 2006, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.
- CANKURT, Ş.E.(2002): Kıyı Kanunu ve İlgili Anayasa Mahkemesi Kararı. Doğu Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi.
- CICIN-SAIN, BILIANA and KNECHT ROBERT W. (1998). Integrated coastal and ocean management : concepts and practices, — ISBN 1-55963-604-1, 518 PP.
- CLARK, J. R. (1995). Coastal Zone Management Handbook. CRC Press, Boca Raton, FL, 694 pp.

COSKUN, B.(2008): Mahalli İdare Birlikleri ve Kıyı Alanlarının Yönetimi. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Kongresi, 27-30 Mayıs 2008, Ankara.

ÇÖLKESEN, İ., SESLİ, F.A. VE AKYOL, N. (2006): Kıyı Alanlarının Kullanımında Yetki ve Sorumluluklar. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VI. Ulusal Kongresi, Bildiriler kitabı, 7-11 Kasım 2006, Muğla Üniversitesi, Muğla.

Darkot, B ve Tuncel,M. (1981): Marmara Bölgesi Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayınları, No: 2510, İstanbul.

DMİ. (2009): Tekirdağ ve Çatalca yağış verileri. Ankara.

DOĞAN, E., BURAK, S. VE AKKAYA, A. (2005): Türkiye Kıyıları Kavramsal tanımlama-Planlama-Kullanım. Beta basım yayım dağıtım, İstanbul.

DURU, B. (2001): Kıyı Yönetiminde Bütüncül Yaklaşımlar ve Ulusal Kıyı Politikası. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi (Kent ve Çevre Bilimleri) Anabilim Dalı, Doktora tezi, Danışman: Prof. Dr. Ruşen Keleş, Ankara.

DURU, B. (2003): Kıyı Politikası, Kıyı Yönetiminde Bütünleşik Yaklaşımlar ve Ulusal Kıyı Politikası. Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, Tezler dizisi:13, Ankara.

EKE, F. VE ATAÇ, E.(2008): Toplumsal ve Politik Değişimler Işığında Kıyı Mevzuatının Gelişimi. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Kongresi, Bildiriler kitabı, 27-30 Mayıs 2008, Ankara.

ERİNÇ, S.(2001): Jeomorfoloji II. 3. basım (Güncelleştirenler: Ahmet Ertek, Cem Güneysu), Der Yayınları, İstanbul.

EROL, O. (1989): Türkiye'de Kıyıların Doğal Niteliği, Kıyının ve Kıyı Varlıklarının Korunmasına İlişkin "Kıyı Kanunu" Uygulamaları Konusuna Jeomorfolojik Yaklaşım. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülten, Sayı:6 No:6.

ERTEK, T.A. (2010): İstanbul'un Jeomorfolojisi. İstanbul'un Jeolojisi Sempozyumu III (Editörler: Y. Örgün ve S.Y. Şahin). Jeoloji Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, 7-9 Aralık 2007, İTÜ Süleyman Demirel Kültür Merkezi, bildiri metni, S: 23-48, Maslak, İstanbul.

ERTEK, T. A. VE YILDIRIM, C. (2001): Marmara Denizi Kıyı Taraçaları Korelasyonu ve Yorumu. Türkiye Kuvatlerini Çalıştayı, İ.T.Ü Avrasya Yerbilimleri Enstitüsü, İstanbul.

ERTEK, T.A AND ERGİNAL, A.E. (2006): Anthropogenically triggered landslide factors of the Variant Landslide area at Büyükçekmece, NW Turkey. Zeitschrift für Geomorphologie, Volume: 50, Issue:2, pp. 171-191, Berlin.

ERTEK, T.A, ERGİNAL, A.E AND KAYA, H. (2010): Triggering factors of landslide and madflows on Lake Büyükçekmece area, Western Istanbul, NW Turkey. IGU-Regional Conference 2010 in Tel aviv, 12-16 July 2010, Landslide Session, 1p. Tel Aviv.

ERTEK, T.A. VE EVREN, E.N. (2005): Bir Coğrafi Mekan Analizi: Şile. Güven Yay. 295 s., İstanbul.

- GOLDSMITH, M.(1992): Loca Government. Urban Studies, 29, 3/4, 393 410
- GOLDSMITH, M.(1995): “Autonomy and City Limits” in judge. D Stoker, G & Woman, H (eds) Theories of urban politics, London.
- GOLDSMITH, M. J. F. VE KLAUSEN, K. K. (eds).(1997): European integration and Loca Government. Chetenham, UK: Edward E gar
- GÖRMEZ, K.(1989): Yerel Demokrasi ve Türk Belediyeciliği. Hizmet-İş Sendikası Yayını.
- GÜL, K,V. (1979): Belediye İdaresi. C:1, Ankara.
- HARVEY, N. and MIMURA, N. (2006) “Importance of Global Change for Coastal Management in the Asia-Pacific Region” Global Change and Integrated Coastal Management, ISBN-13 978-1-4020-3628-6 (e-book), pp. 1-16
- HESSE, J. J. VE SHARPE, L. J.(1992): “Loca Government in international Perspective: some Comparative Observations”. in Hesse, J J (ed), Loca Government and Urban affairs in international Perspective, Baden Baden: Nomos
- JOHN, P. (2000): The Europeanisation of Sub nationa Governance Urban Studies. May 2000, Vol:37, Issue 5/6, p.877, 18pp.
- KAFESOĞLU-SANDIKÇIOĞLU, B. (2010): Kadıköy-Tuzla Arasındaki Kıyı Bölgesinin Jeomorfolojisi, Gelişim ve Değişimi. İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, (Danışman: Yrd. Doç.Dr. T.Ahmet Ertek), İstanbul.
- KALABALIK, H. (2002): İmar Hukuku. Seçkin Yayınları, Ankara.
- KALABALIK, H. (2005): Avrupa Birliği Ülkeleriyle Karşılaştırmalı Yerel Yönetim Hukuku Teori ve Uygulama. Seçkin Yayıncılık.
- KAYA, H. (1999):Morfodinamik süreçlere dayanarak 1/50.000 ölçekli İstanbul ili ve yakın çevresinin jeomorfoloji haritası (Büyükçekmece paftası) ve açıklaması. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Danışman: T.Ahmet Ertek, İstanbul.
- KAYA, H., ERTEK, T, A., YÜCEL, Z,Y VE GAZİOĞLU, C. (2002): Avcılar (İstanbul)’da Kıyı Kullanımı ve Bu Sürece 17 Ağustos 1999 Depreminin etkileri, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Kongresi, Bildiriler kitabı, 5-8 Kasım 2002, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- KAYA, H., YÜCEL, Z,Y VE GAZİOĞLU, C. (2006): Kıyı Kullanımı Üzerine Yapılan Projelere Bir Örnek; Beylikdüzü (İstanbul) Kıyıları, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları VI. Ulusal Kongresi, Bildiriler kitabı, Muğla Üniversitesi, Muğla
- KAYA, H., YÜCEL, Z,Y., DOĞAN, E VE GAZİOĞLU, C. (2008): İstanbul’un Marmara Denizi Kıyılarında Heyelan Riski, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Kongresi, Bildiriler kitabı, 27-30 Mayıs 2008, Ankara.
- KELEŞ, R. VE HAMAMCI, C. (2005): Çevre Politikası. İmge, Ankara.

- KELEŞ, R. (2006): Kentleşme Politikası. İmge Kitabevi, Ankara.
- KLEE, G. A. (1999): The Coastal Environment: Toward Integrated Coastal and Marine Sanctuary Management. Prentice Hall, New Jersey.
- KÖKSAL, G. (2008): Bir Kıyı Kenti Olan İzmit'in Kıyı Kullanımı ve Sürdürülebilirliği, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Kongresi, Bildiriler kitabı, 27-30 Mayıs 2008, Ankara.
- MERT, Z,G VE MERT, E. (2007): An Integrated Study on Urbanization and Water Sources in İzmit Basin, Kocaeli, Proc. 47th Congress of the European Regional Science Association, Cerr-gy-Pontoise, France.
- MERT, Z, G. (2008): Tarihsel Perspektif İçinde Kocaeli-İzmit Körfezi Kıyı Bölgesinin değerlendirilmesi, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Kongresi, Bildiriler kitabı, 27-30 Mayıs 2008, Ankara.
- MİGM.(2009): 2008 Yılı Mahalli İdareler Genel Faaliyet Raporu, İçişleri Bakanlığı, Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü, Ankara
- NADAROĞLU, H.(2001): Mahalli İdareler (Teorisi-Ekonomisi-Uygulaması). Beta Basım Yayım Dağıtım Yayınları, 7. Baskı, İstanbul.
- NARİNOĞLU, A.(2009): Yerel Yönetimlerde Stratejik Yönetim ve Planlama. Mert Matbaacılık sanatları, İstanbul.
- ORTAYLI, İ.(1974): Tanzimat'tan Sonra Mahalli İdareler (1840-1878). TODAİE Yayını, Sevinç Matbaası.
- ORTAYLI, İ.(1978): İmparatorluk Döneminde Mahalli İdarelerin ve Belediyeciliğin Evrimi. Ergun Türkcan (Ed.), Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi, Türk İdareciler derneği-Bilimsel Araştırma Dizisi 2, Birinci Kitap, Ankara.
- ORTAYLI, İ.(1985): Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği. Hil Yayınları.
- ÖKMEN, M. VE PARLAK, B. (2008): Kuramdan Uygulamaya Yerel Yönetimler İlkeler Yaklaşımlar ve Mevzuat. Aktüel Yayınları -Alfa Akademi Yayını, İstanbul.
- ÖZHAN, E. (2005): Coastal Area Management in Turkey. UNEP Mediterranean Action Plan, Priority Action Programme Regional Activity Centre, Split, Croatia, 69p.
- ÖZHAN, E.(2008): Türkiye'de Bütünleşik Kıyı Yönetimi: Son Gelişmeler. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Kongresi, Bildiriler kitabı, 27-30 Mayıs 2008, Ankara.
- PAGE, E. AND GOLDSMİTH, M.(1987): Centra and Loca Government Reations. Beverey Hi s, CA:Sage
- SAKARYA İL ÖZEL İDARESİ. (2010): Sakarya İli Stratejik Planı, 2010-2014. Ekim, 2009.

ŞENBİL, E,Y VE AKTEPE, K.(2010): Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi, Bölgesel ve Ulusal Politika Girişimlerine Uluslararası Örnekler. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VIII. Ulusal Kongresi, Bildiriler kitabı, 27 Nisan-1 Mayıs 2010, Trabzon.

ŞENGÜL, R. (2010): Yerel Yönetimler. Umuttepe Yayınları.

SEYİR, HİDROGRAFI VE OŞİNOGRAFI DAİRESİ. (2009) : Türkiye Denizleri Kıyı uzunlukları. Türkiye.

TDV. (2000): 17 Ağustos İzmit Körfezi Depremi'nin Hasar Durumu (Rakamsal Verilerle). Türkiye Deprem Vakfı, Bülent Özmen, Deprem Raporu, Ankara.

TEKEL, A. (2001): İmar Mevzuatının Tanımladığı Plan Kademeleri, Yetkili Kurumlar, Yetki Uyuşmazlıkları Ve Nedenleri Üzerine. 3. Kentsel Altyapı Ulusal Sempozyumu, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Ankara-Eskişehir Şubesi, Ekim, Eskişehir, s.97-109.

TOBB.(1996): Mahalli İdarelerin Yeniden Yapılandırılması. Aydoğdu Ofset.

TURNER, M. (1999): Central-Local Relations: Themes and Issues, Central-Local Relations in Asia Pasific, Palgrave Publishers, New York.

TÜRK KIZILAYI. (2009): Batı Marmara Seli Faaliyet Raporu. Eylül.

ULUSOY, A VE TOPAL, A.K. (1997): Yerel Yönetimlerin Mali Sorunları ve Çözüm Önerileri. TİD, Yıl: 69, Sayı: 414, Mart 1997.

ULUSOY, A VE AKDEMİR, T. (2007): Mahalli İdareler Teori-Uygulama-Maliye. Seçkin Yayıncılık, 5. Baskı.

YETİM, L., KORKUT, A,B VE ŞİŞMAN, E, E. (2004): Tekirdağ Kıyı Şeridi Alan Kullanım Kararlarının Ekolojik Boyutta İrdelenmesi, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Kongresi, Bildiriler kitabı, 4-7 Mayıs 2004, Çukurova Üniversitesi, Adana.

YÜKSEL, Y., AKYARLI, A., ÇEVİK, E., YALÇINER, A,C., GÜLER, I.(2007): Kıyı Bölgesi Yönetimi ve Türkiye Örneği. Antalya Yöresinin İnşaat Mühendisliği Sorunları Kongresi Bildiriler Kitabı, TMMOB Antalya İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları, Antalya.

## **INTERNET KAYNAKLAR**

Balıkesir Belediyesi. (2010): Balıkesir Tarihçe.[http://www.balikesir.bel.tr/bal\\_tarih.php](http://www.balikesir.bel.tr/bal_tarih.php), alıntı Tarihi:10.08.2010.

Balıkesir Valiliği. (2010): İlimiz Rehberi, Balıkesir Valiliği, [http://www.balikesir.gov.tr/default\\_B0.aspx?content=1004](http://www.balikesir.gov.tr/default_B0.aspx?content=1004), alıntı tarihi: 25.05.2010.

Bilecik Özel İdare. (2010): Bilecik İli 1/100000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı Plan Hükümleri. [http://www.bilecikozelidare.gov.tr/CvrDznPln/Plan\\_Notlari.pdf](http://www.bilecikozelidare.gov.tr/CvrDznPln/Plan_Notlari.pdf) Mart, 2008, Ankara. Alıntı tarih: 31.05.2010.

Bilecik Sağlık Müdürlüğü. (2010). Bilecik İli Coğrafi Konumu, [http://www.bilecik.saglik.gov.tr/bilecikili\\_cografikonum.htm](http://www.bilecik.saglik.gov.tr/bilecikili_cografikonum.htm), alıntı tarihi:31.05.2010.

Bilecik Valiliği. (2010): Bilecik ve Tarihi. [http://www.bilecik.gov.tr/default\\_B0.aspx?content=224](http://www.bilecik.gov.tr/default_B0.aspx?content=224), alıntı tarihi: 10.08.2010.

Bursa Belediyesi. (2010): Bursa'nın Kuruluşu. <http://www.bursa.bel.tr/?baslik=bursa-nin-kurulusu&bolum=sayfa&id=517>, alıntı tarihi: 10.08.2010.

Bursa İl Özel İdaresi. (2010): Bursa Tarihi. <http://www.bursaozelidaresi.gov.tr/index.asp?islem=bursa-tarihi.html>, alıntı tarihi: 25.05.2010.

Çanakkale Belediyesi. (2010): Coğrafi yapı ve Ekonomik Durum. Çanakkale Belediyesi, <http://www.canakkale.bel.tr/bpi.asp?caid=197&cid=560>, alıntı tarihi: 27.05.2010.

EC.(2007): Integrated Coastal Zone Management (07.06.2007). [http://ec.europa.eu/environment/iczm/Coastal\\_Zone\\_Policy](http://ec.europa.eu/environment/iczm/Coastal_Zone_Policy) (04.12.2008).

Edirne Belediyesi. (2010): Edirne'nin Tarihçesi ve Genel Bilgiler. [http://www.edirne.bel.tr/Edirne/edirne\\_genel\\_bilgi.htm](http://www.edirne.bel.tr/Edirne/edirne_genel_bilgi.htm), alıntı tarihi: 28.05.2010.

Edirne Valiliği. (2010): Genel Bilgiler, Coğrafi Yapı. [http://www.edirne.gov.tr/default\\_B0.aspx?content=222](http://www.edirne.gov.tr/default_B0.aspx?content=222), alıntı tarihi: 28.05.2010.

Hürriyet Gazetesi. (2010): Karadeniz Karasu'yu Yutuyor. <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/14100823.asp>, alıntı tarih: 14 Mart 2010.

İ.B.B. (2008): İstanbul'un yeni 'ilçe' haritası çizildi. <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=15773>, haber tarihi: 03.04.2008, alıntı Tarihi: 14.05.2010

İ.B.B. (2010): İstanbul Tanıtım, tarihi ve coğrafyası. <http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/tr-TR/0-Istanbul-Tanitim/Tarihi/Pages/Fetihten-Once-Istanbul.aspx>, alıntı tarihi: 17.05.2010

İçişleri Bakanlığı.(2009): Köy Kanunu Tasarısı Taslağı. T.C. İçişleri Bakanlığı, Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü, Taslak yazısının sayısı: B.05.0.MAH.0.07.01.00/28778 ve tarihi: 12.11.2009, [www.mahalli-idareler.gov.tr/Home/.../koy\\_kanunu\\_tasarisi\\_taslagi.doc](http://www.mahalli-idareler.gov.tr/Home/.../koy_kanunu_tasarisi_taslagi.doc), alıntı tarihi: 27.03.2010.

Kırklareli Valiliği. (2010): Genel bilgiler, Kırklareli ve Ekonomi, <http://www.kirklareli.gov.tr/>, alıntı tarihi: 28.05.2010.

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi. (2010): Kocaeli'nin Tarihçesi, <http://www.kocaeli.bel.tr/>, alıntı tarihi: 09.08.2010.

Lohninger, H. (2004): Foto: Praia do amado çevresi, Algarve, Portekiz, [http://www.photoglobe.info/algarve/portugal\\_20040711\\_027.html](http://www.photoglobe.info/algarve/portugal_20040711_027.html).

MİGM. (2010): 5747 sayılı Kanun Sonrası Belediyeler ve Başkanlar. <http://www.mahalli-idareler.gov.tr/Mahalli/Istatistik.aspx>, alıntı tarihi: 11.08.2010.

Sakarya Büyükşehir Belediyesi. (2010). Dünden Bugüne Adapazarı. <http://www.sakarya.bel.tr/sakarya.php?id=1&uk=14&ak=37&uk2=1>, Alıntı tarihi: 10.08.2010.

T.C. Sayıştay Başkanlığı. (2006): Kıyıların Kullanımının Planlanması ve Denetimi. T.C Sayıştay Başkanlığı, Performans Denetimi Raporu, Haziran, 2006. <http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2006/2006-1Kiyi/2006-Kiyi.pdf>.

T.C Ulaştırma Bakanlığı. (2010): Mevcut ve Yatırımdaki Tershanelerin Bilgi ve Özellikleri, <http://www.denizcilik.gov.tr/dm/>, alıntı Tarihi: 28.09.2010.

Tekirdağ Belediyesi. (2010): Coğrafi konum, Tekirdağ Belediyesi. <http://www.tekirdag.bel.tr/default.asp?bld=ym&xhc=I&mmn=20&id=703233871>, alıntı tarihi: 27.05.2010.

Tekirdağ İl Çevre ve Orman Müdürlüğü. (2010): 1/25000 lik Tekirdağ Taslak İl Çevre Düzeni Planı. Tekirdağ İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, <http://www.tekirdag-cevreorman.gov.tr/?wbs=ques&size=127>, alıntı tarihi: 29.05.2010.

TÜBİTAK MAM KÇE. (2007): Kara Kökenli Kirleticiler Protokolü 1996-Revizyon 02. Marmara Araştırma Merkezi Kimya ve Çevre Enstitüsü, <http://www.deniz.cevreorman.gov.tr/Nap%20Raporu/UEP%20UNEP%20turkish/UEP%20UNEP%20gul6son.doc> (04.12.2008).

TÜİK. (2010): Genel ve Adrese Dayalı Nüfus Sayımları. <http://www.tuik.gov.tr/Start.do>, alıntı Tarihi:14.05.2010

Ulusal Çevre Eylem Planı. (1997): Arazi Kullanımı ve Kıyı Alanları Yönetimi. Danışman: Semra Ener Ongan, Odak Noktası Kuruluş: İller Bankası, Mart 1997, (<http://ekutup.dpt.gov.tr/cevre/eylempla/arazikul.pdf>).

Yalova Belediyesi. (2010): Yalova'nın Tarihçesi. <http://www.yalova.bel.tr> , alıntı Tarihi: 09.08.2010.

**EK 1. “Genel” adlı gruba yöneltilen anket.**

**Sayın Katılımcı,**

Bu Anket, “Kıyı Alanları Yönetiminde Yerel Yönetimlerin Rolü” isimli bir doktora araştırması kapsamında, Yerel Yönetimlerin ve halkın kıyı alanları yönetimi ile ilgili görüşlerini değerlendirmeye yönelik bilimsel bir çalışmanın uygulama anketidir.

Anket’te kimliğinizle ilgili bilgiler istenmemektedir. Bu nedenle soruları boş bırakmadan ve bilimsel bir amaca hizmet ettiğinizi düşünerek içtenlikle işaretleyiniz. Bu Anketin tüm Marmara Bölgesini kapsadığını, bu bölgedeki pek çok kurum ve şahıslarla yapıldığını da unutmayınız. Anketimiz fazla zamanınızı almayacak şekilde 30 sorudan oluşturulmuştur.

Bu araştırmada bize zaman ayırarak destek olduğunuz için teşekkür eder, başarılar dileriz.

**1. Cinsiyetiniz.**

1. Erkek 2. Kadın

**2. Yaş Grubunuzu İşaretleyiniz.**

1. 15-20 2. 21-30  
3. 31-40 4. 41 ve sonrası

**3. Meslek Grubunuzu İşaretleyiniz.**

1. İşçi 2. Memur  
3. Yönetici 4. İşsiz  
5. Ev Kadını 6. Öğrenci  
7. İş Adamı  
Diğer(Lütfen Belirtiniz).....

**4. Eğitim Durumunuz?**

1. İlköğretim 2. Lise 3. Lisans  
4. Yüksek lisans 5. Doktora

**5. Gelir Durumunuz?**

1. 0-600 TL arası 2. 601-1000 TL arası  
3. 1001- 1500 TL arası 4. 1501 ve üstü

**6. Kıyı Alanlarınızı daha çok ne amaçla kullanıyorsunuz?**

1. Ulaşım  
2. Ticaret  
3. Tatil  
4. Gezinti ve Dinlenme  
5. Hobi Amaçlı  
6. Diğer (Lütfen belirtiniz).....

**7. Kıyı Alanını (Gezinti, yüzme, ticaret, balık tutma ve benzeri amaçlı) kullanma sıklığınız nedir?**

1. Her gün  
2. Hafta sonları  
3. Ayda birkaç kez  
4. Çok nadir  
5. Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**8. Aşağıdakilerden hangilerini Kıyı Alanınızda görmek istersiniz? (En çok görmek istediğinizden en az istediğinize doğru 1’den 10’a kadar sayı vererek yandaki parantezlerin içine sıralayınız).**

- 8a. (.....) İthalat ve İhracat Limanı  
8b. (.....) Dolum Tesisleri  
8c. (.....) Gezinti ve Dinlenme Alanları  
8d. (.....) Kumsal Plajlar  
8e. (.....) Ulaşım  
8f. (.....) Balıkçı Barınağı  
8g. (.....) Cafe ve Restoranlar  
8h. (.....) Eğlence Yerleri (Lunapark vb)  
8i. (.....) Konser Alanları (Anfi-tiyatro vb)  
8j. (.....) Tenis, Futbol ve Basket sahaları  
8k. Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**9. Kıyı Alanınızda aşağıdaki yapılardan biri var mıdır?**

1. Tehlikeli Dolum Tesisleri  
2. Santraller



3. Liman Faaliyetleri  
4. Çevre Kirliliği  
5. Atık Depolama Sahaları  
6. Diğer (Lütfen Belirtiniz).....  
*Yoksa 10. Soruyu geçiniz.*

10. Dokuzuncu soruda bahsi geçen yapıları bir tehdit unsuru olarak algılıyor musunuz?

1. Evet 2. Hayır 3. Kararsızım

11. Kıyı Alanlarına yeterince önem verildiğini düşünüyor musunuz?

1. Evet 2. Hayır 3. Kararsızım

12. Ülkemizde kıyı alanları yönetimi ile ilgili yapılan çalışmalar yeterli buluyor musunuz?

1. Evet 2. Hayır 3. Kararsızım

13. Kıyı Alanı Yönetimi kavramını daha önce duydunuz mu?

1. Evet 2. Hayır  
*Hayır ise 14. Soruyu geçiniz.*

14. Kıyı Alanı Yönetimi kavramını daha önce ilk kez nereden duydunuz?

1. Gazete 2. Tez 3. Kitap  
4. Dergi 5. Televizyon  
F. Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

15. Bölgenizdeki kıyılar (deniz, akarsu, göl) yeterince temiz midir?

1. Evet 2. Hayır 3. Kararsızım

16. Bölgenizdeki kıyıların (deniz, akarsu, göl) kirlenmesindeki nedenler nelerdir? (Birden fazla seçenek İşaretleyebilirsiniz).

- 16a. Gemilerin Atıkları  
16b. Evsel Atıkları  
16c. Sanayi Atıkları  
16d. Döküm Malzemeleri (Çöp ve hafriyat)  
16e. Balık Çiftlikleri

16f. Diğer.....

17. Bölgenizde kıyı kirliliği ile (deniz, akarsu ve göl) yeterince mücadele ediliyor mu?

1. Evet 2. Hayır 3. Kararsızım

18. Bölgenizdeki kıyıların kirlilik oranı size göre her yıl artıyor mu?

1. Evet 2. Hayır 3. Bilmiyorum

19. Aşağıdaki unsurlardan hangisini Kıyı Alanlarınız için daha öncelikli tehdit unsuru olarak algılıyorsunuz? (En çok gördüğünüz tehdit den en aza doğru yandaki boşluklara 1'den 4'e kadar sayı veriniz).

19a. (.....) Tsunami

19b. (.....) Heyelan

19c. (.....) Çevre Kirliliği

19d. (.....) Çarpık Kentleşme

19e. Diğer(Lütfen Belirtiniz).....

20. Sizce kıyı ile ilgili yatırımları yapmak hangi kamu kurumunun görevi olmalıdır?

1. Yerel Yönetimler  
2. Çevre ve Orman Bakanlığı  
3. Maliye Bakanlığı  
4. Özel Sektör  
5. Turizm Bakanlığı

21. Sizce yerel yönetimlerin kıyı yönetimi ile ilgili yetkileri arttırılmalı mıdır?

1. Evet 2. Hayır 3. Kararsızım

22. Kıyı Planlaması ile ilgili yeterli bilgiye sahip olduğunuza inanıyor musunuz?

1. Evet 2. Hayır 3. Kararsızım

23. Bölgenizdeki kıyılarla ilgili bir "Kıyı Yönetim Planı" var mı?

1. Evet 2. Hayır 3. Bilmiyorum

**24. Bölgenizde ki mevcut Kıyı Yönetim Planlarının doğru yapıldığına inanıyor musunuz?**

1. Evet 2. Hayır 3. Kararsızım

**25. Sizce Kıyı Alanlarındaki Çarpık Yerleşmenin en önemli nedeni nedir? (En önemli nedenden en önemsiz doğru 1'den 6'ya kadar yandaki boşluklara sayı veriniz).**

- 25a. (.....) Kanunların Yetersizliği  
25b. (.....) Kanunların Yeterince Uygulanmaması  
25c. (.....) Kişilerin Duyarsızlığı  
25d. (.....) Yerel Yönetimler  
25e. (.....) Hükümet Politikaları  
25f. (.....) Cezaların Caydırıcı Olmaması  
25g. Diğer (Lütfen belirtiniz)...

**26. Bulduğunuz ilin kıyılardan yeterince faydalandığına inanıyor musunuz?**

1. Evet 2. Hayır 3. Kararsızım

**27. Bulduğunuz İl de kıyıda daha çok ne amaçlı yararlanılıyor? (en çok yararlanan faaliyetten en az'a doğru 1'den 7'ye kadar yandaki boşluklara rakam veriniz).**

- 27a. (.....) Ticaret  
27b. (.....) Ulaşım  
27c. (.....) Rekreasyon (Gezinti, dinlenme)  
27d. (.....) Depolama ve Dolum Sahaları  
27e. (.....) Balıkçılık  
27f. (.....) Balık Çiftlikleri  
(.....) Restoran ve Cafe  
27g. Diğer (Lütfen belirtiniz)...

**28. Bulduğunuz il de kıyı alanına kolay ulaşıyor musunuz?**

1. Evet 2. Hayır 3. Kararsızım

**29. Sizce kıyı çizgisine en yakın yapı kaç metre mesafede olmalıdır?**

1. Mesafe olmamalıdır 2.50 metre  
3.100 metre 4.250 metre ve daha fazla

**30. Sizce Kıyı Alanları Yönetimi hangi alanlarda gerçekleştirilebilir?**

1. Deniz Kıyıları  
2. Deniz ve Göl Kıyıları  
3. Deniz, Göl ve Akarsu Kıyıları  
.....

**EK 2. “Yerel Yönetimler” adlı gruba  
yöneltilen anket.**

**Sayın Katılımcı,**

Bu Anket, “Kıyı Alanları Yönetiminde Yerel Yönetimlerin Rolü” isimli bir doktora araştırması kapsamında, Yerel Yönetimlerin ve halkın kıyı alanları yönetimi ile ilgili görüşlerini değerlendirmeye yönelik bilimsel bir çalışmanın uygulama anketidir.

Anket’te kimliğinizle ilgili bilgiler istenmemektedir. Bu nedenle soruları boş bırakmadan ve bilimsel bir amaca hizmet ettiğinizi düşünerek içtenlikle işaretleyiniz. Bu Anketin tüm Marmara Bölgesini kapsadığını, bu bölgedeki pek çok kurum ve şahıslarla yapıldığını da unutmayınız. Anketimiz fazla zamanınızı almayacak şekilde 36 sorudan oluşturulmuştur. Bu araştırmada bize zaman ayırarak destek olduğunuz için teşekkür eder, başarılar dileriz.

**1. Cinsiyetiniz.**

1. Erkek 2. Kadın

**2. Yaş Grubunuzu İşaretleyiniz.**

1. 15-20 2.21-30  
3. 31-40 4.41 ve sonrası

**3. Meslek Grubunuzu İşaretleyiniz.**

1. İşçi 2. Memur 3. Yönetici  
4. Diğer(Lütfen Belirtiniz).....

**4. Şuan çalıştığınız kurumda ne kadar süredir çalışıyorsunuz?**

1. 0-1 yıl arası 2. 2-5 yıl arası  
3. 6-9 yıl arası 4. 10 yıl ve üstü

**5. Çalıştığınız Bölümü İşaretleyiniz.**

1. Teknik Bölüm 2. İdari Bölüm  
3. Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**6. Eğitim Durumunuz?**

1. İlköğretim 2. Lise 3. Lisans  
4. Yüksek lisans 5. Doktora

**7. Gelir Durumunuz?**

1. 0-600 TL arası 2. 601-1000 TL arası  
3. 1001- 1500 TL arası 4. 1501 ve üstü

**8. Kıyı Alanlarınızı daha çok ne amaçla kullanıyorsunuz?**

1. Ulaşım  
2. Ticaret  
3. Tatil  
4. Gezinti ve Dinlenme  
5. Hobi Amaçlı  
6. Diğer (Lütfen belirtiniz).....

**9. Kıyı Alanını (Gezinti, yüzme, ticaret, balık tutma ve benzeri amaçlı) kullanma sıklığınız nedir?**

1. Her gün  
2. Hafta sonları  
3. Ayda birkaç kez  
4. Çok nadir  
5. Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**10. Aşağıdakilerden hangilerini Kıyı Alanınızda görmek istersiniz? (En çok görmek istediğinizden en az istediğinize doğru 1’den 10’a kadar sayı vererek yandaki parantezlerin içine sıralayınız).**

- 10a. (.....) İthalat ve İhracat Limanı  
10b. (.....) Dolum Tesisleri  
10c. (.....) Gezinti ve Dinlenme Alanları  
10d. (.....) Kumsal Plajlar  
10e. (.....) Ulaşım  
10f. (.....) Balıkçı Barınağı  
10g. (.....) Cafe ve Restoranlar  
10h. (.....) Eğlence Yerleri (Lunapark vb)  
10i. (.....) Konser Alanları (Anfi-tiyatro vb)

**10j.** (.....) Tenis, Futbol ve Basket sahaları

**10k.** Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**11. Kıyı Alanınızda aşağıdaki yapılardan biri var mıdır?**

**1.** Tehlikeli Dolum Tesisleri

**2.** Santraller

**3.** Liman Faaliyetleri

**4.** Çevre Kirliliği

**5.** Atık Depolama Sahaları

**6.** Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

*Yoksa 12. Soruyu geçiniz.*

**12. Onbirinci soruda bahsi geçen yapıları bir tehdit unsuru olarak algılıyor musunuz?**

**1.** Evet **2.** Hayır **3.** Kararsızım

**13. Kıyı Alanlarına yeterince önem verildiğini düşünüyor musunuz?**

**1.** Evet **2.** Hayır **3.** Kararsızım

**14. Ülkemizde kıyı alanları yönetimi ile ilgili yapılan çalışmalar yeterli buluyor musunuz?**

**1.** Evet **2.** Hayır **3.** Kararsızım

**15. Kıyı Alanı Yönetimi kavramını daha önce duydunuz mu?**

**1.** Evet **2.** Hayır

*Hayır ise 16. Soruyu geçiniz.*

**16. Kıyı Alanı Yönetimi kavramını daha önce ilk kez nereden duydunuz?**

**1.** Gazete **2.** Tez **3.** Kitap

**4.** Dergi **5.** Televizyon

**6.** Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**17. Çalıştığınız kurumun Kıyı Alanları ile ilişkisi var mı?**

**1.** Evet **2.** Hayır

*Hayır ise 18. Soruyu geçiniz*

**18. Çalıştığınız Kurumun Kıyı ile ilişkisi aşağıda ki hangi alanlarla ilgilidir? (Birdenfazlaseçenek işaretleyebilirsiniz).**

**18a.** İhracat

**18b.** İthalat

**18c.** Ulaşım

**18d.** Personel Taşımacılığı

**18e.** Tatil Organizasyonu

**18f.** Denizle ilgili Spor Aktiviteleri

**18g.** Plaj ve Gezinti Alanlarının Kullanımı

**18h.** Araştırma ve Geliştirme

**18i.** Eğitim ve Öğretim

**19. Bölgenizdeki kıyılar (deniz, akarsu, göl) yeterince temiz midir?**

**1.** Evet **2.** Hayır **3.** Kararsızım

**20. Bölgenizdeki kıyıların (deniz, akarsu, göl) kirlenmesindeki nedenler nelerdir? (Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz).**

**20a.** Gemilerin Atıkları

**20b.** Evsel Atıkları

**20c.** Sanayi Atıkları

**20d.** Döküm Malzemeleri (Çöp ve hafriyat)

**20e.** Balık Çiftlikleri

**20f.** Diğer.....

**21. Bölgenizde kıyı kirliliği ile (deniz, akarsu ve göl) yeterince mücadele ediliyor mu?**

**1.** Evet **2.** Hayır **3.** Kararsızım

**22. Bölgenizdeki kıyıların kirlilik oranı size göre her yıl artıyor mu?**

**1.** Evet **2.** Hayır **3.** Bilmiyorum

**23. Aşağıdaki unsurlardan hangisini Kıyı Alanlarınız için daha öncelikli tehdit unsuru olarak algılıyorsunuz? (En çok gördüğünüz tehdit den en aza doğru yandaki boşluklara 1'den 4'e kadar sayı veriniz).**

**23a.** (.....) Tsunami

**23b.** (.....) Heyelan

**23c.** (.....) Çevre Kirliliği

**23d.** (.....) Çarpık Kentleşme

23e. Diğer(Lütfen Belirtiniz).....

24. Sizce kıyı ile ilgili yatırımları yapmak hangi kamu kurumunun görevi olmalıdır?

1. Yerel Yönetimler
2. Çevre ve Orman Bakanlığı
3. Maliye Bakanlığı
4. Özel Sektör
5. Turizm Bakanlığı

25. Sizce yerel yönetimlerin kıyı yönetimi ile ilgili yetkileri arttırılmalı mıdır?

1. Evet
2. Hayır
3. Kararsızım

26. Sizce belediyenizde kıyı planlaması ile ilgili yeterince uzman çalışıyor mu?

1. Evet
2. Hayır
3. Kararsızım

27. Belediyenizde kıyı planlaması ile ilgili yeterince eğitim aldınız mı?

1. Hiç Almadım
2. Biraz Aldım
3. Yeterince Aldım

28. Kıyı Planlaması ile ilgili yeterli bilgiye sahip olduğunuza inanıyor musunuz?

1. Evet
2. Hayır
3. Kararsızım

29. Bölgenizdeki kıyılarla ilgili bir "Kıyı Yönetim Planı" var mı?

1. Evet
2. Hayır
3. Bilmiyorum

30. Bölgenizde ki mevcut Kıyı Yönetim Planlarının doğru yapıldığına inanıyor musunuz?

1. Evet
2. Hayır
3. Kararsızım

31. Sizce Kıyı Alanlarındaki Çarpık Yerleşmenin en önemli nedeni nedir? (En önemli nedenden en önemsize doğru 1'den 6'ya kadar yandaki boşluklara sayı veriniz).

- 31a. (.....) Kanunların Yetersizliği
- 31b. (.....) Kanunların Yeterince Uygulanmaması

31c. (.....) Kişilerin Duyarsızlığı

31d. (.....) Yerel Yönetimler

31e. (.....) Hükümet Politikaları

31f. (.....) Cezaların Caydırıcı Olmaması

32. Bulduğunuz ilin kıyılardan yeterince faydalandığına inanıyor musunuz?

1. Evet
2. Hayır
3. Kararsızım

33. Bulduğunuz İl de kıyıda daha çok ne amaçlı yararlanılıyor? (en çok yararlanan faaliyetten en az'a doğru 1'den 7'ye kadar yandaki boşluklara rakam veriniz).

33a. (.....) Ticaret

33b. (.....) Ulaşım

33c. (.....) Rekreasyon (Gezinti, dinlenme)

33d. (.....) Depolama ve Dolum Sahaları

33e. (.....) Balıkçılık

33f. (.....) Balık Çiftlikleri

33g. (.....) Restoran ve Cafe

33h. Diğer (Lütfenbelirtiniz).....

34. Bulduğunuz il de kıyı alanına kolay ulaşıyor musunuz?

1. Evet
2. Hayır
3. Kararsızım

35. Sizce kıyı çizgisine en yakın yapı kaç metre mesafede olmalıdır?

1. Mesafe olmamalıdır
2. 50 metre
3. 100 metre
4. 250 metre ve daha fazla

36. Sizce Kıyı Alanları Yönetimi hangi alanlarda gerçekleştirilebilir?

1. Deniz Kıyıları
  2. Deniz ve Göl Kıyıları
  3. Deniz, Göl ve Akarsu Kıyıları
- TEŞEKKÜRLER

**EK 3. “Üniversite” adlı gruba yöneltilen anket.**

Bu Anket, “Kıyı Alanları Yönetiminde Yerel Yönetimlerin Rolü” isimli bir doktora araştırması kapsamında, Yerel Yönetimlerin ve halkın kıyı alanları yönetimi ile ilgili görüşlerini değerlendirmeye yönelik bilimsel bir çalışmanın uygulama anketidir.

Anket’te kimliğinizle ilgili bilgiler istenmemektedir. Bu nedenle soruları boş bırakmadan ve bilimsel bir amaca hizmet ettiğinizi düşünerek içtenlikle işaretleyiniz. Bu Anketin tüm Marmara Bölgesini kapsadığını, bu bölgedeki pek çok kurum ve şahıslarla yapıldığını da unutmayınız. Anketimiz fazla zamanınızı almayacak şekilde 30 sorudan oluşturulmuştur. Bu çalışmada bize zaman ayırarak destek olduğunuz için teşekkür eder, başarılar dileriz.

**1. Cinsiyetiniz.**

1. Erkek 2. Kadın

**2. Yaş Grubunuzu İşaretleyiniz.**

1. 15-20 2. 21-30  
3. 31-40 4. 41 ve sonrası

**3. Meslek Grubunuzu İşaretleyiniz.**

1. Öğretim Üyesi 2. Öğrenci  
3. İdareci  
Diğer(Lütfen Belirtiniz).....

**Yanıtınız “A” ise 4. Soruyu yanıtlayınız**

**4. Unvanınız Aşağıdakilerden hangisidir?**

1. Öğitmen 2. Araştırma Görevlisi  
3. Doktor 4. Doçent  
5. Profesör  
Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**5. Gelir Durumunuz?**

1. 0-600 TL arası 2. 601-1000 TL arası

3. 1001- 1500 TL arası 4. 1501 ve üstü

**6. Kıyı Alanlarınızı daha çok ne amaçla kullanıyorsunuz?**

1. Ulaşım  
2. Ticaret  
3. Tatil  
4. Gezinti ve Dinlenme  
5. Hobi Amaçlı  
6. Diğer (Lütfen belirtiniz).....

**7. Kıyı Alanını (Gezinti, yüzme, ticaret, balık tutma ve benzeri amaçlı) kullanma sıklığınız nedir?**

1. Her gün  
2. Hafta sonları  
3. Ayda birkaç kez  
4. Çok nadir  
5. Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**8. Aşağıdakilerden hangilerini Kıyı Alanınızda görmek istersiniz? (En çok görmek istediğinizden en az istediğinize doğru 1’den 10’a kadar sayı vererek yandaki parantezlerin içine sıralayınız).**

- 8a. (.....) İthalat ve İhracat Limanı  
8b. (.....) Dolum Tesisleri  
8c. (.....) Gezinti ve Dinlenme Alanları  
8d. (.....) Kumsal Plajlar  
8e. (.....) Ulaşım  
8f. (.....) Balıkçı Barınağı  
8g. (.....) Cafe ve Restoranlar  
8h. (.....) Eğlence Yerleri (Lunapark vb)  
8ı. (.....) Konser Alanları (Anfi-tiyatro vb)  
8j. (.....) Tenis, Futbol ve Basket sahaları  
8k. Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**9.Kıyı Alanınızda aşağıdaki yapılardan biri var mıdır?**

1. Tehlikeli Dolum Tesisleri

2. Santraller
  3. Liman Faaliyetleri
  4. Çevre Kirliliği
  5. Atık Depolama Sahaları
  6. Diğer (Lütfen Belirtiniz).....
- Yoksa 10. Soruyu geçiniz.*

**10. Dokuzuncu soruda bahsi geçen yapıları bir tehdit unsuru olarak algılıyor musunuz?**

1. Evet
2. Hayır
3. Kararsızım

**11. Kıyı Alanlarına yeterince önem verildiğini düşünüyor musunuz?**

1. Evet
2. Hayır
3. Kararsızım

**12. Ülkemizde kıyı alanları yönetimi ile ilgili yapılan çalışmaları yeterli buluyor musunuz?**

1. Evet
2. Hayır
3. Kararsızım

**13. Kıyı Alanı Yönetimi kavramını daha önce duydunuz mu?**

1. Evet
2. Hayır

*Hayır ise 14. Soruyu geçiniz.*

**14. Kıyı Alanı Yönetimi kavramını daha önce ilk kez nereden duydunuz?**

1. Gazete
2. Tez
3. Kitap
4. Dergi
5. Televizyon
6. Diğer (Lütfen Belirtiniz).....

**15. Bölgenizdeki kıyılar (deniz, akarsu, göl) yeterince temiz midir?**

1. Evet
2. Hayır
3. Kararsızım

**16. Bölgenizdeki kıyıların (deniz, akarsu, göl) kirlenmesindeki nedenler nelerdir? (Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz).**

1. Gemilerin Atıkları
2. Evsel Atıkları
3. Sanayi Atıkları
4. Döküm Malzemeleri (Çöp ve hafriyat)
5. Balık Çiftlikleri

6. Diğer.....

**17. Bölgenizde kıyı kirliliği ile (deniz, akarsu ve göl) yeterince mücadele ediliyor mu?**

1. Evet
2. Hayır
3. Kararsızım

**18. Bölgenizdeki kıyıların kirlilik oranı size göre her yıl artıyor mu?**

1. Evet
2. Hayır
3. Bilmiyorum

**19. Aşağıdaki unsurlardan hangisini Kıyı Alanlarınız için daha öncelikli tehdit unsuru olarak algılıyorsunuz? (En çok gördüğünüz tehdit den en aza doğru yandaki boşluklara 1'den 4'e kadar sayı veriniz).**

19a. (.....) Tsunami

19b. (.....) Heyelan

19c. (.....) Çevre Kirliliği

19d. (.....) Çarpık Kentleşme

19e. Diğer(Lütfen Belirtiniz).....

**20. Sizce kıyı ile ilgili yatırımları yapmak hangi kamu kurumunun görevi olmalıdır?**

1. Yerel Yönetimler
2. Çevre ve Orman Bakanlığı
3. Maliye Bakanlığı
4. Özel Sektör
5. Turizm Bakanlığı

**21. Sizce yerel yönetimlerin kıyı yönetimi ile ilgili yetkileri arttırılmalı mıdır?**

1. Evet
2. Hayır
3. Kararsızım

**22. Kıyı Planlaması ile ilgili yeterli bilgiye sahip olduğunuza inanıyor musunuz?**

1. Evet
2. Hayır
3. Kararsızım

**23. Bölgenizdeki kıyılarla ilgili bir "Kıyı Yönetim Planı" var mı?**

1. Evet
2. Hayır
3. Bilmiyorum

**24. Bölgenizde ki mevcut Kıyı Yönetim Planlarının doğru yapıldığına inanıyor musunuz?**

1. Evet 2. Hayır 3. Kararsızım

**25. Sizce Kıyı Alanlarındaki Çarpık Yerleşmenin en önemli nedeni nedir? (En önemli nedenden en önemsizine doğru 1'den 6'ya kadar yandaki boşluklara sayı veriniz).**

- 25a. (.....) Kanunların Yetersizliği  
25b. (.....) Kanunların Yeterince Uygulanmaması  
25c. (.....) Kişilerin Duyarsızlığı  
25d. (.....) Yerel Yönetimler  
25e. (.....) Hükümet Politikaları  
25f. (.....) Cezaların Caydırıcı Olmaması  
25g. Diğer (Lütfen belirtiniz).....

**26. Bulduğunuz ilin kıyılardan yeterince faydalandığına inanıyor musunuz?**

1. Evet 2. Hayır 3. Kararsızım

**27. Bulduğunuz İl de kıyıda daha çok ne amaçlı yararlanılıyor? (en çok yararlanan faaliyetten en az'a doğru 1'den 7'ye kadar yandaki boşluklara rakam veriniz).**

- 27a. (.....) Ticaret  
27b. (.....) Ulaşım  
27c. (.....) Rekreasyon (Gezinti, dinlenme)  
27d. (.....) Depolama ve Dolum Sahaları  
27e. (.....) Balıkçılık  
27f. (.....) Balık Çiftlikleri  
27g. (.....) Restoran ve Cafe  
27h. Diğer (Lütfen belirtiniz).....

**28. Bulduğunuz il de kıyı alanına kolay ulaşıyor musunuz?**

1. Evet 2. Hayır 3. Kararsızım

**29. Sizce kıyı çizgisine en yakın yapı kaç metre mesafede olmalıdır?**

1. Mesafe olmamalıdır 2. 50 metre  
3. 100 metre 4. 250 metre ve daha fazla

**30. Sizce Kıyı Alanları Yönetimi hangi alanlarda gerçekleştirilebilir?**

1. Deniz Kıyıları  
2. Deniz ve Göl Kıyıları  
3. Deniz, Göl ve Akarsu Kıyıları



## ÖZGEÇMİŞ

- Doğum tarihi : 14.05.1974
- Doğum yeri : İstanbul
- Lise : (1885 – 1991) Bahçelievler Lisesi
- Lisans : (1992 – 1996) İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fak. Coğrafya Bölümü
- Yüksek Lisans : (1997 -1999) İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enst. Coğrafya Anabilim Dalı
- Doktora : (2007 – 2010) İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşlet. Enst., Kıyı Bölgeleri Yönetimi Bilim Dalı
- Çalıştığı kurumlar : (1998 – 2004) Altınyıldız İlköğretim okulu, Büyükçekmece/İstanbul  
(2004 – Halen) Beylikdüzü Belediyesi, Beylikdüzü/İstanbul