

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KIYI ALANLARINDA KAMUSAL KULLANIMIN
GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK TASARIM
STRATEJİLERİNİN BELİRLENMESİ:
ÇEŞME / İZMİR ÖRNEĞİ

İsmail Oğuz ATAKAN

Şubat, 2020

İZMİR

**KIYI ALANLARINDA KAMUSAL KULLANIMIN
GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK TASARIM
STRATEJİLERİNİN BELİRLENMESİ:
ÇEŞME / İZMİR ÖRNEĞİ**

**Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Tasarım Programı**

İsmail Oğuz ATAKAN

Şubat, 2020

İZMİR

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

İSMAİL OĞUZ ATAKAN tarafından DR.ÖĞR.ÜYESİ AHU DALGAKIRAN ERDOĞAN yönetiminde hazırlanan “KIYI ALANLARINDA KAMUSAL KULLANIMIN GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK TASARIM STRATEJİLERİNİN BELİRLENMESİ: ÇEŞME / İZMİR ÖRNEĞİ” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

.....
Dr.Öğr.Üyesi Ahu DALGAKIRAN ERDOĞAN

Yönetici

.....
Prof.Dr.İpek ÖZBEK SÖNMEZ

Jüri Üyesi

.....
Dr.Öğr.Üyesi Feral GEÇER SARGIN

Jüri Üyesi

.....
Prof.Dr. Kadriye ERTEKİN

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans tez çalışması süresince, kendisine danıştığım her adımda değerli bilgilerini ve görüşlerini sabırla ve ilgiyle sunan, katkılarıyla bana her zaman yol gösteren çok değerli hocam ve tez danışmanım, Dr.Öğr.Üyesi Ahu Dalgakıran Erdoğan'a, bana her zaman inandığı ve katkılarını, desteğini ve hoşgörüsünü sonuna kadar verdiği için sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Yüksek lisans tezini hazırlama süresince değerli bilgilerini ve tavsiyelerini benimle paylaşan Doç. Dr. Erdal Onur Diktaş'a teşekkür ederim.

Son olarak, en başından beri bana inandıkları, sevgilerini ve desteklerini her adımda yanımda hissettiğim ve bugünlere gelmemi sağlayan, annem, babam ve kardeşime her zaman benimle oldukları için sonsuz teşekkürler...

İsmail Oğuz ATAKAN

**KIYI ALANLARINDA KAMUSAL KULLANIMIN GELİŞTİRİLMESİNE
YÖNELİK TASARIM STRATEJİLERİNİN BELİRLENMESİ:
ÇEŞME/İZMİR ÖRNEĞİ**

ÖZ

Ülkemizde uzun yıllar turizm planlamasına hâkim olan parçacı planlama anlayışı; kıyı kesimlerinde aşırı yığılma, altyapı yetersizlikleri, doğal kaynakların hızla tüketilmesi, yere ait özgün değerlerin yok olması, mekanların kitlesel turizm ekseninde tek tipleşmesi, yerel kimlik ve aidiyet duygusunun yitirilmesi gibi pek çok sorunu beraberinde getirmiştir. Özellikle son yıllarda kıyı alanlarına olan artan ilgi, kamuya ait olması gereken bu tür alanlarda önemli oranda özel kullanımın hayata geçmesine neden olmuştur. Otel, tatil köyü, yat limanı, özel plaj, ikinci konut ve benzeri kullanımlar yoluyla kıyı alanlarının belirli bir grubun kullanımına tahsis edilerek özelleştirildiği görülmektedir. Bu durum, kıyılarda kamusal alan ve kamusal kullanımda önemli oranda azalmaya neden olmakta, dengesiz ve yerel bölge bütünlüğünden uzak bir yapılaşmayı beraberinde getirmektedir.

Bu çalışma, kıyı alanlarındaki kamusal alan ve kamusal kullanımın değişen niteliğini ülkenin önde gelen turizm beldelerinden biri olan İzmir ili, Çeşme ilçesi örneği üzerinden ele almaktadır. 90'lardan itibaren ilçenin kıyı alanlarında artış gösteren turizm amaçlı özel kullanımlar günümüzde kıyının kamusal kullanımına önemli ölçüde zarar vermiştir. Turizm sektörü özelinde gerçekleşen bu dengesiz büyümenin sadece bölgenin doğal ekolojik yapısında gerçekleşen bozulma değil, aynı zamanda yerel halk ile gelen ziyaretçilerin sosyal ve kültürel profili arasındaki uçurum biçiminde olumsuz sonuçları olmuştur. Bu çalışma kıyı alanlarında kamusal kullanımı kısıtlayan arazi kullanım türlerinin Çeşme Yarımadası genelinde en yoğun yer seçtiği alt bölgelerdeki değişimine odaklanmakta ve kıyıda kamusal kullanımın geliştirilmesine yönelik kentsel tasarım ölçeğinde stratejiler geliştirmeyi hedeflemektedir.

Anahtar kelimeler: Çeşme, kamusal alan kullanımı, tasarım stratejileri, kıyı kullanımı

DETERMINING DESIGN STRATEGIES FOR IMPROVING PUBLIC USE IN COASTAL AREAS: CASE OF ÇEŞME / İZMİR

ABSTRACT

The concept of fragmentary planning which has dominated the tourism planning in Turkey for many years brought about many problems such as overcrowding in the coastal areas, lack of infrastructure, the rapid depletion of natural resources, the disappearance of the original values of the place, the uniformity of spaces on the axis of mass tourism, loss of local identity and belonging and so on. Especially in recent years, increasing interest in coastal areas has led to the realization of significant private use in such areas that should be owned by the public. It is seen that the coastal areas have been allocated to the use of a certain group by means of hotels, holiday villages, marinas, private beach, second homes and similar uses. This situation causes a significant decrease in the public space as well as public use on the coasts and brings an unbalanced structure away from the integrity of the local region.

This study examines the changing nature of public space and public use in coastal areas through the example of Çeşme, İzmir, which is one of the leading tourism towns of the country. Private uses for tourism purposes, which have increased in the coastal areas of the district since the 90s, have significantly damaged public use of the coast. This unbalanced growth in the tourism sector has not only deteriorated the natural ecological structure of the region, but also has the negative consequences of the gap between the social and cultural profile of local people and visitors. This study focuses on the change of land use types that restrict the public use in coastal areas of Çeşme Peninsula and aims to develop principles in the scale of urban design so as to improve public use on the coast.

Keywords: Çeşme, the use of public space, design strategies, coastal usage

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
ÖZ	iv
ABSTRACT	v
ŞEKİLLER LİSTESİ	vi
TABLolar LİSTESİ	vii
BÖLÜM BİR – GİRİŞ	1
1.1 Amaç	2
1.2 Kapsam.....	3
1.3 Yöntem	4
BÖLÜM İKİ - KIYI ALANLARI VE KAMUSAL KULLANIM	6
2.1 Kıyı ve Kıyı Alanı Kavramları	6
2.1.1 Kıyı Alanlarına İlişkin Düzenlemeler.....	8
2.2 Kamu, Kamusal Alan ve Kamusal Kullanım Kavramları	12
2.2.1 Kamusal Mekan ve Kentli Hakkı	13
2.2.2 Kentsel Rant ve Kamu Mülkiyeti	15
2.3 Kıyı Alanlarının Kamusal Kullanımının Önemi	16
2.4 Kıyı Alanlarının Kamusal Kullanımı Önündeki Engeller	17
2.4.1 Kıyı İşgalleri	18
2.4.2 Kıyının Kamusal Kullanımına Olumsuz Etki Eden Kıyı Kullanımlar	20
BÖLÜM ÜÇ - DÜNYA ÖRNEKLERİ ÜZERİNDEN KIYI ALANLARININ KAMUSAL KULLANIMI	28
3.1 Avrupa Birliğinde Kıyı Alanları Yönetimi.....	28
3.2 Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) Kıyı Alanları Yönetimi.....	31

3.3 Kıyı Kullanımına İlişkin Örnekler.....	31
3.3.1 Portland, San Francisco ve Peth Kıyı Alanı Tasarımları.....	32
3.3.2 Providence Kıyı Alanı, Amerika Birleşik Devletleri.....	34
3.3.3 Oak Street Beach, Chicago, Amerika Birleşik Devletleri	35
3.3.4 Cap d'Adge, Fransa	37
3.3.5 Quiberon, Fransa	38
3.3.6 Rimini, İtalya	40
3.3.7 Barcelona, İspanya	42
3.3.8 Graslei, Ghent, Belçika.....	44
3.3.9 City Hall, Kungstradgarden, Stockholm, İsveç	45
3.3.10 Blackpool, Lancashire, İngiltere	47
3.4 Kıyı Kenar Çizgisi Uzunluğunun Ülkelere Göre Dağılımı	48

BÖLÜM DÖRT - KIYININ KAMUSAL KULLANIMINA ETKİ EDEN KIYI KULLANIMLARI – ÖRNEK ALAN İNCELEMESİ..... 50

4.1 Çeşme Yarımadasının İzmir Kentindeki Konumu ve Genel Özellikleri.....	51
4.2 Araştırma Alanında Kıyının Kamusal Kullanımına Etki Eden Kıyı Kullanımları ..	52
4.2.1 İkincil Konutlar.....	53
4.2.2 Konaklama Tesisleri	54
4.2.3 Yat Limanları.....	55
4.2.4 Özel Plajlar	57
4.3 Çeşme Yarımadası Alt Bölge Analizleri	59
4.3.1 Çeşme Yarımadası Genel İnceleme.....	59
4.3.2 Çeşme Yarımadası Alt Bölge Analizleri	62
4.3.3 Aya Yorgi Koyu	63
4.3.4 Alaçatı.....	66
4.3.5 Çeşme Merkez	69
4.3.6 Altinkum.....	72
4.3.7 Ilıca/ Boyalık	74
4.4 Kıyı Alanlarında Kamusal Kullanımı Güçlendiren Tasarım Stratejilerinin Belirlenmesi	76

4.4.1 Erişim ve Bağlantılar	77
4.4.2 Kullanım ve Aktiviteler	78
4.4.3 Konfor ve İmaj.....	78
4.4.4 Su Öğesi.....	80
4.4.5 Yeşil Doku	81
4.4.6 Sosyalleşme	81
4.4.7 Bakım ve Yönetim.....	82
4.4.8 Uyum	82
BÖLÜM BEŞ – SONUÇ	83
KAYNAKLAR	88

ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1 Kıyı Kanunu'ndaki tanımların gösterimi	8
Şekil 2.2 Marinaların kamusal kullanıma etkileri ve öneriler	24
Şekil 2.3 Kamusal kullanıma kısmen açık yat limanlarına örnekler	26
Şekil 3.1 Portland kıyı alanı tasarımı	32
Şekil 3.2 San Francisco kıyı alanı tasarımı	33
Şekil 3.3 Perth kıyı alanı kentle bağlantı ve görsel koridorlar	33
Şekil 3.4 Providence kıyı planı	35
Şekil 3.5 Oak Street Beach plaj kullanımları	36
Şekil 3.6 Oak Street Beach gündüz görünümü	36
Şekil 3.7 Oak Street Beach plajın kullanımı	37
Şekil 3.8 Cap d'Adge sahil görünüm	38
Şekil 3.9 Cap d'Adge kumsal gündüz görünüm	38
Şekil 3.10 Quiberon plaj kullanımından bir görünüm.....	39
Şekil 3.11 Kentten genel bir görünüm	39
Şekil 3.12 Rimini sahil genel görünüm.....	41
Şekil 3.13 Sahil genişliği ve sahil kullanımı.....	41
Şekil 3.14 Barselona sahil görünüm.....	42
Şekil 3.15 Barselona plajlarından görünüm	43
Şekil 3.16 Barselona kıyı alanından bir görünüm	43
Şekil 3.17 Graslei kıyı alanı	44
Şekil 3.18 Gündüz kullanım.....	44
Şekil 3.19 Stockholm City Hall	46
Şekil 3.20 Kıyı bandı.....	46
Şekil 3.21 City Hall.....	47
Şekil 3.22 Eiffel kulesinin kopyası ve plaj.....	47
Şekil 3.23 Dalgakıranların gezinme ve izleme amaçlı kullanımı.....	48
Şekil 4.1 İzmir İli Yerleşim Haritası ve Çeşme Yarımadası	51
Şekil 4.2 Alaçatı Port İkincil Konut Yerleşimi	53
Şekil 4.3 Çeşme Ilıca Konaklama Tesisi Örneği.....	54
Şekil 4.4 Port Alaçatı Genel Görünüm.....	56

Şekil 4.5 Çeşme Marina Genel Görünüm	56
Şekil 4.6 Çeşme Marina Kıyı ve Kamusal Alan Ayrımı.....	57
Şekil 4.7 Çeşme Aya Yorgi Koyu Özel Plaj Örneği.....	58
Şekil 4.8 Çeşme Aya Yorgi Koyu Özel Plaj Örneği.....	58
Şekil 4.9 Çeşme Yarımadası 2000 Yılı Genel Görünüm Uydu Fotoğrafı	60
Şekil 4.10 Çeşme Yarımadası 2006 Yılı Genel Görünüm Uydu Fotoğrafı	59
Şekil 4.11 Çeşme Yarımadası 2010 Yılı Genel Görünüm Uydu Fotoğrafı	61
Şekil 4.12 Çeşme Yarımadası 2019 Yılı Genel Görünüm Uydu Fotoğrafı	62
Şekil 4.13 Çeşme Yarımadası Araştırma Alt Bölgeleri	62
Şekil 4.14 Aya Yorgi Koyu Kıyı Analizi.....	64
Şekil 4.15 Aya Yorgi Koyu Mekansal Kıyı Kullanım Grafiği	65
Şekil 4.16 Alaçatı Kıyı Analizi	67
Şekil 4.17 Alaçatı Mekansal Kıyı Kullanım Grafiği.....	68
Şekil 4.18 Çeşme Merkez Kıyı Analizi.....	70
Şekil 4.19 Çeşme Merkez Mekansal Kıyı Kullanım Grafiği	71
Şekil 4.20 Altinkum Kıyı Analizi	72
Şekil 4.21 Altinkum Mekansal Kıyı Kullanım Grafiği.....	73
Şekil 4.22 Ilıca/Boyalık Kıyı Analizi.....	74
Şekil 4.23 Ilıca/Boyalık Mekansal Kıyı Kullanım Grafiği	75
Şekil 4.24 Çeşme Merkez Kıyı Bandından Bir Kesit	80

TABLÖLAR LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 2.1 Kıyı Mevzuatı Tarihsel Gelişim.....	10
Tablo 2.2 2013 Yılı Yat Limanları Kapasite ve Doluluk Oranları.....	24
Tablo 2.3 2019 Yılı Yat Limanları Kapasite ve Doluluk Oranları.....	25
Tablo 3.1 Ülkelerin Kıyı Bandı Genişlikleri.....	49



BÖLÜM BİR

GİRİŞ

Kıyı alanları özellikle son yıllarda kentlerin fiziksel ve ekonomik olarak büyümesi sonucunda gözde yatırım alanları haline gelmiştir. Nüfusun artması ve konut talebinin yükselmesi, turizm faaliyetlerinin kıyı bölgelerinde daha yoğun yer seçmesi ve yatırımların artması sonucunda kıyı kentler için önemli alanlar haline gelmiştir. Sosyal ve ekonomik hareketliliğin kıyılarda yer seçmeye başlamasıyla kullanım türü ve kullanıcı grubu profilleri oldukça çeşitlenen kıyı kentler önemli oranda yapılaşmaya konu olmuştur. Bu durum ise kamuya ait olması gereken bu alanlardaki kamusal kullanımın zayıflamasına neden olmuştur.

Bireylerin kendilerini özgürce ve eşit bir biçimde ifade edebildiği alanlar olarak tanımlanan kamusal alanlar, kent içerisinde kentli bireylerin sosyal etkileşiminin sağlıklı bir biçimde kurulabilmesi açısından oldukça önem taşımaktadır. Kamusal alanlar; yaş, cinsiyet, din, dil, ırk ve benzeri sosyo-ekonomik farklılıkların avantaj veya dezavantaj oluşturmadığı, kullanıcı aktivitelerinin adil ve eşit dağıtıldığı veya ziyaretçilerin ortak bir paydada birbirleriyle etkileşim, iletişimde bulunduğu yerlerdir. Günümüzde ise modern kent dokusunda giderek artan biçimde yer seçen kapalı konut siteleri, alışveriş merkezleri ve benzeri kullanımların toplumsal ayrılmaya neden olduğu görülmektedir. Oysa kentli bireylerin toplumun diğer bireylerine temas ederek rekreasyon gereksinimini karşılaması, toplumsal yapının güçlendirilmesi ve kentsel yaşamın sürdürülebilirliği açısından büyük öneme sahiptir. Bu noktada nitelik ve nicelik açısından doğru tasarlanmış kamusal mekanlar yoluyla sosyal yaşam aktivitelerinin çeşitliliği, bireyin içinde yaşadığı kente karşı olan aidiyet duygusunu da arttıracak ve sosyal yapının güçlenmesine katkıda bulunacaktır.

Kamusal alanların bu denli öneme sahip olduğu kent yapısında, kıyı alanları da özel bir değere sahip bölgeler olarak öne çıkmaktadır. Kentlerin turizm ve ticaret aktiviteleri ile kentsel imaj bağlamında merkezi haline gelen kıyı alanları, yapılaşma baskısının en yoğun hissedildiği kent parçalarıdır. Dolayısıyla kent merkezi için

kamusal bağlamda var olan endişeler kıyı alanları için de tehdit oluşturmaktadır. Son yıllarda artan özel-izole alanlar bireyleri belirli tipte kullanımı zorunlu kılan ve kentle iletişimini hem mental hem fiziksel olarak ayıran yapılaşmalar olarak ortaya çıkmaktadır. Alışveriş merkezleri, özel güvenli ticari alanlar veya bölgeler, kişilerin kent hakkını engelleyen yerler olarak örnek gösterilebilir. Sosyal iletişimin, sosyal temasın giderek azaldığı noktaların kent içerisinde artması, kentleşmenin kıyılara da kayması ile kıyı alanlarında kamusal bağlamda olumsuz etkisini göstermiştir.

3621 Sayılı Kıyı Kanunu'nun 6. Maddesinde “*Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz.*” Şeklinde bir ibare yer almaktadır. Artan turizm faaliyetleri sonucunda kıyılardaki otel, özel plaj gibi ticari işletmelerin yanında ikincil konut kullanımının da önemli oranda artması kıyılardaki kamusal kullanımın zayıflamasına neden olmaktadır. Bireylerin kıyılardan ve denizden eşit ve özgürce faydalanmasına engel olan bu tür yapılaşmalar, kıyı alanlarındaki kamusal kullanımın niteliğini zayıflatmaktadır. Kent-kıyı entegrasyonunun güçlü bir biçimde sağlanması açısından bakıldığında kıyıların kamusal alan planlaması kentin iç kesimleri ile dengeli bir yapıya sahip olmalıdır. Ancak günümüzde bu dengenin, çeşitli özelleştirmeler nedeniyle kurulamadığı görülmektedir. Belirli bir ekonomik seviyenin üstüne hitap eden ve lüks tüketim objesi olarak kurgulanan kullanımlar kıyı alanlarında giderek artan oranda yer seçmekte ve bireylerin kıyılardan faydalanma hakkına engel olmaktadır. Bu hususta kıyı alanlarında giderek azalan kamusal kullanımların incelemesi, buna neden olan yapı ve kullanımların ele alınarak Kıyı Kanunu bağlamında araştırılması ve analiz edilmesi önem taşımaktadır.

1.1 Amaç

Kıyıların tarihsel süreç içerisinde hem fiziksel hem de kanunların değişimi kapsamında incelenmesinin yanında, halkın kıyılardan özgürce ve eşit bir biçimde faydalanmasını sağlayacak mekansal nitelikleri arttıracak tasarım stratejilerinin

belirlenmesi çalışmanın temelini oluşturmaktadır. Kıyılardaki kamusal mekan profillerinin nicelik ve niteliğindeki değişimler kıyı alanlarındaki mekansal değişimin ve büyümenin karakteri ile paralellik göstermektedir. Bu noktada Kıyı Kanunu'nun çizdiği sınırlar ve yapılan uygulamaların geçmişten günümüze yansımaları önemli veriler içermektedir.

Araştırma bölgesi olarak seçilen İzmir ilinin Çeşme İlçesi de bu kapsamda önemli bir örnek alan olarak göze çarpmaktadır. Çalışmanın içeriğinde detaylı olarak değinilecek olan artan turizm yatırımlarının son yıllarda ülke genelinde en fazla görüldüğü bölge olan Çeşme Yarımadası, doğal, kültürel ve ekolojik anlamda sahip olduğu değerli kıyılar bakımından kamusal kullanım hususunda mekansal gelişiminin incelenmesi gereken bir turizm bölgesidir. Bu sebeple, kentleşme hareketinin yoğun olarak görüldüğü Çeşme ilçesinin kıyılarındaki kamusal alan kullanımlarının Kıyı Kanunu ve kent hakkı esas alınarak analiz edilmesi gerekmektedir. Kamusal kullanım özelinde kıyının ne tür farklılıklar gösterdiği, kıyı alanı dönüşüm süreci ve uygulama örnekleri, Çeşme ilçesinde kıyı alanı için dönüşümün önemi, Çeşme'nin günümüze kadar geçirdiği planlı ve plansız mekansal değişim uygulamalarının incelenerek değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

1.2 Kapsam

Tez çalışması beş temel bölümden meydana gelmektedir. Aynı zamanda giriş bölümü olan ilk bölümde, tez çalışmasının amacı, kapsamı ve çalışmada kullanılan yöntemler açıklanmaktadır. İkinci bölümde tezin temel konuları olan kamusal kullanım ve kıyı alanları, yürürlükte olan Kıyı Kanunu çerçevesinde ele alınmıştır. Kıyıya ilişkin tanımlar ve Kıyı Kanunu'nun tarihsel süreç içindeki gelişimine dair bilgilendirmenin ardından kıyı alanlarının kamusal kullanım açısından önemi ve bu önem doğrultusunda kamusal kullanımı olumsuz etkileyen kıyı kullanımları ortaya konmuştur. Kıyı işgal tiplerinin detaylı açıklandığı bu bölüm sosyal yaşam aktivitelerinin çeşitlenmesinin önündeki engellerin de ortaya konduğu kısımdır. Üçüncü bölüm, kıyının kamusal kullanımının ve kent plajlarının dünyadaki örneklerini içermektedir. Avrupa Birliği'nde kıyı alanları yönetiminin detaylı bir

biçimde ortaya konmasının ardından dünyanın önde gelen şehirlerindeki kıyı kullanım örnekleri incelenmiştir. Söz konusu kentlerde kıyıların hangi kapsamda ve hangi profilde planlanarak kullanıma açıldığı görsellerle desteklenerek verilmiştir. Dördüncü bölümde ise ilk olarak çalışma alanının genel özellikleri ve kıyının kamusal kullanımına etki eden kıyı kullanımlarına yer verilmiş, ardından araştırma alanında seçilen beş alt bölgede 2002 yılından günümüze kadar olan süreçteki mekansal değişimler grafiklerle desteklenerek ortaya konmuştur. Bu bölümde ayrıca kıyının kamusal kullanım niteliğini güçlendirmeye yönelik olarak tasarım kriterleri geliştirilmiştir. Tezin beşinci ve son bölümü ise araştırmanın sonuçlarından ve değerlendirmelerden oluşmaktadır.

1.3 Yöntem

Çalışma kapsamında, kıyı ve kamusal kavramları detaylı bir şekilde irdelenmiş ve her iki kavram arasında sosyo-kültürel bağlamdaki ilişki ortaya konmuştur. Literatür araştırmaları yapılarak konu ile ilgili kavramlar ve uygulama örnekleri elde edildikten sonra mevcut yasa ve yönetmelikler kapsamında bu sonuçların çalışma alanı olan Çeşme ilçesindeki yansıması ortaya konmuştur. Araştırma alanında 2002 yılından günümüze kadar olan mekansal gelişim, kamusal kullanımı etkileyen yapılaşmalar çerçevesinde analiz edilmiştir. Çeşme Yarımadası'nda yıllar içerisinde artan ve kıyının kamusal kullanımını etkileyen kullanımların analizi üzerinden kıyı alanlarında kamusal kullanımı arttırmaya, kıyının kamusal kullanımını güçlendirmeye yönelik tasarım kriterlerinin geliştirilmesi hedeflenmiştir.

Bu hedefler doğrultusunda öncelikle kıyı tanımları, kamusal, kıyı kanunu gibi çalışmanın temelini oluşturan kavramlara ilişkin literatür araştırması gerçekleştirilmiştir. Daha sonra kıyının kamusal kullanım hususları, çalışma alanı olarak belirlenen Çeşme Yarımadası özelinde irdelenmiştir. Bu analizlerde 2002 ve 2019 kesitlerinde Çeşme kıyılarındaki mekansal değişim ortaya konmuştur. Google Earth hava fotoğrafları yardımıyla, Çeşme Yarımadası'nda seçilen pilot bölgelerin 2002 ve 2019 tarihli uydu fotoğrafları ile kıyı kullanımlarındaki değişim ortaya çıkarılmıştır. Uydu fotoğraflarında yeterli görsel farklılıkların algılanması açısından

optimum çözünürlüğün en eski 2002 yılı itibariyle elde edilmesi sebebiyle 2002 yılı tercih edilmiştir. Görüntüler, kıyının kamusal kullanımını engelleyen yapılaşmaların belirtilmesi ile güçlendirilmiş, beş farklı bölgede aynı tip uygulamaların yoğunluğuna bakılmıştır. Elde edilen veriler ışığında kıyının kamusal kullanımını arttıracak tasarım kriterleri geliştirilmiştir.



BÖLÜM İKİ

KIYI ALANLARI VE KAMUSAL KULLANIM

Kentleşmenin kıyı bölgelerinde yoğunlaşmaya başlaması ile birlikte günümüzde kıyı alanlarının kamusal kullanım açısından önemi giderek artmaktadır. Sosyal ve ticari sirkülasyonun kıyı bölgelerinde kent merkezleri ile yarışacak seviyede aktif olması, kıyılarıdaki kamusal alan ve kullanımın niteliklerini, üzerinde önemle durulması gereken bir konu haline getirmiştir. Ülkemizde tarihsel süreç içerisinde kıyı alanlarında yapılaşmanın koşullarını, kamu ve özel kullanım türlerini belirleyen yasa ve yönetmelikler çıkarılmıştır. Günümüzde ülkemizde kıyılarına ilişkin her türlü düzenlemede yürürlükte bulunan 3621 sayılı Kıyı Kanununda yer alan hükümler belirleyici olmaktadır. Bu bölümde konu ile ilgili olarak kıyı ve kıyıya ilişkin tanımlar ile kamusal kullanım konuları ele alınmıştır. Doğru ve etkin bir çıkarım yapılabilmesi için ise kıyıya ilişkin geliştirilen mevzuatın tarihsel süreç içinde değişimi ve mevcut durumu ortaya konarak kent hakkı kavramı irdelenmiştir.

Çalışmanın bu bölümünde ilk olarak kıyı ve kıyı kanununda bulunan tanımlar yer almakta ve kıyının kamusal kullanımını konusuna giriş yapılmaktadır.

2.1 Kıyı ve Kıyı Alanı Kavramları

Kıyıların ve bunların devamı niteliğindeki sahil şeritlerinin kamu yararına kullanıma açık her türlü düzenlemesi, ayrıca bu alanlarda planlama ve yapılanma koşulları yürürlükte olan 04.04.1990 tarih ve 3621 Sayılı Kıyı Kanununun hükümlerine göre yapılmaktadır. Bu noktada kıyıya ilişkin mevzuatta getirilmiş olan tanımlara kısaca yer verilmesi önem taşımaktadır. Kıyı Kanununun 4. Maddesinde yer alan tanımlara göre;

Kıyı Çizgisi; “deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgiyi”,

Kıyı Kenar Çizgisi; “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”,

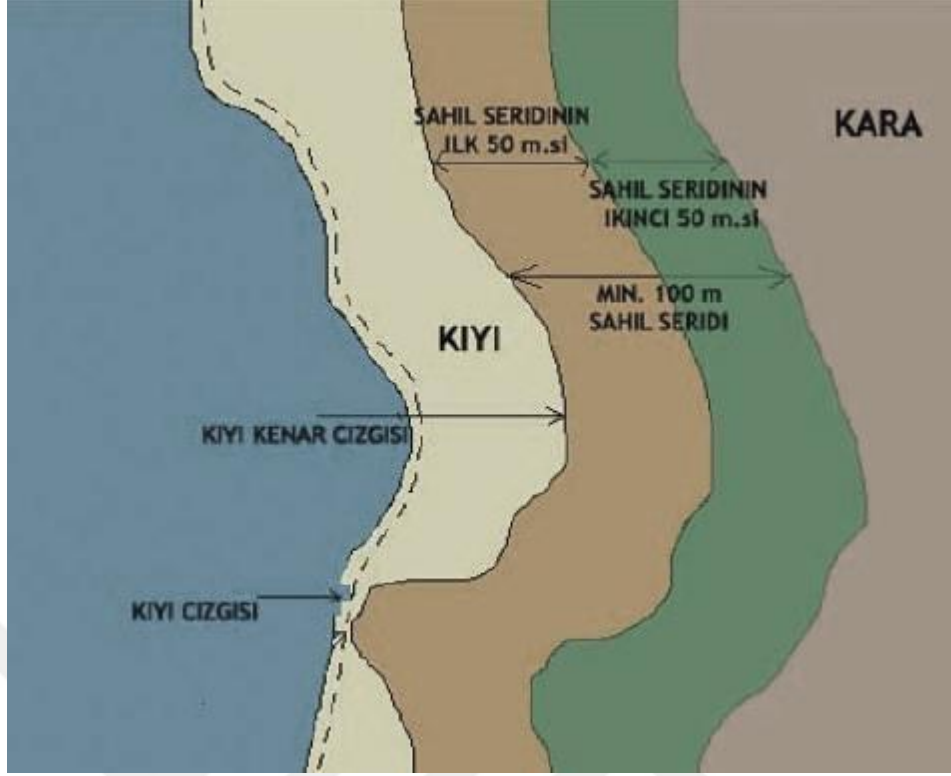
Kıyı; “kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alanı”,

Sahil Şeridi; “kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alanı”,

Dar Kıyı; “kıyı kenar çizgisinin, kıyı çizgisi ile çakışmasını”,

Sahil Şeridinin Birinci Bölümü; “sahil şeridinin tümü ile sadece açık alanlar olarak düzenlenen; yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları, dinlenme rekreatif alanlardan ve yaya yollarından oluşan, kıyı kenar çizgisinden itibaren, kara yönünde yatay olarak 50 metre genişliğinde belirlenen bölümü”,

Sahil Şeridinin İkinci Bölümü; “sahil şeridinin birinci bölümünden sonra kara yönünde yatay olarak en az 50 metre genişliğinde olmak üzere belirlenen ve üzerinde sadece toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm yapı ve tesisleri, taşıt yolları, açık otoparklar ve arıtma tesislerinin yer aldığı bölümü” ifade etmektedir.



Şekil 2.1 Kıyı Kanunu'ndaki Tanımların Gösterimi (Gedikli, 2011)

2.1.1 Kıyı Alanlarına İlişkin Düzenlemeler

Kıyı mevzuatının iki temel ilkesi; kıyı olarak tanımlanan yerdeki toprak mülkiyeti ve toprağın kullanılmasına getirilen sınırlamalardır. Kıyının kamu malı sayılması ve özel mülkiyete konu olmaması ufak değişikliklerle günümüze dek her yasal mevzuatta yer almıştır (Akça, 2004). Kıyının Türk Hukuku'ndaki ilk yasal tanımı ve korunması ilkesi 1926 yılında kabul edilen 643 Sayılı Medeni Kanun'da yer almıştır (Eke, 1995). Medeni Kanunun 641. ve 912. maddelerindeki “sahipsiz şeyler ile menfaati umuma ait sular, devletin hüküm ve tasarrufu altındadır” ibaresi ile kıyıların herkesin kullanımına açık alanlar olduğu, bu alanların özel mülkiyete ve kamu kullanımına tahsis edilen taşınmazların tescile konu olamayacağı vurgulanmıştır (Akça, 2004; Gezim ve Kiper, 1991).

1972 yılında çıkarılan 1605 sayılı yasanın 7. ve 8. maddeleri ile kıyılarda özel mülkiyetin önüne geçilmeye çalışılmıştır. Bu düzenlemeye göre kıyılarda denizi doldurma veya bataklık kurutma yolu ile arazi kazanılmasının engellenmesi

amaçlanmıştır. Ancak 1982 yılına kadar olan süreçte ve bu yasanın yürürlüğe girmesinden önce yasaya uygun olarak tapuya tescil edilen alanlarda özelleştirmeler devam etmiş ve yaygınlaşmış, kıyı kuşağının arkası kamulaştırılabilir düşüncesiyle bazı spekülasyonlar ortaya çıkmıştır. Bu da kıyı özelleştirmelerini keskin bir şekilde engelleyememiştir (Sağ ve Yıldırım, 2011).

Kıyıların gelecek nesillere bozulmadan aktarılması, kamu yararlı kullanıma yaklaşımı ve kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu, 1982 Anayasası'nın 34. ve 43. maddelerinde tescil edilmiştir. Planlama konusunda yetkilerin merkezden mahalli idarelere kaydırıldığı dönemde; 3194 sayılı İmar Kanunu ile birlikte 1984 yılında 3086 sayılı Kıyı Kanunu çıkarılmıştır. Sözü edilen kanunda sahil şeridinin derinliği imar planı olan yerlerde 10 metre, diğer yerlerde 30 metre olarak belirlenmiş ve kıyılardaki yapılaşmalara imkân tanınmıştır (Eke, 1995). Ancak Anayasa Mahkemesi'nin 1986 tarihli kararı ile tanım ve kamu yararı yorumu açısından bazı maddelerinin Anayasaya aykırı olması nedeniyle sözü edilen kanun iptal edilmiştir (Gezim ve Kiper, 1991).

1982 yılında çıkarılan “Turizm Teşvik Kanunu” ile kıyılarda turizmin gelişmesi sonucu özel mülkiyetler oluşturulmuştur. Böylece kıyılarda verimli toprakların turizme açılması ve yapı yoğunluğunun, altyapı yatırımlarının artması gündeme gelmiştir. Ancak 1982 yılı öncesi yapılmış olan yapılar sonradan çıkarılan hükümler dışında tutulduğundan yasal boşluklar kıyının özelleştirilmesine ön ayak olmuştur. O tarihlerdeki yapılaşmalar 3086 sayılı yasa itibarıyla hükümlere tabi olmayacağı yasa da belirtilmiştir. Böylece kıyılarda özel mülkiyet yaratılabilmiş ve eskiden yapılan uygulamalar af kapsamına girmiştir (Sağ ve Yıldırım, 2011).

1990 yılında ise 3621 sayılı Kıyı Kanunu çıkarılmıştır. Bu kanuna göre kıyı şeridinde herhangi bir uygulama yapılabilmesi için öncelikle kıyı kenar çizgisinin belirlenmesi gerektiği vurgulanmış, kıyı kenar çizgisinden en az 20 metre iç kesim ile mesafe kalacak şekilde tesislerin yapılmasına izin verilmiştir. 1992 yılında “Kıyı Kanunu’nda Değişiklik Yapılmasına Dair 3830 sayılı Yasa” ve “3830 sayılı Yasaya İlişkin Yönetmelik” çıkarılmıştır. Bu yönetmeliğe göre, sahil şeridi en az 100 metre

olarak tanımlanmış; iki bölümden oluşan sahil şeridinin ilk 50 metresinin açık alan ağırlıklı, ikinci 50 metresinin de toplum yararlı günübürlük kullanımlara açık olduğu belirtilmiştir (Sağ ve Yıldırım, 2011).

21.07.2005 tarihinde Kıyı Kanunu'nda ek ve değişiklik yapılmıştır. Buna göre Kıyı Kanunu 6. maddesine (c) bendi ile kruvaziyer ve yat limanı yapılabileceği, ek madde ile kruvaziyer ve yat limanlarında yapılabilecek tesislerin yapılaşma şartlarının imar planı ile belirlenebileceği hükümleri eklenmiştir.

Bu süreci, 16.01.2005 tarih ve 2607-12109 sayılı Genelge (Kıyı ve Dolgu İmar Planlarına ilişkin), 29 Mart 2006 tarih ve 570-1942 sayılı Genelge (kıyıda kaçak yapıların önlenmesine ilişkin), 15.06.2006 gün ve 1502/4111 sayılı Genelge (ahşap iskele yapım süreci ve kriterlerine ilişkin), 26.04.2007 tarih ve 1086/3115 sayılı Genelge (Kıyı Yasası ve Yönetmeliğe İlişkin Genelgenin İptali ve Yatırımcılar Tarafından Yapılacak Kıyı Yapılarında Uygulanacak Prosedür) ve 24.03.2010 gün 2824 sayılı Genelge (Kıyı Yapılarında Planlama Sürecinde Uygulamaya Esas İş ve İşlemler) ile öngörülen değişiklikler izlemiş ve kıyı mevzuatı günümüzdeki durumuna ulaşmıştır (Sağ, 2011).

Tablo 2.1 Kıyı Mevzuatı Tarihsel Gelişim

Tarih	Sayı	Mevzuat
1926	643	Medeni Kanununun 641. Maddesi
1933/1957	2293	Belediye Yapı ve Yollar Yasası 4/F Maddesi
11.07.1972	6785	İmar Yasasına 1605 Sayılı Yasa ile Eklenen Ek 7. Madde
18.01.1975	1605	Yasanın Ek 7. Ve 8. Madde Yönetmeliği
1982	Anayasa	T.C Anayasası Kıyı Alanları İle İlgili 43. Madde
01.12.1984	3086	Kıyı Yasası
18.05.1985	3086	Kıyı Yasasına İlişkin Yönetmelik
10.07.1986	3086	Yasa İptaline İlişkin Anayasa Mahkemesi Kararı
15.07.1987	110	Genelge
17.04.1990	3621	Kıyı Yasası
23.01.1992	3621	Yasanın Bazı Maddelerinin İptaline İlişkin Anayasa Mahkemesi Kararı

Tablo 2.1 devamı

11.07.1992	3830	3621 Sayılı Kıyı Yasasında Değişiklik Yapılmasına Dair Yasa
13.10.1992	3830	Yasaya İlişkin Yönetmelik
17.08.1993	3830	Yasaya İlişkin Genelge
30.03.1994	3830	Yasa Yönetmeliğine İlişkin Yönetmelik Değişikliği
27.07.1996	22709	Resmi Gazetede Yayımlanan Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik Değişikliği
14.08.1996	3830	Kıyı Yasası ve Yönetmeliğe İlişkin Genelge
04.09.1996	10713	Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma ile İlgili Genelge
22.10.1996	209	Danıştay Kararı
30.03.2004	25418	Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik
16.01.2005	2607-12109	Genelge (Kıyı ve Dolgu İmar Planları)
30.06.2005	1678-6496	Genelge (3621/3830 sayılı Kıyı Kanunu Kapsamında Bakanlığa İletilen Kıyı Kenar Çizgisi Tespitleri)
21.07.2005	5398	3621 Sayılı Kıyı Kanunu'na Ek ve Değişiklik
29.03.2006	570-1942	Genelge (Kıyıda Kaçak Yapıların Önlenmesi)
15.06.2006	1502-4111	Genelge (Ahşap İskele)
26.04.2007	1086/3115	Genelge (14.08.1996 Tarihli Kıyı Yasası ve Yönetmeliğe İlişkin Genelgenin İptali ve Yatırımcılar Tarafından Yapılacak Kıyı Yapılarında Uygulanacak Prosedür)
24.03.2010	2824	Genelge (26.04.2007 Tarihli Genelgeye İlişkin Kıyı Yapılarında Planlama Sürecinde Uygulamaya Esas İş ve İşlemleri)

3621 Sayılı Kıyı Kanunu'nun Genel Esasların belirlendiği 5. Maddesinde; “Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir”, 6. Maddesinde “Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz” ifadeleri yer almaktadır.

Çalışmanın odağını oluşturan kıyı alanlarında kamusal kullanıma ilişkin sorunlar ve tespitler, bu maddeler ışığında incelenecektir.

2.2 Kamu, Kamusal Alan ve Kamusal Kullanım Kavramları

Kamu kelimesinin anlamı dilimizde ve diğer dillerde benzer içeriklere sahip gözükmese de, kamu – özel ayrımının sosyo-ekonomik veya siyasal farklılıklardan beslenip değişimlere uğraması nedeniyle kelime anlamı tarih boyunca farklılık göstermiştir. Latince “Publicus” olarak ifade edilen kamu kelimesi “herkesin kullanımına açık olan, devlete ait” anlamına gelmektedir (Kabağağaç, Alova, 1995). Türk Dil Kurumu’na göre kamu; “halk hizmeti gören devlet organlarının tümü, bir ülkedeki halkın bütünü, halk” olarak tanımlanırken (TDK, 2020), (kaynakçada bu kaynak yer almıyor, sanırım böyle çok fazla eksik var, tek tek kontrol etmelisin, en başından itibaren) Büyük Larousse Sözlük’te “bir ülkede yaşayanların tümü, özel karşıtı, toplumla ilgili, devlete ait” (Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, 2019) olarak tanımlanmıştır. Bir başka kaynakta (Members, 2003) ise kamu kelimesi Habermas’ın görüşleriyle paralel üç ayrı anlam şeklinde tanımlanmıştır. Bunlar;

-Kamusal konularda birlikte hareket eden bireyler

-Özelden bağımsız

-Ucu açık ve bağımsız olan kamusal alanlar, aile ve yakın çevre dışında ortak değerlerin çeşitliliği ile tanımlanabilir. Katılımcıların yaşadığı coğrafya ile bağlantılı, tarihsel ve kültürel değerlerinin etkisiyle, geliştirdikleri bakış açıları kapsamında sınırları çizilir ve stratejileri belirlenir (Members, 2003). Sonuç olarak sözlük anlamlarından yola çıkıldığında “kamu” kelimesinin; halkın bütünü, özel karşıtı, devlete ait, toplumla ilgili” gibi anlamlar içerdiği görülmektedir.

Jürgen Habermas, “Kamusal Alanın Yapısal Dönüşümü: Burjuva Toplumunun Bir Kategorisi Üzerine Araştırmalar” (1962) başlıklı eserinde kamusal alanı “şahısların, ortak bir mesele hakkında birlikte akıl yürüttükleri, fikirlerini beyan edip bir tartışma neticesinde ortak bir kanaat oluşturdukları mekanlar, yaşam alanları” olarak tanımlamaktadır (Habermas, 2005). Burjuva sınıfının 17. ve 18. yüzyıllarda ortaya çıkmasıyla birlikte burjuva kamusal alanlar Avrupa’da çeşitli ülkelerde çeşitli

şekillerde yer almaya başlamıştır. İngiltere’de kahvehaneler, Almanya’da okuma odaları, Fransa’da salonlar bu yerlere örnek teşkil edebilecek ilk mekanlardır. Habermas’a göre bu mekanların ortak özelliği, katılımcıların mekana geldiklerinde sosyo-ekonomik seviyelerinden bağımsız olarak orada bulunabilmeleridir. Bir başka deyişler bireylerin statülerinin bu tip mekanlarda bir etkisinin olmadığını ileri sürmektedir. Katılımcılar tartışmalara eşit olarak katılabilmekte, mekanın sunduklarından eşit olarak faydalanabilmektedirler. Böylelikle herkesin bilgi sahibi olduğu demokratik bir mekan ortaya çıkmaktadır (Habermas, 2005).

Kamusal alan ile ilgili mekansal gelişmeler sadece şehir ölçeğinde değil, konutların mimarisinde de etkisini göstermiştir. 17. yüzyıl ile birlikte evlerin ortasında bulunan avlular küçülerek, koridor veya hol halini almıştır. Bunun devamında bireylerin tekil olarak yaşadıkları özel odalar yapılmaya başlanmış ve bu süreç yeni düzende oturma odası veya salon olarak adlandırılan, konut içerisinde kamusal olarak adlandırılabilir ilk mekanların oluşmasını sağlamıştır (Habermas, 2005).

2.2.1 Kamusal Mekan ve Kentli Hakkı

Kamusal mekanlar geçmişten günümüze kentin yoğun olarak kullanılan ortak alanları olarak önem taşımışlar ve sundukları kültürel, ticarî ve idarî olanaklarla kentlerin prestij alanları olarak kabul görmüşlerdir. Kamu bir bütün olarak, topluma ait olandır. Toplum veya halkı etkiler ve ilgilendirir. Tüm insanlara açıktır ve onlar tarafından kullanılır. Ayrıca kamu, yerel ve merkezi yönetimi ilgilendirir ve onlar tarafından öngörülür. “Kamu” teriminin birçok anlamda “özel”in karşıtı olduğu söylenebilir (Perinçek, 2003).

Kamunun, birbiriyle ilişkili ama özdeş olmayan iki anlamı vardır: ilk olarak kamuda olan her şey herkes tarafından görülebilir, duyulabilir ve olabildiğince açıklığa sahiptir. İkinci olarak, “kamu” kelimesi, herkes için ortak olan ve özel mülkiyetin içindeki yerden ayırt edilmiş bir dünya anlamına gelir (Arendt, 1987). Kamusal mekânlar, kültürümüzü, inançlarımızı, kamusal değerlerimizi ve bizi

yansıtır. Kamusal mekân, “kamusallık” denilen niteliğin oluştuğu ve ifade edildiği ortak zemindir. Kamusal çevre kişisel davranışları, sosyal etkinlikleri ve çoğu zaman çakışan kamusal değerleri yansıtan bir ayna görevi görür (Francis, 1989).

Kentleri ekonomik, çevresel, politik ve kültürel zenginlik alanları olarak tanımlayan ‘Dünya Kent Hakkı Şartı’na (World Charter on the Right to the City) (2004) göre, bu zenginliğe karşıt olarak pek çok üçüncü dünya ülkesinde uygulanan gelişme modelleri doğrultusunda sermaye birikiminin yoğunluk kazanması ve hızlı kentleşme süreçleri, çevrenin kirlenmesi ve kamusal alanların özelleşmesi ile sosyal ve fiziksel ayrılmaya neden olmaktadır. Kent Hakkı Şartı, kentsel mücadeleye bir katkı ve uluslararası insan hakları içinde kent haklarının tanınması yönünde bir araç olarak düşünülebilir. Bu hakkın çekirdeği, kentlerde sürdürülebilirlik ve sosyal adalet ilkelerine bağlı olarak eşit intifa hakkıdır. Bu hak, tüm kent yasayanlarının, özellikle de güçsüz ve dışlanmış olanların kolektif hakkı olarak anlaşılmalıdır (UNESCO-UN HABITAT-ISS., 2005; 9).

Kent Hakkı, kent mekanının uyumlu gelişmesi ve kentte yaşayan tüm insanların bu gelişmeden eşit bir şekilde faydalanabilmesi için demokratik ve şeffaf bir ortamın oluşturulmasını sağlamayı hedeflemektedir. Uyumlu gelişme, gelişmenin sadece ekonomik ve fiziksel boyutuyla değil, aynı zamanda sosyal dahil edilme, demokratik temsil ve katılım, karşılıklı tolerans, çok kültürlülük ve toplumsal dayanışma gibi yönleri de içeren sosyal, kültürel, politik ve çevresel gelişme ile de ilgilidir. Bunun sağlanması için de bir kentte barınma, sağlık, eğitim, istihdam, dinlenme ve eğlence, kültür, ulaşım, altyapı gibi servislerin ve tüm kamusal hizmetlerin kentlilerin kolay ve eşit olarak ulaşabilecekleri şekilde temin edilmesi gerekmektedir (Sadri, 2008).

Ancak kentli bireylere dinlenme ve eğlence gereksinimlerini karşılamaları bakımından önemli bir fırsat sunması ve kamusal nitelik taşıması gereken kıyı alanlarının günümüzde hızlı ve denetimsiz yapılaşma başta olmak üzere pek çok sorun ile karşı karşıya olduğu bilinmektedir. Ticari kullanımlar, konaklama tesisleri, ikinci konutlar, özel plajlar ve benzeri yapılaşmalar kentli bireylerin kıyılarından eşit

ve özgürce yararlanmasını engellemekte ve kıyının kamusallığını olumsuz yönde etkilemektedir.

2.2.2 Kentsel Rant ve Kamu Mülkiyeti

Kentsel rant ve kamu mülkiyeti ilişkisi kıyılar özelinde bakıldığında önemli bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Günümüzde kentlerde gerçekleşen özelleştirmeler turizm faaliyetlerinin de artması ile birlikte özellikle kıyı alanlarında yoğun bir şekilde yapılmaktadır. Bu da kıyıların sahip oldukları potansiyel açısından rant değerlerinin artmasına sebep olmaktadır.

Ülkemizde deniz, göl ve akarsu kıyılarına ilişkin ayrıntılı yasal düzenlemeler bulunmasına karşın kıyılar; konut, turizm ve sanayi yatırımlarının desteklenmesi amacıyla yerleşmeye açılmaktadır. Kıyı alanlarında kurulmuş olan kentlerin, kentsel gelişme sonucu çevrelerinde bulunan kıyı ve ormanlık alanlara doğru genişleme eğilimleri nedeniyle kıyılar da kentsel toprak rantı için ele alınması gereken önemli alanlar kapsamındadır. Büyük oteller, alışveriş merkezleri, limanlar, özelleştirilen kuruluşlara ait topraklar ve yazlık konutlar kıyılar üzerindeki yapılaşmanın en önemli örnekleridir. Bu yapılara her geçen gün yenilerinin eklenmesi, yabancıların konut talebini karşılamak için yasalarda yapılan değişiklikler ve imar planları ile tanınan ayrıcalıklar kıyı kentlerinde karşılaşılan önemli sorunların yalnızca birkaçıdır (Turan, 2008).

Ege ve Akdeniz kıyılarının turizme açılmasıyla birlikte turizm şirketleri, yerel halk, siyasîler, yerel idare birimleri ve farklı rant çevreleri arasında çıkar çatışmaları yaşandığı gözlemlenmektedir. Kıyı alanları turizm yatırımlarına açılmadan önce halk, kıyılarından ve sahil şeridinden bağımsız ve ücretsiz olarak yararlanırken, günümüzde bu kısımlarda inşa edilen oteller ve tatil köyleri ile birbiri ardına açılan özel plaj işletmeleri nedeniyle kıyıya erişimlerinin kısıtlandığı görülmektedir. Dolayısıyla Türkiye’de, kıyı alanı konusundaki hukukî-idarî-teorik yapı hiç bir şekilde pratik yaşamda gerçeklik bulamamaktadır (Özkan, 2008).

Bu gelişmeler, nüfusun mevcut yapısı göz önünde bulundurulduğunda kıyılardan eşit bir şekilde faydalanmanın mümkün olmadığı bir sonuca bizi götürmektedir. Yatırımcıların gelirini odağa alan kıyı yapılaşmaları, hem kıyının doğal yapısının tahrip olmasına, hem de kıyılardan faydalanacak bireylerin gelir grupları özelinde sınırlandırılmasına neden olmaktadır. Zira kullanım bedelleri itibariyle sadece belirli bir gruba hizmet eden kıyı mekanlarında herhangi bir kamusal kullanımdan söz edilmesi mümkün olamamaktadır. Dolayısıyla devletin yasama organının yanında denetim sistemlerinin de sağlıklı bir şekilde çalışması ve bu tip olumsuz kıyı uygulamalarına engel olması gerekmektedir.

2.3 Kıyı Alanlarının Kamusal Kullanımının Önemi

Kıyılar, sahip oldukları doğal ve kültürel değerler açısından kentler için tarih boyunca önemli bölgeler arasında yer almıştır. Endüstrileşmenin ilerlemesi sonucu hem ulusal hem uluslararası ölçekte önemi artan kıyılarda günümüzde nüfus yoğunluğu da önemli oranda artış göstermektedir. Kentleşme hareketi turizm türlerini de etkilemiş, böylece kıyı mekanlarının kullanım türleri ve burada yer seçen aktivitelerin çeşitliliği artmıştır.

Kent nüfusunun kıyı alanlarında yoğunlaşmaya başlaması ile birlikte, kıyılardaki kamusal alanların varlığı da kent planlama disiplini ve kentsel tasarım çalışmalarında göz önünde bulundurulacak konular arasındaki yerini almıştır. Artan turizm faaliyetleri ile insanlar rekreasyonel gereksinimleri için büyük oranda kıyı bölgelerini tercih etmektedirler. Kıyı Kanununda belirtildiği üzere kıyılar; Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır ve herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Bu maddeden yola çıkarak Devletin kıyı alanlarını kamu yararını gözeterek planlamasının yanında, kıyılarda yapılacak uygulamaların, halkın denizlerden / kıyılardan eşit ve özgürce faydalanmasına engel teşkil etmeyecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir.

Kıyıların kamusal bağlamda incelenmesi, söz konusu kıyının sadece kamuya açık olması ile açıklanmamalıdır. Bu alanların altyapı ve üstyapısı ile tüm halkın mevcut

ihtiyaçlarını karşılayabilen fonksiyonel alanlar olmaları gerekmektedir. Halkın sosyo-ekonomik yapısı göz önünde bulundurularak, kentin imajını da olumlu katkı koyan cazibe merkezi haline gelmeleri, kentin ticaret ve turizm potansiyelinin artmasına neden olmaktadır.

Kıyı kullanımı kamusal yarar ölçęinde incelendiğinde dikkate alınması gereken bir diğer konu zaman kavramıdır. İnsan, geçmişten günümüze doğanın bir parçası olarak doğal kaynakları tüketerek varlığını sürdürmektedir. Bu da doğal mirasın gelecek nesillere aktarımı konusunda olumsuz bir durum ortaya çıkarmaktadır. Kamusal kullanım ve kamu yararı gibi konular sadece günümüzde değil, gelecekte de güncelliğini kamusal fonksiyonunu koruyabilmesi açısından düşünülerek irdelenmelidir. Kıyının, doğal kaynakları ve ekolojik yapısı korunarak kamusal kullanım kimliğine dönüştürülmesi gerekmektedir.

Her ne kadar kıyının belirli kanun, yönetmelik ve genelgeler çerçevesinde ekolojik, doğal yapısının bozulmaması ve halkın eşit ve serbestçe kullanımının sağlanması yönelik planlanması gerekiyorsa da, hayata geçirilen bazı kıyı uygulamaları sözü edilen çerçeveye uymayan bir gelişimi gözler önüne sermektedir. Bu yapılaşmalar kıyılardan kent hakkı bağlamında faydalanmayı engellemektedir. arpık kentleşme ve plansız kıyı özelleştirme uygulamaları kıyıların kamusal kullanımını olumsuz etkilemektedir. Bu noktada kıyılardaki kentsel rant ve kamu mülkiyeti konuları gündeme gelmektedir.

2.4 Kıyı Alanlarının Kamusal Kullanımı Önündeki Engeller

Birçok kıyı ülkelerinde olduğu gibi Türkiye’de de özellikle 1960’lardan itibaren artan şehirleşme ve sanayileşme hareketleri kıyı bölgelerinde çevresel sorunları beraberinde getirmiştir. Kıyı alanlarındaki kontrolsüz ve plansız gelişim hem kıyının kamusal kullanım düzeninin hem de doğal yapısının sürdürülebilirliği noktasında bazı sorunlar çıkartmıştır. Kıyı kenar çizgileri doğru bir şekilde saptanmadan yapılan uygulamalar kıyı bölgelerinde rasyonel olmayan yerleşimlerin ve özelleştirmelerin doğmasına neden olmuştur. Tanım ve mevzuat eksikliklerinden faydalanan

kurumların kıyılardaki özel mülkiyetlerinin giderek artması, kamusal düzlemde kıyıları ulaşılması imkansız yerler haline dönüştürmektedir.

Kıyı kanununda sıklıkla yapılan değişiklikler sonucu bir standart oturtulamaması ve dolayısıyla eski yasalara tabi olan imar onayları kıyıların özelleştirilmesine ön ayak olmuştur. Genellikle çeşitli ticari kullanımlar biçimindeki bu yapılaşmaların kıyı bütünlüğünün korunmasına olumsuz etkileri bulunmaktadır. Kıyının doğal kültürel potansiyellerinin geleceğe aktarımı hususunda büyük tehdit oluşturan bu kullanımlar hem doğayı tahrip etmekte, hem de kıyının kamusal kullanımına engel olmaktadır. Günümüzde tatil beldelerinde sıklıkla yer seçen, özel güvenli, giriş ücretli, kendi içlerinde izole alanlar oluşturan ticari işletmeler kent kimliğini ve sosyal yapıyı oldukça etkilemekte ve kent içinde erişim ve sürdürülebilirlik konularında eksiklikler oluşmasına neden olmaktadır.

2.4.1 Kıyı İşgalleri

Son yıllarda kıyı işgallerinin yoğun bir şekilde artması, ilgili mevzuatın konuya ilişkin hüküm ve tasarruflarının yetersiz kaldığına işaret etmektedir. Hukuki altyapının etkinliğinin sorgulanması ve ilgili kanun olan Kıyı Kanununun doğru bir şekilde irdelenmesi gerekmektedir.

Turizm açısından büyük önem taşıyan kıyılarda; gölgelik alan, şezlong, tuvalet koyularak veya çimlendirilerek özel alan oluşturulduğu, kumsalın üzerine beton dökülerek bar, restoran ve benzeri ticari işletmeler haline dönüştürmek suretiyle köklü değişikliklere uğratıldığı göze çarpmaktadır. Dışarıyla bağlantısı kesilen ve özel alan haline gelen kıyıları dışarıdan gelenlere veya kamusal kullanım amacıyla orada bulunanlara özel yerler haline almaktadır. Bahsedilen işgal tiplerini seyyar ve sabit unsurlar olarak tanımlamak mümkündür.

Sabit tipte yapılan işgaller doğal kıyının üzerinin çim, beton, taş ve benzeri malzemelerle kaplanması olarak görülebildiği gibi, kıyı üzerinde bina veya benzeri bir yapının yapılması şeklinde de göze çarpmaktadır. Bu tip işgaller sadece turizm

sezonuna özgü aktif bir yapılaşma olmayıp, sürekli bir işgal söz konusudur. Güneşlenme ve benzeri nedenlerle kıyı üzerinde platformlar oluşturularak veya beton ve benzeri dökülerek kıyı kenar çizgisinin gözle belirlenmesinde problemler oluşturulmaktadır (Yücel, 2008).

Kıyı işgaline neden olan bu yapılaşmalar; yüzme havuzu, amfi tiyatro, bar vs. gibi farklı kullanım şekline hizmet ederken, sadece söz konusu ticari işletmenin müşterilerine sunulan hizmetler olarak da tanımlanabilir. Bu da söz konusu işletmelerin sahildeki arsalarının önündeki denize sıfır alanı da arsa haline getirerek kullanmalarına neden olmaktadır.

Seyyar tipte yapılan işgaller, artık çoğu kumsalda görüldüğü üzere sahil bandının şezlong ve gölge alan yaratacak hafif materyalden yapılmış gölgelikler ile kapatılması ve ticari bir şekilde hizmet vermesi şeklinde olmaktadır. Bu işgaller turizm sezonunda yoğun bir şekilde görülmekte ve her sene tekrarlanmaktadır. Buradaki kritik nokta, bahsi geçen işletmenin sahil bandını masa, şezlong ve benzeri ile aralıksız bir şekilde kapatması, bu hizmetleri fahiş fiyatlandırma politikasıyla kullanıcılara sunması ve dolayısıyla ücret ödemeksizin kıyılardan yararlanmak isteyen insanların kıyıları kullanmasını imkansız hale getirmeleridir (Yücel, 2008).

Özetle, mevcut ihtilaflara kalıcı çözümler, ancak kıyılardan ve sahil şeritlerinden yararlanma imkân ve şartlarının Anayasa değişikliği kapsamında ele alınmasıyla bulunabilir. Bunun için de, öncelikle Anayasa'nın 43. maddesinin kıyıdan yararlanmayı "kamu yararını zedelemeksizin" kolaylaştıracak şekilde yeniden düzenlenmesi, ardından buna bağlı olarak Kıyı Kanunundaki değişikliklerin gerçekleştirilmesi ve son olarak da yeni yapının idari düzenlemelerle tamamlanması gerekmektedir (Yücel, 2008).

Turizm bölgelerinde kıyıların yer yer çeşitli turizm tesislerine kiralanması, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın kontrolünde olan, söz konusu turizm bölgesi ile ilgili var olan turizm planlaması kapsamında uygulanmaktadır. Genellikle günübirlik tesisler

veya konaklama tesisleri şeklinde görülen bu tip yapılaşmalar kıyı kanunu baz alınarak incelendiğinde kanuna aykırı bir biçimde kıyıda bulunmaktadırlar.

Ecrimisil konusunda ise turizm bölgelerinde kanuna aykırı bir biçimde masa sandalye ve şezlong bulundurarak kıyıda hizmet vermeye çalışan işletmelere milli emlak ofisi denetiminde bulunup cezai işlem uygulamaktadır. Ancak kıyı kentlerinin sahip olduğu birçok turistik bölge ve koy bulunduğundan bunların denetimi sağlıklı bir biçimde uygulanamamaktadır. Ecrimisil cezasını ödeyen işletme sanki bu ödemeyi bir kira ödemesi kapsamında algıladığından, istediği şekilde kıyıda işletmesini devam ettirmektedir. Denetim kolunun yetersiz kalması sebebi ile de kanuna uygun bir kıyı kullanımı sağlanamamaktadır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın turizm tesisleri açısından onay verdiği bölgeler için ise tesisin ve alanın milli emlak ofisi tarafından ilk 1 yıl imara uygunluğu kontrol edildikten sonra, eğer herhangi bir sorun teşkil eden durum yok ise (imar anlamında) 49 yıllığına ilgili işletmelere kıyının kullanımını verilmektedir. Çalışma alanında çokça görülen özel plajlar ve büyük konaklama tesisleri bu prosedürün sonucunda hizmete açılan işletmelerdir.

2.4.2 Kıyının Kamusal Kullanımına Olumsuz Etki Eden Kıyı Kullanımları

Kıyılardaki yapılaşma ve planlama çalışmaları gittikçe artarken, özellikle turizm açısından merkez sayılabilecek bölgelerde kamusal kullanımı engelleyen bazı kıyı kullanım türleri de karşımıza çıkmaktadır. Halkın kıyılardan özgürce faydalanmasını engelleyen bu kullanım türleri, kıyıların kentin iç kesimiyle sosyal anlamda bütünleşmesini olumsuz etkileyen yapılaşmalardır. Turizm hareketlerinin yoğunlaşmasının kapitalist bir düzlemde genişlemesi düşüncesi ile yapılan bu yapılar kıyıların kamusal kullanım kimliğini azaltmakta, uzun vadede yok etmektedir. Kıyılarda sayıları hızla artan özel mülkiyete konu kullanımlar arasında; özel plajlar, konaklama tesisleri, ikincil konutlar, marinalar ve ticari işletmeler yer almaktadır. Halkın kıyıyla temasına görsel ve fiziksel açıdan set çeken bu tip yapılar sadece belirli bir gelir grubunun üstündeki insanlara hitap etmesi açısından kendi içinde izole alanlar olarak işlev görmekte ve dolayısıyla kıyının kamusal özelliğini yok

etmektedir. Lüks tüketim mantığı ile ilerleyen bu süreç içerisinde halk plajları, kordon, kamusal seyir alanları gibi halka açık kıyı alanlarına artık çok ender rastlanılabilmektedir. Bu çalışma kapsamında kıyının kamusal kullanımını engelleyen yapılar beş başlıkta ele alınmıştır. Bunlar;

- İkincil konutlar
- Konaklama tesisleri
- Yat limanları
- Ticari günlük kafe-restoran işletmeleri ve
- Özel plajlar olarak sayılabilir.

İkincil Konutlar: Kıyılara ilişkin temel sorunlardan biri ikinci konut kullanımudur. İnsanların kent ortamının gürültüsünden uzaklaşma ve doğayla iç içe olma isteği, deniz ve güneşin insan üzerindeki olumlu etkisi, deniz kenarlarındaki konutların iyi bir yatırım aracı olarak görülmesi, turistik ve rekreasyonel aktivitelerin özellikle deniz kıyılarında toplanması ve devletin de bu konudaki yatırımları desteklemesi, deniz kıyısında ev sahibi olmanın toplum içinde prestij unsuru olarak görülmesi gibi nedenler, kıyılardaki ikinci konutların sayıca artışını hızlandırmıştır. Bu hızlı artış sonucunda, yörenin doğal peyzajı geri dönüşümü olmayacak şekilde bozulmuştur (Kılıçaslan, 2006).

Yaz aylarında tatil amacıyla kullanılmaya başlanan ikincil konutlar, kentli bireylerin yoğun iş temposundan ve kent yaşamı karmaşasından uzaklaşmak talepleri doğrultusunda özellikle kıyı kesimlerinde 1990lardan itibaren yaygınlık kazanmıştır. Ekolojik dengenin bozulabileceği gerçeğinin göz ardı edilip, doğayla iç içe olma arzusu adına, ikinci konutların kıyılara yönlendirilmesi, insanları oraya çeken özelliklerin tüketilmesine, bunun sonucunda da taşıma kapasitesi sınırlarını zorlayan ve kimi zaman aşan, büyük kentlerde rastlanan çarpık kentleşme, betonlaşma gibi söylemlerin kıyı kentlerinde de gündemine gelmesine neden olmuştur (Kılıçaslan, 1999).

Ülkemizde ilk düzenli ikincil konut yerleşimi, 1950'li yıllarda İzmir – Çeşme kıyılarında tesis edilmiş olup, bu konuda asıl gelişme 1960'lı yıllardan itibaren

görölmeye başlamıştır (Sarı, 1981). Özellikle 1980'li yılların sonunda kooperatifçiliğin artması sonucu hızlanan ikincil konut yapılanması 3194 sayılı İmar Kanunu'ndaki değişimler ile birlikte daha da ivme kazanmıştır. Bu kanunla birlikte belediye ve mücavir alan sınırları içerisinde plan yapma ve onama yetkisi, merkezi yönetimlerden yerel yönetimlere devredilmiş, böylece ikincil konut yapılanmasının önü açılmıştır.

Ülkemizde 1970'li yıllarda ikincil konutlar, ekonomik açıdan oluşturdukları vergi gelirleri ve yarattıkları istihdam olanakları ile bölge ekonomisine olumlu katkı yaptıkları düşünölürken, ilerleyen süreçte kontrolsüz gelişerek dağınık inşa edildikleri ve altyapı sorunlarına neden oldukları için eleştirilere konu olmuşlardır. Betonlaşan kıyılar yerleşmelerin cazibesini yitirmelerine, rant kavgalarının gündeme gelmesine ve turizm bölgelerinde niteliksel açıdan zayıflamasına neden olmuştur (Bieger ve diğer., 2007, s.268).

İkincil konut sahibi olma beklentisi, özel mülkiyetin elinde olan doğal sit kapsamındaki alanlar üzerinde de baskı oluşturmaktadır. Doğal sitlerin derecelendirilmesi; alanın yapılaşma koşulları ve yoğunluğu üzerinde etkili olmakta, çeşitli baskılarla da sit dereceleri düşürölmektedir. Ege Bölgesi kıyı kesimi örneklerinde özellikle Çeşme Yarımadası'nda göröldüğü gibi doğal sit kapsamında birçok parselde kış aylarında kaçak inşaatlar, II. derece doğal sitlerde turizm tesisi adı altında ikincil konut yapılaşmaları sürdürölmekte, III. derece doğal sitlerde yapılaşma koşullarına uyulmadığı görölmektedir (Aslanboğa ve diğer., 1997).

Konaklama Tesisleri: Turizm sektörünün son yıllarda yüksek bir ivmeyle büyümesinin etkilerini, kıyı planlaması ve yapılaşması analiz edilerek görölebilir. Kıyıda yoğunlaşan özel plaj, ikincil konut kullanımı kadar konaklama tesisleri de kıyı alanlarının kamusal kullanımına önemli ölçüde zarar vermektedir. Bu alanda yapılan özelleştirmeler, mevcut kıyı kanunu ve kamusal hakkı göz ardı ederek yatırımcıların taleplerini karşılayacak şekilde uygulanmaktadır. Özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarında yapılan ve inşaatı devam eden birçok otel kullanımı yoluyla halkın kıyılardan özgürce faydalanması imkansız hale gelmiştir. Yapısal olarak

kanuna uygun bir şekilde inşa edildiğinde bile mevcut kıyıyı da kendi özel plajı şeklinde düzenlemekte, çevresini sınırlandırıcılarla kapatarak kıyıya kamusal erişime engel olmaktadır.

Söz konusu rant odaklı yapılaşmayı, turizm sektörünün son yıllarda artan lüks tüketim çılgınlığının bir yansıması olarak da yorumlamak mümkündür. Yabancı yatırımcıların artması, lüks otel zincirlerindeki artış kıyıların giderek özelleşmesine neden olmaktadır. Gelineen noktada bu otellerin sahilleri adeta işgal ederek yerel halkın ve turistlerin kıyıya erişimini kısıtlaması, sadece kıyıların kamusal kullanımını değil, doğal yapıyı ve yerleşmenin fiziki dokusunu da olumsuz yönde etkilemektedir.

Benzer etkiler, oteller gibi kıyı kesiminde yer seçen kafe, restoran biçimindeki ticari işletmeler için de geçerlidir. Masa, sandalye, gölgelik benzeri ekipmanlarını kıyıya bitişik olacak şekilde yerleştirerek, yaya yolu veya kaldırım gibi kamu kullanımına açık olması gereken alanları adeta işgal ederek kullanıma kapatmaktadırlar. Bu durum yaya ve bisiklet ulaşımını olumsuz yönde etkilemektedir. Sonuç olarak kıyıda faydalanmak isteyen vatandaşlar işletmenin belirlediği çoğu zaman fahiş olan ücretleri ödemek zorunda kalmaktadır. Bu da kıyılarından faydalanan insanlar ve iç kesimdekiler arasında bir kopukluk yaratmaktadır.

Yat Limanları: Marinalar günümüzde kıyı yerleşmeleri için önemli prestij mekanlarından biri olarak son yıllarda önem kazanmış ve yaygınlaşmaya başlamışlardır. Yat turizminin küresel ölçekte büyüme göstermesi ve yatırımların artması sonucu birçok turizm bölgesinde marinalar inşa edilmiştir. Kıyının ve suyun kullanımı bakımından dikkate değer alanları kaplamaları nedeni ile kıyı kamusalılığı hususunda da irdelenmeleri kaçınılmaz olmaktadır.

Genellikle üst gelir grubunun kullandığı marinalar günümüzde önemli sosyal alanlar olarak da işlev görmektedir. Yeme içme alanları, alışveriş birimleri gibi ticari işletmeleri barındıran yat limanları bu yönüyle kamusal kullanım açısından bazı ayrılıklar oluşturabilmektedir. Kıyı bölgesinde önemli cazibe merkezi haline

gelmeleri nedeniyle buldukları alanlara ziyaretçi çekmekte ve ekonomik bir değer yaratmaktadır. Ziyaretçi sayısının artması bölgenin turizm potansiyelinin artmasına da sebep olmaktadır.

TÜRKİYE'DE MARINA TIPLERİ	PLAN SEMASI	KESİT SEMASI	MARINALAR	AÇIKLAMA
KAMUSAL KIYI KULLANIMINA KESİN OLARAK KAPALI OLAN			Istanbul Ataköy Marina Setur Ayvalık Marina Setur Kuşadası Marina Marmaris Yacht Marin Marmaris Martı Marina* Port Göcek Marina Turkey Club Marina - Göcek Setur Antalya Marina	Kıyı kamusal alanı marina tarafından kesintiye uğratılarak toplumun denizle ilişkisi kurmasını engellemekte
Barındırdığı Otel Aracılığı İle Kamusal Kıyı Kullanımına Açık Olanlar			Çeşme Altınyumus Marina Fethiye Ece Marina Marmaris Martı Marina*	Kıyı kamusal alanı marina ve otel tarafından kesintiye uğratılarak toplumun denizle ilişkisi kurmasını engellenmektedir. Otel müşterilerinin de kıyı kamusal alanını kullanabiliyor olmaları kısmen bir açıklık sağlıyor ancak otel kitlesi yerleşim biriminin deniz ile ilişkisini yüksekliği ile de kesmekte
Sosyal Tesisleri Aracılığı İle Kamusal Kıyı Kullanımına Açık Olanlar			Setur Kalamış - Fenerbahçe Marina Bodrum Karada Marina Bodrum D-Marin Turgutreis Port Bodrum Yalıkavak Marmaris Netsel Marina Setur Finike Marina Park Kemer Marina	Kıyı kamusal alanı marınanın sosyal tesisleri aracılığı ile marına merkezi etrafında yoğunlaşabiliyor. Marina kıyıda bir merkez oluşturuyor ancak kıyı kamusal alanı çekek sahası marınanın kamusal alanı kesintiye uğratan bölümü oluyor
KAMUSAL KIYI KULLANIMI NA GENİŞ ÖLÇÜDE AÇIK OLAN			Skoepa Marina Alaçatı Agrilya Marina Projesi	Kıyı kamusal alanı geniş ölçüde topluma açık sadece mendirek sınırlanıyor. Kıyı kamusal alanında ki yapılaşma ile oluşturulan mahallede amaç toplumun denizle iç-içe olması

Şekil 2.2 Ülkemizde görülen marina tipleri (Özkan ve Ayıran, 2008)

Tablo 2.2 2013 yılı yat limanları kapasite ve doluluk oranları (Deniz Ticaret Odası, 2019)

Marinalar	Yıllık Tekne Sayısı	Sezonluk Tekne Sayısı	Günlük Tekne Sayısı	Toplam	Denizde Bağlama Kapasitesi
IC Çeşme Marina	319	25	1241	1585	400
Port Alaçatı Marina	230	43	350	623	260
Setur Çeşme Marina	170	28	105	303	180
D-Marin Didim Marina	405	346	1376	2127	580
Teos Marina	384	63 (aylık)	576	1023	480
Levent Marina	19	17	33	69	65

Tablo 2.3 2019 yılı yat limanları kapasite ve doluluk oranları (Deniz Ticaret Odası, 2019)

Marinalar	Yıllık Tekne Sayısı	Sezonluk Tekne Sayısı	Günlük Tekne Sayısı	Toplam	Denizde Bağlama Kapasitesi
IC Çeşme Marina	345	22	623	990	400
Port Alaçatı Marina	201	34	250	485	260
Setur Kuşadası Marina	366	62	821	1249	450
D-Marin Didim Marina	373	47	796	1216	580
Teos Marina	456	13	26	495	480
Levent Marina	18	6	9	33	45

Marinalar, kıyı-kent dokusunun homojen bir biçimde şekillenmesi açısından da önemli bir rol üstlenmektedir. Marinanın mimari dili ve bulunduğu bölgenin kentsel dokusu, tarihi, kültürel geçmişi ve yerleşme kimliğiyle bütünlük göstermesi önem taşımaktadır. Kendi içinde kompakt bir mekandan ziyade hem kıyının fiziksel yapısı ile hem de kentin demografik yapısı ile eşdeğer bir denklik yaratması marinalarda kamusal bağlamda aranan özellikler arasındadır. Hem kıyı hem de suda konuşlanmaları nedeniyle fiziksel yapısının kıyının kamusal kullanımını engellemeyecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Bu konuda özellikle ülkemizde yer alan marinaları üç farklı tipte ele almak mümkündür:

- Kamusal Kıyı Kullanıma Kesin Olarak Kapalı Olan
- Kamusal Kıyı Kullanımına Kısmen Kontrollü Bir Şekilde Açık Olan
- Kamusal Kıyı Kullanımına Geniş Ölçüde Açık Olan

MARİNA TIPLERİ	PLAN ŞEMASI	YERLEŞİM ŞEMASI / KESİT ŞEMASI	AÇIKLAMA
KAMUSAL KIYI KULLANIMINA KISMEN KONTROLLÜ BİR ŞEKİLDE AÇIK OLAN			Çeşme Marina, konumu itibarıyla önemli bir cazibe merkezidir. Marinanın dışında sahip olduğu forum tarzı mimarisi ve sosyal tesisleriyle, ziyaretçiler için önemli bir rekreasyonel alan özelliği taşımaktadır. Marinanın teknelerle ilgili olan bölümü özel alan hiviyerindedir ve kamusal kullanıma kapalıdır. Alışveriş alanları ile yatların olduğu bölüm ayrılmıştır.
Sosyal Tesisleri Aracılığı İle Kamusal Kıyı Kullanımına Açık Olan			Marina şehrin merkezindedir. Konumunu Bodrum'un son yirmi yıldaki büyümesine rağmen koruyabilmiştir. Bodrum'un canlı gece hayatının marina yönüne kaymasında etkili olmuştur. Tamamen kamuya açık olan çarşı marina kullanıcıları ile halkın ortak değerlendirdiği bir mekan olarak kaynaşma noktası oluşturmaktadır.
Kıyı kamusal alanı marinanın sosyal tesisleri aracılığı ile marina merkezi etrafında yoğunlaşabiliyor. Marina kıyıda bir merkez oluşturuyor. Ancak kıyı kamusal alanı çekerek sahası marinanın kamusal alanı kesintiye uğratan bölümü oluyor			Turgutreis D-Marin, bulunduğu bölgenin admin duyulması ile ve ziyaretçilerinin artmasında birinci derecede etkili olan marina, alışveriş gibi sosyal olanaklarını yaya yolları aracılığıyla şehre bağlayarak şehrin devamını olmayı hedeflemiştir. Halkından ilişkisini kesmemek amacıyla herkese açık sosyal alanları deniz tarafında sunu gibi ile bitirerek hem teknelerin güvenliği hem de toplumun denize ulaşımı sağlanmıştır.

Şekil 2.3 Kamusal kullanıma kısmen açık yat limanlarına örnekler (Özkan, 2008'den değiştirilerek oluşturulmuştur)

Ticari Günlük Kafe-Restoran İşletmeleri: Sadece turizm merkezlerinde değil, birçok kıyı kentinde karşımıza çıkan kafe-restoran tarzı işletmeler kıyı bandında halkın özgürce hareket etmesini engelleyen kullanımlar olarak dikkat çekmektedir. Kent plajlarında bu tip kullanımların tezahürü olarak, seyyar yapıda günlük kullanım içeren şezlong şemsiye sağlanması ile oluşturulan yerler olarak görülmektedirler. Denize bitişik konuşlandırılan bu tip seyyar yapılar ile kıyı bölgesinde halkın faydalanmasına açık olan alanlar yok edilmektedir. Kent içinde görülen örneklerinde de yaya yolu, kaldırım gibi alanlar işgal edilerek, yerleştirilen masa, sandalye benzeri eşyalar ile yayanın söz konusu bölge içinde hareket alanı oldukça kısıtlanmaktadır. Kıyı kanununda belirtilen, iç kesimde 50m sonrasında izin verilmesinden söz edilen ticari yapıların varlığı, bu uygulamalarla birlikte çatışma göstermektedir.

Özel Plajlar: Son on yıllık süreç içerisinde, değişen deniz turizmi kültürünün önemli göstergelerinden birisidir. 2000'lerin başında belirli kıyı alanlarında yapılmaya başlanan özel plajlar, günümüzde neredeyse bütün turizm merkezlerinin sahil şeritlerini işgal etmiş durumdadır. Halkın kıyılardan özgürce ve bir bedel ödemeksizin yararlanmasını engellemelerinin yanında, aşırı fiyatlandırma politikaları sebebiyle sahil şeridini iç kesimlerden ayıran izole alanlar kimliğine sahiplerdir.

Kıyının doğal yapısının bozulması sonucunu doğuran bu tür yapılaşmalar, söz konusu tesislerin sahildeki arsalarının önünde kalan kıyı kısmını arsa haline getirerek kullanmaları olarak da nitelenebilir. Nitekim, kıyıdaki bu işgalli alanlar; yüzme havuzu, amfi tiyatro, bar, restoran, giyinme-soyunma odaları dahil olmak üzere farklı kullanımlara hizmet eden binalar yapılmak suretiyle, gezinti, spor, eğlence gibi amaçlarla ve sadece tesisin müşterilerine kullanılabilmektedir (Yücel, 2008).

Deniz turizmi açısından kıyı alanlarının kullanımı 2000'lerin başına kadar olan dönemde incelendiğinde; halk plajları veya çoğunlukla belediyelerin işlettiği küçük çaplı işletmelerin yer aldığı bilinmektedir. Kıyıda yer alan ikincil konut ve konaklama tesisleri dışında kalan kesimlerde, kamunun kıyıya erişimi ve kullanımı önünde bir engel ya da kısıtlayıcı bulunmamaktadır. Ancak bu durum özel plajların yaygınlaşmasıyla olumsuz yönde etkilenmiştir. Belediyelerin verdiği izinler sonucu, kıyıya ilk etapta sadece şezlong, gölgelik, duş vs. seyyar ekipmanlar konularak oluşturulan ticari alanlar, yıllar içerisinde büyük ölçekli ve ortalama gelir düzeyine sahip bireylerin faydalanmasının imkansız olduğu mekanlar haline almıştır. Yeme-içme, spor, çeşitli etkinlik alanları ve benzeri birçok rekreasyonel aktiviteye imkan veren özel plajlar deniz turizmini eğlence sektörü ile birleştirmektedir. Bu da tüm kıyıyı işgal etmelerine ön ayak olacak yapılaşmaları beraberinde getirmektedir.

Sosyo-ekonomik açıdan bakıldığında; kullanıcılar ve yerel halk arasında yarattığı keskin ayrışma ile zarar gören kıyı kamusalılığı dışında özel plaj yapılanmasının bir diğer önemli sorunlarından birisi de, söz konusu mekanların mevcut kıyı kanununa aykırı bir biçimde sahile konuşlanmalarıdır. Kıyı çizgisini yok sayan bir biçimde bütün kıyı bölgesini kullanma eğiliminde olan bu yapılar, halkın mekana uğramadan kıyıdan geçmesini de imkansız kılan bir yerleşime sahiptir. Söz konusu "beach club" özelinde göze çarpan bu olumsuz görüntü yanında, kent ölçeğinde bakıldığında plansız ve rant odaklı bir planlama sonucu birçok turizm beldesinde tüm deniz turizmine imkan veren kıyılarda bu tip görüntülere rastlanmaktadır. Kıyının doğal yapısının bozulması, yerel halk-turist organik yapısının zarar görmesi, kıyı kamusalığının yok olması gibi çeşitli sorunlar uzun dönemde analiz edildiğinde, kent kimliğini yok edecek ve kent hakkı kavramını olumsuz düzeyde etkileyecek nitelikte gelişimler öngörülmektedir.

BÖLÜM ÜÇ

DÜNYA ÖRNEKLERİ ÜZERİNDEN KIYI ALANLARININ KAMUSAL KULLANIMI

Bu bölümde dünyada kamusal kullanım özelinde başarılı kıyı alanı örnekleri incelenmiştir. Çalışmanın temel ilkesi olan kamusal kullanıma kıyı bölgelerinde başarılı bir şekilde yer veren ve kıyıları kent halkının kullanımına açan kıyı düzenlemeleri üzerinde durulmuştur. İlk olarak kıyının hem kamusal hem ekolojik, morfolojik değerlerini sürdürülebilir kılınmasını amaç edinen Avrupa Birliği'ndeki kıyı alanları yönetimi incelenmiş, sonrasında Amerika Birleşik Devletleri ile Avrupa ülkelerinde kıyı bölgelerinin kamusal anlamda başarılı bir şekilde planlandığı örneklerle yer verilmiştir.

3.1 Avrupa Birliği'nde (AB) Kıyı Alanları Yönetimi

Çevre Eylem Programlarının yapılmaya başlandığı tarihe kadar çevre sorunlarının Avrupa Topluluğu'nun gündeminde çok fazla yer aldığını söylemek mümkün değildir. Topluluğun konuyla ilgilenmesi, Büyümenin Sınırları (Limits of Growth) ve 1972 Stockholm İnsan ve Çevre Konferansı sonrasına rastlamaktadır. Konferansın etkisiyle hazırlanan Birinci Çevre Eylem Programı'nda (1972-1976) amaç yaşam kalitesini artırmak olarak belirlenmiş ancak programda kıyı kirliliği ile ilgili hükümler yer almasına rağmen kıyı alanları düzenleme altına alınmamıştır (Commission of the European Communities, "Declaration of the European Communities and of the Member States Meeting in the Council of 22nd November 1973 on the Programme of the European Communities on the Environment", Official Journal of the European Communities, 1973).

İkinci Program (1977-1981), kıyılardaki sorunların kaynağını sanayi ve turizmin gelişmesi ile uzun dönemli planlama anlayışının eksikliği olarak göstermiş ancak kapsamlı ilkelere yer vermemiştir (Kıran, 2008).

Üçüncü Programda ise (1982-1986) kıyı ve deniz alanları sorunlarına “Değişik Çevrelerde Kirliliğin ve Gürültünün Önlenmesi ve Azaltılması” ve “Toprağın Korunması ve Ussal Yönetimi: Çevre ve Doğal Kaynaklar” başlıkları altında değinilmiştir. İlkinde içme suyu ve deniz suyunun kirliliği konusunda düzenlemeler yapılırken, ikincisinde topluluğun kıyı alanlarında bütünleşik yönetimi sağlayacağı belirtilmiştir (Resolution of the Council of the European Communities and of the Representatives of the Governments of the Member States, Meeting Within the Council of 7th February 1983 on the Continuation and Implementation of a European Community Policy and Action Programme on the Environment” Official Journal of the European Communities, 1983)

1987–1992 yıllarını kapsayan Dördüncü Programda Avrupa Kıyı Şartı'nın ilkelerinin bütün Avrupa ülkelerinde yaşama geçirilmesi gerektiği vurgulanmış, öte yandan geleneksel yönetimlerin sorunları çözmeye başarısız olduğu, bu nedenle de bütünleşik yaklaşımların geliştirilmesi gerekliliği belirtilmiştir (Resolution of the Council of the European Communities and of the Representatives of the Governments of the Member States, Meeting Within the Council of 19th October 1987 on the Continuation and Implementation of a European Community Policy and Action Programme on the Environment” Official Journal of the European Communities, 1987).

Rio Çevre ve Kalkınma Konferansı (1992) ve Gündem 21'e yanıt olarak hazırlanan Beşinci Program (1993-2000) sanayi, enerji, ulaştırma, tarım ve turizm sektörleri üzerinde uygulanan politikaların bir bütün olarak belirlenmesi gerektiği düşüncesini benimsemiş ve kıyı alanları yönetiminin öncelikli olarak ele alınması gerektiğini belirtmiştir. Kıyı çevrelerinin taşıma kapasitesi dikkate alınarak kıyı alanlarının çevresel ihtiyaçlarına öncelik verileceği, bütünleşik planlama ve yönetim uygulamalarının kuramsal çerçevesinin çizileceği, eğitim ve halkı bilinçlendirme çalışmalarına devam edileceği, bütünleşik kıyı alanları yönetimi konusunda pilot projelere başlanacağı ve başlanmış olanlara da destek sağlanacağı öngörülmüştür (Kıran, 2008).

“Avrupa İçin Bir Strateji” adlı belgede öncelikle Avrupa nüfusunun çoğunun kıyı alanlarında yaşaması nedeniyle bu alanların AB için önemli olduğu vurgulanmış ve sorunların yerel değil Avrupa çapında çözüme kavuşturulması gerektiği öne sürülmüştür. Kıyı alanlarında biyolojik, fiziki ve beşeri sorunların birbirleriyle iç içe olması nedeniyle, bu sorunların çözümünde yerel problemlere uyum sağlamaya odaklanmış esnek bir stratejinin gerekliliğine dikkat çekilmiştir. Strateji, AB’nin öncülüğünde halkla işbirliği içinde bir yönetim anlayışıyla kıyı yönetiminde bütünsel bir yaklaşımı amaçlamaktadır (Kıran, 2008).

Stratejinin yayımlanmasının ardından sunulan Tavsiye Mektubu önerisi doğrultusunda 30 Mayıs 2002’de üye ülkelerin bütünleşik kıyı alanları yönetimi için stratejiler geliştirmesi için yapmaları gerekenlerden bahseden Tavsiye Mektubu yayınlanmıştır. Tavsiye Mektubu’na göre stratejik yaklaşım şu temellere dayanmalıdır;

- Ekosistem temelli koruma ve kıyı alanlarının kara ve denizdeki doğal kaynaklarının kara ve denizdeki doğal kaynaklarının sürdürülebilir yönetiminin sağlanması,
- Kıyı yerleşimleri ve kültürel miraslarının korunmasını içeren uygun, ekolojiyi dikkate alan ölçütler geliştirilmesi,
- Sürdürülebilir ekonomik fırsatlar ve iş olanakları yaratılması,
- Halkın rekreasyonel kullanımı için yeterli kıyı alanı sağlanması (Kıran, 2008).

Avrupa Birliği’nin de Türkiye’de olduğu gibi üst planlarında kıyı alanlarına yönelik çok da etkin düzenlemelerinin olmadığını söylemek mümkündür. Sadece Beşinci Çevre Eylem Programında kapsamlı bir düzenleme çalışmalarının yapılmaya çalışıldığını görmekteyiz. Ancak onu izleyen Program’da bu yaklaşım terk edilerek yalnızca yüzeysel düzenlemelere yer vermesi Türkiye’de olduğu gibi uluslar üstü oluşumlarda da kıyı alanları yönetiminin önemsenmediği izlenimi oluşturmaktadır(Kıran, 2008).

3.2 Amerika Birlesik Devletleri'nde (ABD) Kıyı Alanları Yönetimi

ABD Kıyı Alanları Yönetimi ile 1972 yılında kıyı alanları ile ilgili omurga sayılabilecek bir yasa oluşturup, eyaletler düzeyinde de bu yasalaşmadan sorumlu otoriteler belirlemiştir. Kıyı kullanımı ve kıyı kamusalılığı üzerinde detaylı çalışmalar hem üniversitelerle bağlantılar hem de halkla ilişkileri kuvvetlendiren organizasyonları beraberinde getirmiştir. Böylece konu hakkında bir bilinç oluşturulmuş ve uygulama sürecine geçilmiştir. Bu analizler ışığında kıyıları; Ulusal Parklar, Ulusal Anıtlar, Ulusal Rekreasyon Alanları, Ulusal Deniz Kıyıları ve Ulusal Göl Kıyıları olmak üzere beş farklı koruma alanı içinde kategorize edilmiştir. Böylece rekreasyonel anlamda yüksek potansiyele sahip kıyı bölgeleri koruma altına alınmış ve kamusal düzlemde turizm kapsamında nasıl değerlendirilecekleri irdelenmiştir (Kaygısız, 2010).

1977 yılında çıkarılan Kıyı Kuşağı Yönetim Yasası ile; kıyılarda doğal kaynakların korunması ve doğal yapının bozulmadan planlanması amaçlanmıştır. Kamu yararı esas alınarak kıyılardan maksimum verim elde edilmesi birincil hedef olarak belirlenmiş, söz konusu kıyı alanları ile ilgili yerel halkın da söz hakkı olması gerektiği kanısına varılmıştır (Eke, 1995).

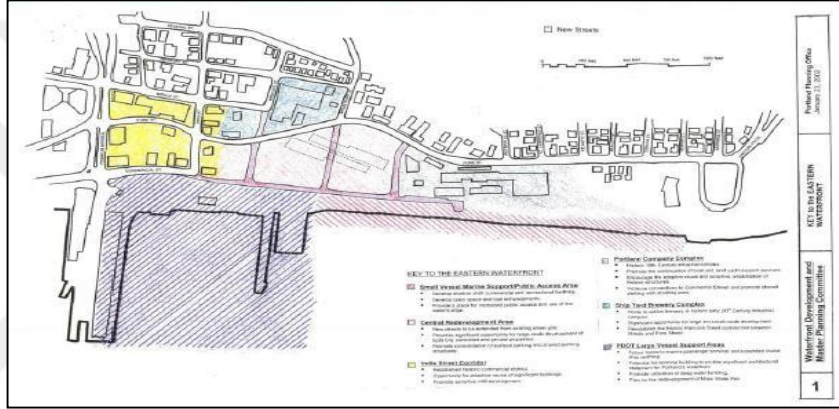
3.3 Kıyı Kullanımına İlişkin Dünya Ülkelerinden Örnekler

Günümüzde kıyı alanlarının tasarım süreci incelendiğinde analiz aşamaları ve çizilen yol haritasına kaynak oluşturması bakımından kıyı alanı tasarım rehberlerinin geliştirildiği ve birçok ülke tarafından başarılı bir şekilde uygulandığı görülmektedir. Bu bölümde bazı dünya örnekleri üzerinden kıyının kamusal kullanım örnekleri incelenmiştir. Bazı metropol kentlerde ve turizm bölgelerinde kıyı bölgelerinin kamusal bağlamda nasıl başarılı bir şekilde planlandığı ve halkın kullanımına sunulduğu gösterilmiştir. Kent plajı özelinde veya deniz turizmi dışında kentsel rekreasyonel aktivitelerin kıyılarda nasıl uygulandığı konusunda çarpıcı örnekler ortaya konmuştur. Kentin sosyal yapısını güçlendirmesi açısından başarılı kamusal

kullanım örneklerinin aynı zamanda söz konusu kentleri turistik anlamda tercih edilme hususunda üst sıralara yükselttiği görülmektedir.

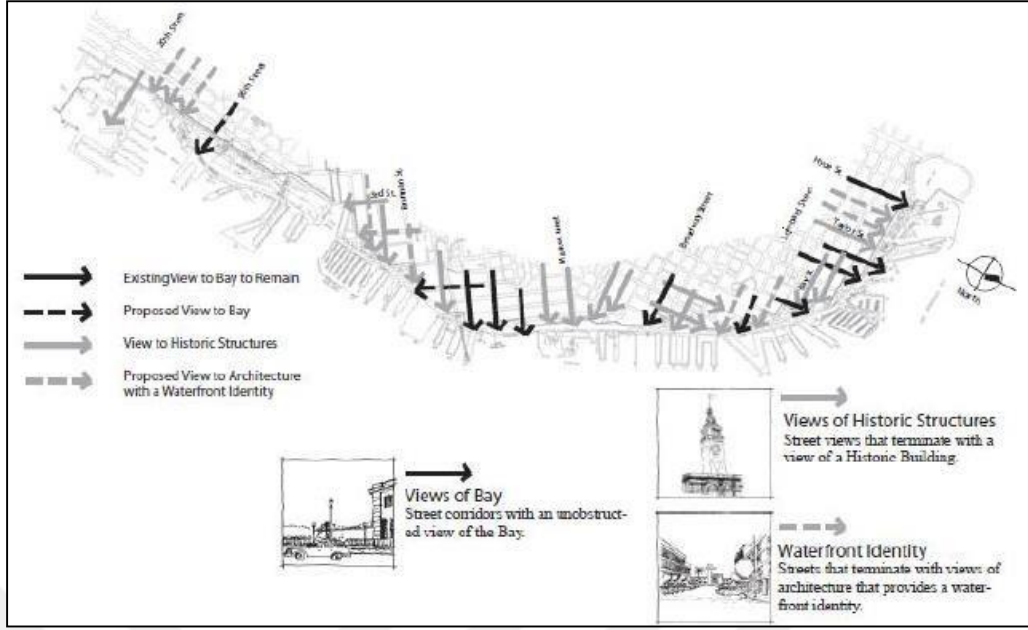
3.3.1 Portland, San Francisco ve Perth Kıyı Alanı Tasarımları, ABD

Portland kentinde kıyı alanı tasarım kriterlerinin kamusal alanlara erişilebilirlik ve mimari etrafında şekillendiği, kamusal mekanlarla ilgili güvenlik, erişilebilirlik, peyzaj, kent mobilyaları ve estetik açılarından detaylı tasarım önceliklerine önem verildiği görülmektedir (Şekil 3.1).



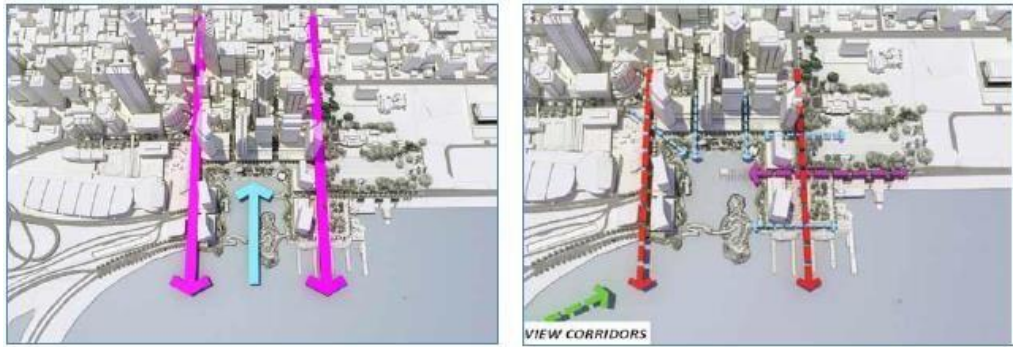
Şekil 3.1 Portland kıyı alanı tasarımı (Design Guidelines for Eastern Waterfront, 2016)

San Fransisco Limanında, kıyı alanında yaya trafiği ve kamusal kullanım yoğunluğunu kaldıracak bir tasarım, bölgenin tarihine uyumlu bir biçimde alanda uygulanmıştır. Kentli bireylerin kıyıya rahat erişim sağlayacağı bir ulaşım ağının yanı sıra, kıyı aktivitelerine de katılabilecekleri bir kıyı tasarımı hedeflenmiştir. Kıyı alanında sürekliliği vurgulayan kamu erişimi ile bağlantılı açık-kapalı mekanlar ile bütünlük bir tasarım geliştirilmiştir (The Port of San Francisco Waterfront Design and Access, 2004) (Şekil 3.2).



Şekil 3.2 San Francisco kıyı alanı tasarımı (The Port of San Francisco Waterfront Design & Access, 2016)

Perth örneğinde ise 21. yüzyılda ikonik bir tasarıma sahip, cazibe merkezi olabilecek bir varış noktası olarak düşünülen kıyı tasarımı görülmektedir. Yüksek nitelikli, hem görsel hem de fonksiyonel kamusal alanlar yaratılması öngörülmüştür. Yıl boyunca aktif olarak insan trafiğine hizmet veren, çağdaş bir kıyı alanı deneyimi yaşatması hedeflenen Perth kıyı alanı büyük oranda bu amaca ulaşmıştır (Şekil 3.3) (Güzel, 2013).



Şekil 3.3 Perth kıyı alanı kente bağlantı ve görsel koridorlar (Perth Waterfront Design Guidelines, 2016)

Perth kıyı alanı tasarımında iç kesimdeki ulaşım ana akslarını bozmadan kıyıya ulaştırarak kamusal mekanlara bir çerçeve oluşturulduğu görülmektedir. Farklı

deneyimler sunan kıyı kamusallığında çeşitlilik ve canlı, sosyal mekanların geliştirilmesi hedeflenmiştir.

3.3.2 Providence Kıyı Alanı Tasarımı, ABD

Providence kıyı alanı, 2009 yılında Project for Public Spaces ve ilgili kamu kuruluşlarının katılımı ile temel sorun ve hedefler çerçevesinde yapılan analizler sonucu düzenlenen bir kıyı çalışmasıdır. Ulaşılabilirlik açısından kıyı ve iç kesim arasında yaya ve bisiklet akslarının yoğun olması düşünülmüş, araç yolu ve otoparklar olabildiğince küçük parsellere ayrılmıştır. Kıyı tasarımında rekreasyonel aktivitelerin çeşitliliğe sahip olması açısından birtakım öneriler geliştirilmiştir;

- Opsiyonu fazla açık alan etkinliklerine (festivaller, açık hava sineması, konserler, vb.) sahip olması açısından geniş çim alanlar ve sert zemin için yeterli oturma elemanlarının yerleştirilmesi,
- Piknik masaları ve kablosuz internet olanağının sağlanması,
- Spor alanlarının (basketbol, tenis, vb.) oluşturulması,
- Yoğun kullanımı destekleyici bir eğlence merkezi hali alacağı düşünülerek çevre yapılarla bütünleşen bir mimariye sahip olması,
- Kış mevsimi harici yılın tüm döneminde bisiklet ve tekneler kiralanabilmesi ve çeşitli nehir turlarının organize edilmesi,
- Güvenliğin sağlanabilmesi için küçük bir karakolun yer alması,
- Çocuklar için modern tasarımlı oyun alanlarının sağlanması,
- Oluşturulan yeni alanların kıyı ve kenti bütünleştiren bir yapıya sahip olması,
- Yemek yeme alanlarına ve çeşitli etkinlikleri de barındıran aktif bir meydana sahip olması,
- Kıyı bölgesinin her mevsime uygun aktivitelere uygun kullanımlara açık olması, tüm yıl yaşayan bir bölge kimliğine sahip olması,
- Köprü kullanımını yoğunlaştıran, manzaralı kafeler, çeşitli el sanatları, vb. stantların olduğu alanların yer alması, olta balıkçılığı ve fotoğraf çekmek isteyen insanların beklentilerine karşılık veren bir plana sahip olması gibi ilkeler benimsenmiştir.

Konfor ve imaj için de tasarım kriterleri geliştirilmiştir. Buna göre;

- Farklı oturma imkanı tanıyan kent mobilyaları sağlanmalıdır.
- Yağmur ve güneşten korunmak için gölgelik alanlar olmalıdır.
- Ziyaretçi yoğunluğunu kaldıracabilecek çöp elemanları bulunmalıdır.
- Bisiklet parkları yer almalıdır.
- Gece güvenliği ve estetiği açısından yeterli aydınlatma elemanları bulunmalıdır.
- Tuvalet sayısı yeterli düzeyde olmalıdır (PPS, 2009).



Şekil 3.4 Providence kıyı planı (Pps, 2016)

Providence, yılın her dönemi ve günün her saati erişimin olduğu aktif bir kıyı bölgesi olarak tasarlanmıştır. Birçok farklı rekreasyonel aktivite seçeneğinin yer aldığı, her kesime hitap eden fiyatlandırma politikası ile tüm halkın kullanımına açık olan şehrin önemli merkezlerinden biri haline gelmesi amaçlanmıştır.

3.3.3 Oak Street Beach, Chicago-ABD

Chicago'nun kuzeyinden başlayıp güney kıyısına kadar uzanan Oak Street Beach, Chicago Gölü boyunca gezintiye çıkmak ve güzel vakit geçirmek isteyen kullanıcıların beklentilerini karşılayan önemli kamusal kıyı alanlarından birisidir.

Gökdelenlerin gölgesinde yer alması plaj kullanımını arttırmıştır. Bunun yanında yürüyüş, bisiklet, yüzme ve görsel anlamda güçlü bir tasarıma sahip olması açısından her dönem tercih edilen bir bölge olmuştur (Aksoy, 2004).



Şekil 3.5 Oak Street Beach plaj kullanımları (Wikizeroo, 2019)



Şekil 3.6 Oak Street Beach gündüz görünümü (India Times, 2019)

Tasarımda yaya kullanımına öncelik verildiği için otopark bulunmamaktadır. Bu da alanda temiz hava ve kamusal kullanım yoğunluğunu arttırmıştır. Yürüyüş yolları, atla gezinti yolları ve çeşitli yemek yeme alanları tüm kıyı boyunca yer almaktadır.

Gökdelenlerin önünde yer alan sahil, ana taşıt yolundan seperatör görevi gören bitkiler ile ayrılmıştır. Daha sonrasında sahile yaklaştıkça yaya yolu, bisiklet yolu ve gezinti yolu yer almakta ve kıyı bölgesi kentlilere ücretsiz hizmet vermektedir (Aksoy, 2006).



Şekil 3.7 Oak Street Beach plajın kullanımı (Andrew Stott, 2003)

3.3.4 Cap d'Adge, Fransa

Özellikle Batı Avrupa'nın yoğun nüfuslu ülkeleri, son yıllarda kıyı arazi kullanımı üzerinde önemli planlama çalışmaları üzerinde durmuş ve uygulamaya koymuştur. Temel alınan düşünce var olan kaynakların bireyler tarafından sahiplenilmesinden ziyade ortaklaşa kullanım hedefi üzerinedir. Fransa'da 1986 yılında çıkarılan "Kıyısız Mekanın Planlanması, Korunması ve Geliştirilmesi Yasası" çerçevesinde kıyı kullanımı ulusal ölçekte belirli kurallara bağlanmıştır. Bu yasaya göre kıyı bölgesi, denize kıyısı olan belediyelerin idari sınırı içinde kalan alanlardır. Buradan yola çıkarak kanunun temel amacı deniz gören veya denizden görülebilen her alanı kıyı kabul edip, bu alanlarda sürekli yapılaşmayı ve özelleştirmeyi sınırlamak ve kamusal kalmasını sağlamaktır (Kaygısız, 2010).

Cap d'Adge kıyı bölgesi ise 1963'te turizmin gelişmesi amaçlı planlanmıştır. Günümüzde bu alan, tüm kıyı içerisinde en çok tercih edilen dinlenme alanı olarak hizmet vermektedir. Cap d'Adge, barındırdığı su sporları araştırma merkezleri, gezi

akvaryumları, eğlence ve oyun parklarıyla 3,5 hektarlık alanda önemli bir cazibe merkezi haline almıştır. 40.000 insanı barındırabilecek Avrupa'nın en büyük, doğal turizm alanlarından birisidir (European Commission 2000).



Şekil 3.8 Cap d'Adge sahil görünüm (Rtl, 2016)



Şekil 3.9 Cap d'Adge kumsal gündüz görünüm (Palmyragolf, 2019)

3.3.5 Quiberon, Fransa

Quiberon, 1991'den beri tüm kıyı şeridi ile birçok rekreasyonel aktiviteleri karşılayan, Fransa'nın Atlantik tarafındaki önemli doğal sit örneklerinden birisidir. Özel plajların yanı sıra halkın kullanımına açık, ücretsiz kıyı alanlarına sahiptir ve yapısal olarak sadece ikincil konutlar dikkati çekmektedir. Ülkemizde sıkça

gördüğümüz büyük otel tarzı yapılaşmalar burada yer almamakta, özel işletme olarak sadece yat limanı bulunmaktadır. Alanda tüm halkın faydalanabileceği plajlar yer almaktadır (European Commission 2000).



Şekil 3.10 Quiberon plaj kullanımından bir görünüm (Brittany tourism, 2019)



Şekil 3.11 Kentten genel bir görünüm (Morbihan, 2019)

Yelkencilik yapmak için doğal özelliklere sahip bölgede 1090 yat kapasiteli marina bulunmaktadır. Su sporları ve kıyı sporları ile çeşitli spor aktivite alanları,

kıyı şeridinde plaj ve kumsal ile bununla bağlantılı gezi alanları yer almaktadır (Aksoy, 2006).

3.3.6 Rimini, İtalya

İtalya, 1982 yılında çıkarılan Kıyı Kanunu kapsamında kıyı bölgelerini yerleşim ve planlama anlamında kanunlara tabi tutmuştur. Ancak aşırı kentleşme ve yaygın turizm faaliyetleri ikincil konut gelişimi önünde çok sağlıklı duramamıştır. Söz konusu yasaya göre kamusal alanların korunması şartıyla kıyılarda ihtiyaçlar doğrultusunda ve geçici süreliğine (en fazla 20 yıl), seyyar bazı yapılaşmalara izin verilmektedir. Bu süre sonunda yapılar devlete geçmekte ve sözü edilen yapılar, kıyının sürekliliğini hiçbir biçimde kesmeyecek şekilde konumlanmaktadır (Eke, 1995).

Rimini şehri 1970'lerden itibaren Avrupa genelinde önemli turizm merkezlerinden biri olmuştur. 15 km uzunluğundaki ve 300 metre genişliğindeki kumsalı her kesimden insana ve ihtiyaca hitap eden bir halk plajı niteliğindedir (Aksoy, 2006). Kent, önemli tarihsel ve kültürel kaynakları, birçok kıyı aktivitesine olanak sağlayan geniş kumsalı, alışveriş alanları ve çocuklar için tema parklarıyla bölgenin önemli merkezlerinden birisidir (European Commission 2000).



Şekil 3.12 Rimini sahil genel görünüm (Reddit, 2019)



Şekil 3.13 Sahil genişliği ve sahil kullanımı (IntheRimini, 2019)

Rimini kıyı alanında yaya kullanımına ayrılan alan ile taşıt yolu birbirinden net bir biçimde ayrılmıştır. 130.000 olan nüfusun yaz aylarında iki katına çıktığı kentte çok sayıda otel ve pansiyon yer almaktadır. Mevcut yerleşim planı kıyı kamusalılığı da

göz önünde bulundurularak yapılmış ve böylece ihtiyaca ve ekonomik seviyesine göre tüm ziyaretçilerin kullanımına sunulmuştur (European Commission, 2000).

3.3.7 Barselona, İspanya

İspanya, 1978’de çıkarılan Yerelleştirme Kanunu kapsamında kıyı kullanımını belirli yasalar çerçevesinde kontrol altına almıştır. Bu yasaya göre tüm kıyı alanları kamu malı sayılmaktadır ve çok özel durumlar ve izinler dışında herhangi bir özel yapılaşmaya izin verilmemektedir (Eke, 1995). Barselona, kıyı kamusalılığı bağlamında örnek bir tasarım anlayışına sahiptir. Dünya çapında önemli bir metropol konumunda olan Barselona sahip olduğu kent plajı ile kıyı turizmi açısından da olumlu bir örnek teşkil etmektedir.



Şekil 3.14 Barselona sahil görünüm (Barcelona, 2019)



Şekil 3.15 Barselona plajlarından görünüm (300tips, 2018)



Şekil 3.16 Barcelona kıyı alanından bir görünüm (Uab, 2019)

Genişliği 150-200 metre arasında değişkenlik gösteren halk plajı çok çeşitli rekreasyonel aktiviteye olanak sağlamaktadır. Ticari amaçtan ziyade kıyı kamusalılığı ön planda tutulmuştur. Plaj genişliği ve kıyı tasarımının bir sonucu olarak kullanıcıların iç kesimde kalan gökdelenleri görmemeleri, kent plajı tasarımının ne derece doğru olduğuna işaret etmektedir. Seyir ve yürüyüş alanları ile birlikte kent ile doğrudan bağlantısının kesilmediği bir düzene sahip olması, Barselona plajlarını kamusal kullanım yönünden öne çıkarmaktadır (Aksoy, 2006).

3.3.8 Graslei, Ghent, Belçika

Ghent kenti, özellikle ulaşım anlamında yürüme ve bisiklet ağlarını güçlü tutmasıyla ön plana çıkmaktadır. Özel araç kullanımı en sonda gelir ve bu planlama da kentin kıyı bölgelerindeki kamusal kullanımı önemli ölçüde etkilemektedir. Önceliği yayaya vererek daha yaşanabilir bir kent olmayı hedeflemiştir. Bu da kentin her zaman ve tüm gruplar için erişilebilir bir yapıya sahip olmasını getirmiştir (Mcwhinnie, 2012). Kentin kıyı bölgesinin bulunduğu Graslei, önemli buluşma noktalarından biridir. Denizle buluşulan alan kumsuz bir plaj gibidir ve kamusal kullanıma imkan vermektedir (Güzel, 2013).



Şekil 3.17 Graslei kıyı alanı (Satnavandcider, 2019)



Şekil 3.18 Gündüz kullanım (Wikiwand, 2019)

20. yüzyılda araç parkı olarak değerlendirilen bölge, şehir konseyinin katkılarıyla 35 hektarlık bir alanın yaya alanı olarak kullanılmasına karar verilmesiyle 1900'lerin ikinci yarısından itibaren son halini almış ve kentin en cazip bölgesi haline gelmiştir. Nehir kıyısı boyunca yer alan oturma alanları ile kamusal kullanıma imkan veren bir tasarıma sahiptir. Yeme-içme, alışveriş mağazaları kıyıdan uzaktadır ve bu sayede kıyı alanda ticari işletmeler kaynaklı herhangi bir işgal söz konusu değildir (Güzel, 2013).

3.3.9 City Hall, Kungstradgarden, Stockholm, İsveç

Stockholm, barındırdığı su ve yeşil alanların yanında, kent mimarisini tarihsel birikimi ile koruması açısından Avrupa'nın en önemli başkentleri arasında yer almaktadır. "Yürünebilir bir kent" mottosuyla kent planlamasını gerçekleştirmişlerdir. Ulaşım aksları tamamen yayaların şehre tam anlamıyla erişimi üzerine kurulduğundan Stockholm, Barselona örneğinde olduğu gibi hem metropol kent hem de kamusal yapıyı aynı güçlü seviyede tutmuştur. Kentin su kenarında yer alması ve sahip olduğu uzun kıyı alanları kent kimliğinin önemli bir parçasıdır. Tamamen kamunun menfaati gözetilerek planlanan kıyı bölgeleri şehrin aynı zamanda en popüler rekreasyonel alanlarıdır. Stockholm'ü farklı kılan; bir adalar kenti olarak tüm kıyı bölgesini kamu hedeflerine ulaştıran Nobel ödüllerinin verildiği City Hall ve Kungstragarden'dır. Bu bölgeler kentin mimarisine ve silüetine önemli katkı koyan kentin en işlek alanlarından birkaçıdır. Kungstragarden, kent için önemli bir eğlence parkı ve botanik bahçesi olarak görülmektedir. Kentlilerin suyla temasını kesmeyen bir tasarım anlayışına sahiptir (Güzel, 2013).



Şekil 3.19 Stockholm City Hall (Wikizeroo, 2019)



Şekil 3.20 Kıyı bandı (Gardenvisit, 2016)



Şekil 3.21 City Hall (Gardenvisit, 2016)

3.3.10 Blackpool, Lancashire, İngiltere

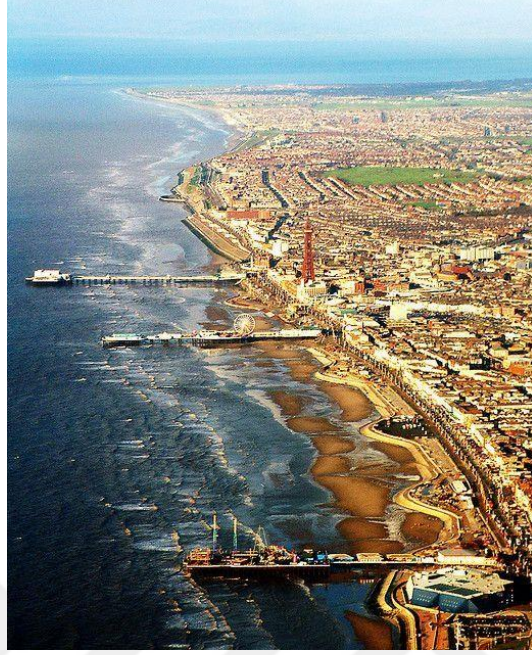
Blackpool, yılda 7.2 milyon ziyaretçi sayısı ile İngiltere’de turizm anlamında en popüler yerlerden birisidir. 18. yüzyılda küçük bir kasaba iken yıllar içinde çok hızlı bir gelişim göstererek günümüzdeki konumuna ulaşmıştır. Çok amaçlı rekreasyon aktivitelerine olanak sağlayan kıyı bandı halk plajı olarak yer almaktadır.



Şekil 3.22 Eiffel kulesinin kopyası ve plaj (Brittanica, 2019)

Plaj içerisinde Eiffel Kulesi’nin bir kopyası, tiyatro, sinema, kış bahçesi gibi birçok aktiviteye uygun opsiyonlara sahiptir. Gününbirlik ziyaretçilerin yoğun olması

bu bölgeyi kent plajı kimliği olarak kalması ilkesinin bir sonucudur (European Commission 2000).



Şekil 3.23 Blackpool sahil genel görünüm (Pinterest, 2019)

3.4 Kıyı Kenar Çizgisi Uzunluğunun Ülkelere Göre Dağılımı

Latin Amerika ülkelerinde bu değer 20-50 m. arasında değişirken, ülkemiz de dahil olmak üzere (30.03.1994 tarihinde yapılan son değişiklik gereği) Fransa, İspanya ve Yunanistan gibi Akdeniz ülkelerinde en az 100 m, Danimarka ve Bağımsız Devletler Topluluğu'nun Karadeniz kıyılarında ise 1-3 km. arasındadır. (Sorensen, 1995).

Göz önünde bulundurulması gereken en önemli noktalardan biri ise kamuya ayrılmış olan kuşağın tanımlanmasının ötesinde, kıyıda kamunun geniş ölçüde yararlanmasına yönelik düzenlemelerin oluşturulması, ihtiyaca cevap verecek belirli tesislerin sağlanması, bunların bakımı, onarımı ve denetiminin sağlanmasıdır. Bu da bütünüyle bir yönetim işidir ve kamuya açık alanların sahip olduğu taşıma kapasitesi ile doğrudan ilişkilidir (State Coast Office of Spain, 1993).

Esasen, ülkemizde Kıyı Kanunu ve ilgili yönetmelik hükümlerinin vurguladığı iki temel nokta bulunmaktadır. Bunlar, toplumun yararlanmasına açık olmak ve kamu yararına kullanımı sağlamaktır. Bu düşünceler doğrultusunda ise, yasal düzenlemelerin temeli, sahil şeridinin genişliği üzerine oturtulmaktadır. Oysa, sahil şeridini metre cinsinden salt bir uzunluk olarak tanımlamak, o alanın toplumun yararlanmasına açık olarak diğer bir deyişle kamusal kullanımını beraberinde getirmemektedir. Bu alanlarda toplumun faydalanmasına yönelik bazı hizmetlerin de götürülmesi gerekmektedir (Taner ve Ünal, 1994).

Tablo 3.1 Ülkelerin kıyı bandı genişlikleri (Coastal Zone Management Techniques and Instruments, 1995).

Ülke	Sahil Şeridi Genişliği (metre)
Brezilya	33
Danimarka	1000-3000
Ekvator	8
Endonezya	50-400
Filipinler	20
Fransa	100
Hawaii	12
İspanya	100-200
İsveç	100 (Bazı yerlerde 300m)
Kolombiya	50
Kosta Rika	50-200
Meksika	20
Norveç	100
Şili	80
Türkiye	100
Uruguay	250
Yeni Zelanda	20
Yunanistan	500

Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye 8333 metrelik kıyı şeridine sahiptir. Bu şeridin %29,64'ü, çalışma alanı olarak belirlenen Çeşme'nin yer aldığı (29 km) Ege Denizi'nde bulunmaktadır (DZKK, 2019).

BÖLÜM DÖRT

KIYININ KAMUSAL KULLANIMINA ETKİ EDEN KIYI KULLANIMLARI – ÖRNEK ALAN İNCELEMESİ

Çalışmanın bu bölümünde, kıyının kamusal kullanım durumunun, örnek alan olarak seçilen İzmir ili, Çeşme ilçesinde kıyı alanında belirlenen alt bölgeler özelinde analiz edilmesi ve kıyının kamusal kullanımına engel teşkil eden kullanımların tespit edilmesi amaçlanmaktadır. Çeşme yarımadası, konumu ve sahip olduğu tarihi, turistik ve doğal değerleri itibarıyla son yıllarda ülke genelinde yaz turizmi kapsamında önemli bir turizm destinasyonu haline gelmiştir. Bu durum ilçeyi, özellikle de kıyıları önemli yatırımların odağı haline getirmiştir. Önceki bölümlerde ele alınan kıyının kamusal kullanımını tehdit eden kullanımların çoğunun çalışma alanında da bulunduğu görülmektedir.

Yaz turizmi açısından bakıldığında önceki yıllarda bir sahil kasabası kimliğine sahip olan Çeşme ilçesinin, önemli oranda turistik yatırımlara ve yapılaşmaya sahne olduğu ve kıyılarının özellikle son yıllarda kamusal niteliğini yitirdiği görülmektedir. Bölgede 2000lerden bu yana hız kazanan turizm aktivitesi yerel yatırımcılardan ziyade ulusal, kimi zaman da küresel ölçekli zincir markaların olduğu bir yapıya bürünmüştür. Sözü edilen yatırımcılar, kapitalist ekonominin işleyiş mantığı doğrultusunda karlarını en çoğa çıkaracak biçimde yatırımlarını gerçekleştirmişler ve bu noktada kentsel yapıyı da çarpıcı biçimde dönüştürmüşlerdir. Günümüzde Çeşme kıyıları; otellerin, tatil köylerinin, ikincil konutların, restoran-kafe-bar tarzı ticari işletmeler ile marina ve özel plajların yoğun olarak yer seçtiği bir yapıya bürünmüştür. Sundukları hizmetleri ve fiyatlandırma politikalarını ulusal ve küresel ölçekli turistlerin harcama potansiyellerine yönelik düzenleyen turistik işletmeler nedeniyle yerel halk, yarımada turizm eksenli bu gelişiminden kuşkusuz en fazla zarar gören kesim olmuştur. Kıyı alanlarında azalan kamusal kullanım yerel halk açısından önemli bir sorun teşkil etmektedir.

Bir sonraki bölümde çalışma alanı olan Çeşme'nin konumu ve genel özellikleri açıklanmıştır. Sonrasında kamusal kullanımı engelleyen yapılaşmalar üzerinden çalışma alanı derinlemesine incelenmiştir.

4.1 Çeşme Yarımadasının İzmir Kentindeki Konumu ve Genel Özellikleri

İzmir iline bağlı Çeşme ilçesi, İzmir'in batı aksı üzerinde ve kent merkezine 80 km. uzaklıkta yer almakta, doğuda Urla ilçesi, güneyde ve batıda Ege Denizi, kuzeyde ise Karaburun ilçesi ile sınırlandırılmaktadır. 2019 yılı TÜİK verilerine göre, toplam 43.489 nüfusa sahip ilçe (Web 2), 29 km'yi bulan kıyı uzunluğu sayesinde deniz turizmi özelinde önemli bir potansiyele sahiptir. Özellikle yaz aylarında nüfus ortalama 20 kat artmaktadır. Doğal yapısı, ekolojik özellikleri nedeniyle turizm sektörü açısından son yıllarda önemli bir konuma ulaşan Çeşme, ulusal ve uluslararası ölçekte dikkat çeken yatırımların yapıldığı bir bölge halini almıştır.



Şekil 4.1(a) İzmir İli Yerleşim Haritası (b) Çeşme Yarımadası (Google Earth, 2019'dan değiştirilerek oluşturulmuştur)

Antik çağda Cyssus adıyla anılan Çeşme'nin bugünkü adını denizcilerin su temin ettikleri "çeşme"lerden aldığı sanılmaktadır. Zira Çeşme'nin en önemli iki özelliği içme suyu ve limanıdır. Erythrai'nin Mısır, Kıbrıs ve batı ülkeleri ile kurduğu ilişkiler doğrultusunda ticaretini geliştirdiği bilinmektedir. Son derece korunaklı bir

liman olan Çeşme Limanı'nın ön plana çıkmasındaki en önemli faktörlerden biri de Sakız Adası'ndan Anadolu kıyılarına en yakın ve güvenilir nokta olmasıdır. Bu nedenle liman, yüzyıllar boyunca ticari alışverişi canlı halde sürdürebilmiştir. Ülkemizin başlıca turizm merkezlerinden biri olan, uluslararası bir üne sahip Çeşme ve yöresinde halk, antik çağda 12 İon birliğinden olan Erythrai'nin (İldırı) kalıntıları ile iç içe yaşamaktadır (kültür.gov, 2019).

4.2 Araştırma Alanında Kıyının Kamusal Kullanımına Etki Eden Kıyı Kullanımları

Çeşme Yarımadası'nın araştırma bölgesi olarak seçilmesinin temelinde bölgede kıyının kamusal kullanımını olumsuz anlamda etkileyen birçok faktörün bulunması yer almaktadır. Turizm anlamında son yıllarda birçok yatırım çeken Çeşme, turizmin endüstriyelmesi hususunda Türkiye'de örnek bölgelerin başında gelmektedir. 1980li yıllarda bir sahil kasabası niteliğinde olan Çeşme, günümüzde lüks tüketim kapsamında icra edilen yaz turizmi kültürünün başını çeken ilçelerden birisidir. Yerli ve yabancı birçok yatırımcının uğrak yeri haline gelmesinin sonuçlarına, günümüzde kıyıların değişen kullanım profilleri incelenerek ulaşılabilmektedir.

Özellikle çalışmanın devamında detaylı olarak değinilecek olan Alaçatı, Ilica, ve Aya Yorgi kıyılarının özel işletmelerce kullanılıyor olması Çeşme kıyılarını kamusal kullanım bağlamında incelenmesi gereken bir alan olarak öne çıkarmaktadır. Yerli ve yabancı turisti bölgeye çekmek için yapılan yatırımlar günümüzde kıyılardan halkın özgürce faydalanmasına engel olmaktadır. Söz konusu yatırımlar arasında öne çıkan uygulamalar arasında lüks konaklama tesisleri ve özel plajlar başı çekmektedir. Bunların yanında özellikle Ilica, Boyalık ve Dalyan bölgelerinde görülen ikincil konut kullanımları, halkın iç kesimlerden kıyıya ve denize erişimleri açısından önemli bir engel teşkil etmektedir. Çeşme kıyılarının iç kesimler ile homojen yapısının zarar gördüğü sonucuna ulaşmak kaçınılmazdır. Özel plajlar, konaklama tesisleri, ikincil konutlar ve yat limanlarının kıyı bölgelerinde yoğun olarak yer seçmesi, Çeşme kıyılarını kamusal kullanımları bağlamında oldukça olumsuz bir örnek haline getirmektedir.

4.2.1 İkincil Konutlar

Ülkemiz kıyılarının fiziksel oluşumuna şekil veren yasal ve yönetsel boyuttaki yanlış alınmış kararlar, kıyı alanlarının ikinci konutlarla dolmasında etken olmuştur. Kıyılara yönelik kanunların 1980’li yıllardan sonra çıkarılmasının hız kazanması ve ikincil konutların yapımına kısmen de olsa sınırlandırmalar getirmesi olumlu bir gelişme olmakla birlikte, kanunların uygulamasında çıkan sorunlar, çelişkiler, mevcut kanunların tam olarak uygulanamaması, kıyılardaki ikincil konutların sayıca ve çevreye zarar verecek ölçüde artışına neden olmuştur (Kılıçarslan 2006). Özellikle 1980’li yıllarda Türkiye’de görülen turizm teşvikleri neticesinde kıyı bölgelerindeki ikincil konut yapılaşmaları hızla artmaya başlamıştır. Akdeniz ve Ege bölgeleri bu süreçten oldukça etkilenmiş ve Çeşme Yarımadası da ikincil konut sayısı oldukça artan turizm yerleri arasındaki yerini almıştır.



Şekil 4.2 Alaçatı Port İkincil Konut Yerleşimi (Portalacatimarina, 2019)

İkincil konut sahibi olma beklentisi, özel mülkiyetin elinde olan doğal sit kapsamındaki alanlarda baskı oluşturmaktadır. Doğal sitlerin derecelendirilmesi; alanın yapılaşma koşulları ve yoğunluğu üzerinde etkili olmakta, çeşitli baskılarla da sit dereceleri düşürülmektedir. Ege Bölgesi kıyı kesimi örneklerinde (özellikle Çeşme Yarımadası’nda görüldüğü gibi) doğal sit kapsamında birçok parselde kış aylarında kaçak inşaatlar, II. derece doğal sitlerde turizm tesisi adı altında ikinci

konut yapılaşmaları sürdürülmekte, III. derece doğal sitlerde ise yapılaşma koşullarına uyulmadığı görülmektedir (Aslanboğa ve diğer., 1997).

Çeşme özelinde incelendiğinde, özellikle Ilıca ve Dalyan bölgelerinde ikincil konutların yoğun olarak bulunduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra Alaçatı mahallesinde uygulanan Alaçatı Port projesi kapsamında inşa edilen lüks ikincil konutlar kıyıyı tamamıyla ele geçirmiş durumdadır. Mimari yapılarının çevreyle olan uyumsuzluğunun dikkati çektiği yapılar, kıyı bölgelerinde de var olmalarıyla kıyıların kamusal düzenini olumsuz etkileyen kıyı işgalleri arasındaki yerlerini almaktadırlar. Özellikle sözü edilen proje, kamuya ait olması gereken kıyılarda özel mülkiyet oluşturulması açısından çarpıcı bir örnek teşkil etmektedir.

4.2.2 Konaklama Tesisleri

Kıyı bölgelerinde her geçen gün sayıları artan konaklama tesisleri, Çeşme Yarımadası'nda da benzer bir gelişme göstermiştir. Özellikle Ilıca ve Boyalık mevkieinde bulunan lüks oteller kıyıları adeta parsellemiş ve halkın denizden faydalanmasına engel olan bir mimari düzenlemede yer seçmiş durumdadır. 1980 sonrası küreselleşme ve endüstrileşme hareketlerini Çeşme'ye de turizm yatırımları kapsamında çekilmek istenmesi, kıyılarda konaklama tesislerinin inşasını hızlandıran bir sürece götürmüştür. Kıyı morfolojisini ve ekolojik yapısını olumsuz yönde etkileyen dolgu çalışmaları da bu inşaların kıyıyı tamamen ele geçirmesi konusunda etken olan çalışmalardan birisidir.



Şekil 4.3 Çeşme Ilıca Konaklama Tesisi Örneği (Google Maps, 2019)

Şekil 4.3’de yer alan konaklama tesisinin kıyı alanındaki yerleşimi incelendiğinde, söz konusu alanda kıyının kamusal kullanımından söz edilmesinin mümkün olmadığı görülmektedir. Kıyı bandı boyunca yer seçen bu tip konaklama tesisleri yerleşmenin iç kesimlerinin deniz ile olan bağlantısını tamamen koparmaktadır. Kent ile kıyı arasında sosyal ve fiziksel erişim sağlanamadığından bireylerin kıyı ile olan teması ancak ve sadece bu kullanımları müşterileri olmak suretiyle olabilmektedir.

4.2.3 Yat Limanları

2010 yılından itibaren Çeşme’de yat limanları, kıyı kullanımları arasında oldukça popülerlik kazanmıştır. Ilıca’daki Altınyunus, 2010 yılında açılan Çeşme merkezdeki Çeşme Marina ve Alaçatı’da 2015 yılında hizmete giren Port Alaçatı Marina Çeşme’deki yat turizmini hızlandıran ve buldukları bölgede cazibe merkezi haline gelen kullanımlar olarak dikkat çekmektedir. Günümüzde pek çok turizm merkezinde de gözlemlenebildiği gibi artık yat limanları sadece yat sahiplerine hizmet veren yerler olarak planlanmamaktadır. Birçok aktivite olanağı sağlayan kompleks mekanlar olarak tasarlanan bu alanlar çeşitli alışveriş birimleri ve yeme içme mekanları gibi birçok hizmeti barındırmaktadırlar. Çeşme’deki yat limanlarında da benzer durum geçerlidir. Özellikle merkezdeki Çeşme Marina ve Alaçatı’daki Port Alaçatı Marina, buldukları kıyının kullanım şekillerinde önemli değişimlere sebep olmuşlardır. Mimari olarak oldukça çarpıcı ve modern bir yapı olarak tasarlanan marinalar, adeta alışveriş merkezi gibi hizmet vermekte ve bu açıdan kıyının kamusal kullanımını olumsuz etkilemektedirler. Kıyıda yat limanları içinde yer seçen yoğun ticari kullanım, kıyıda rekreasyonel amaçlı faydalanmak isteyen bireylerin bu taleplerine imkan vermemektedir.



Şekil 4.4 Port Alaçatı Genel Görünüm (Portalacatimarina, 2019)



Şekil 4.5 Çeşme Marina Genel Görünüm (İcholding, 2019)

Şekil 4.4 ve Şekil 4.5’den görüleceği üzere Çeşme Marina forum tarzı mimarisiyle bölgeye bir çekicilik katmıştır. Ancak karanın denizle buluştuğu noktada kamusal kimliği zayıf bir nitelik taşımaktadır. Çalışmanın Çeşme özelinde olması sebebiyle Çeşme merkezde yer alan Çeşme Marina da merkez kıyı bandındaki kıyı kullanımına önemli etkisi sebebiyle analiz edilmesi gereken bir mekan olarak gösterilebilir. Çalışmanın önceki kısımlarında sözü edilen marina tipleri içerisinde “Kamusal Kıyı Kullanımına Kısmen Kontrollü Bir Şekilde Açık Olan” bir marina olan Çeşme Marina sahip olduğu mimarisi ve vaat ettiği çeşitli rekreasyonel aktivite

imkanları ile Çeşme için önemli prestij alanlarından birisi haline gelmiştir. Kamusal kullanım anlamında sadece alışveriş alanındaki yürüyüş yolları kullanılabilir. Yürüyüş yolu aksında bulunan lüks alışveriş alanları ve kafeteryalar yöre halkının büyük bir kısmı tarafından ekonomik sebeplerle tercih edilmemektedir. Bu da marinanın her ne kadar fiziksel bazda kamusal bir görünüme sahip olsa da kullanım ve faydalanma potansiyeli kapsamında her kesiminden kentli bireyle hitap etmediğini ortaya koymaktadır.



Şekil 4.6 Çeşme Marina'da kıyı ve kamusal alan ayrımı (Google.maps, 2019)

4.2.4 Özel Plajlar

Özel plajlar Çeşme Yarımadası'nda son yıllarda sayıları en fazla artan kıyı kullanımlarından birisidir. Çalışmada daha öncesinde de bahsedildiği gibi deniz turizminin günümüzde sadece deniz ve güneşten yararlanmanın dışında, yeme-içme, konser, eğlence, çeşitli spor alanları gibi rekreasyonel aktiviteleri de içeren bir nitelik kazanmasına bağlı olarak tasarlanan kompleks mekanlardır. Özel plajların çalışma alanı içerisindeki en çarpıcı örneği Aya Yorgi Koyu'ndaki çok çeşitli özel plaj kullanımlarıdır.



Şekil 4.7 Çeşme Aya Yorgi Koyu özel plaj örneği (Çeşmebook, 2019)

Kıyı alanlarının kamusal kullanımına en fazla engel olan yapılaşmaların başında gelen özel plajlar, kıyı ile iç kesimler arasındaki bağlantıyı ve halkın denizle olan görsel ve fiziksel etkileşimini kesintiye uğratmaktadır. Özel plajlar, yer aldığı bölge içerisinde karadan denize erişimi engellediği gibi, deniz yoluyla kıyı kesimine erişim olanağı da vermemektedir. Tamamıyla çevresinden kopmuş, izole alanlar olarak varlıklarını sürdürmektedirler. Giderek artan oranda kıyı alanlarında yer seçmeye başlayan özel plajlar, yüksek fiyatlandırma politikaları sebebiyle kamusal kullanıma tamamen aykırı bir yapıyla faaliyet göstermektedir. Kıyının sürdürülebilir bir kimlik ile planlanması ve düzenlenmesi açısından bakıldığında uzun dönemde kıyıların toplumun tüm kesimlerince özgür ve eşit kullanımını imkansız kılmaktadırlar.



Şekil 4.8 Çeşme Aya Yorgi Koyu Özel Plaj Örneği (Çeşmebook, 2019)

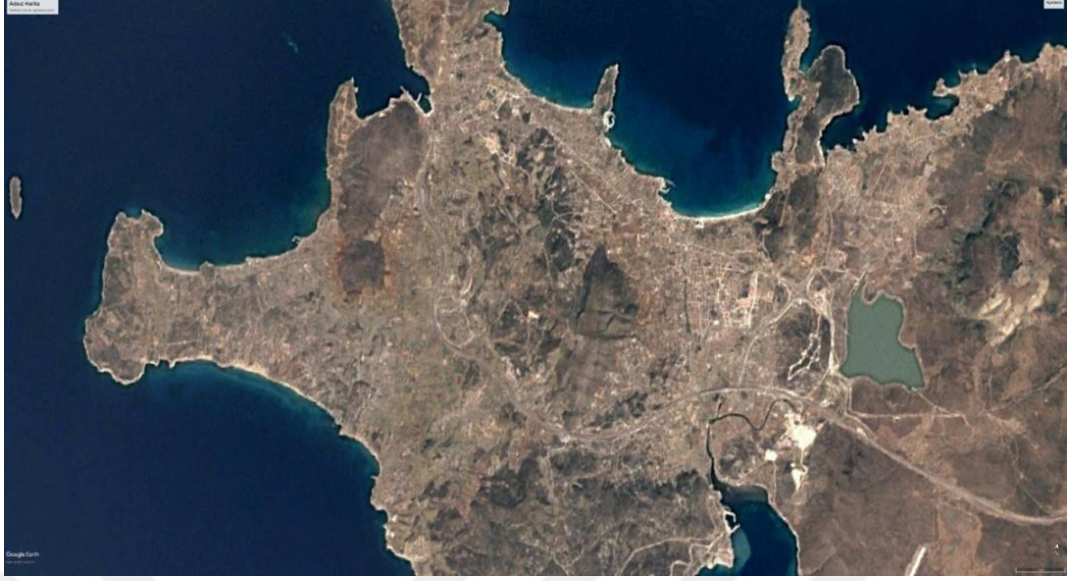
Çeşme özelinde incelendiğinde ise özel plajların sayısının son yıllarda önemli ölçüde arttığı görülmektedir. Özellikle Ayayorgi Koyu'nda kıyayı tamamen kaplayan beş adet özel plaj bulunmaktadır. 2015 yılından itibaren de Alaçatı ve Altinkum bölgelerinde birçok özel plaj açılmıştır. 2000-2500 kişi kapasiteli olan mekanların sadece şezlong ve denizden faydalanma imkanı veren giriş ücreti ise 90-100 TL civarındadır. İçeride de yiyecek ve içecek için yüksek fiyatlandırma politikası olduğu dikkate alındığında bireylerin sadece denize girmek için bile oldukça yüksek bir ücretlendirme ile karşı karşıya kaldıkları görülmektedir.

4.3 Çeşme Yarımadası Alt Bölge Analizleri

Çalışmanın bu bölümü, kıyının kamusal kullanımına engel teşkil eden kıyı kullanımlarının Çeşme Yarımadası'ndaki etkilerini ve belirli yıllar arasındaki mekansal gelişim analizlerini içermektedir. Kent hakkını engelleyen bazı kıyı kullanımlarının Çeşme'de yoğun olarak görüldüğü beş farklı bölge seçilmiş ve analiz edilmiştir.

4.3.1 Çeşme Yarımadası Genel İnceleme

Çeşme yarımadasında mekansal gelişim geçmişten günümüze incelendiğinde özellikle 2006 yılından itibaren ciddi yapısal yoğunluklar gözlenmektedir. Turizm bağlamında Ilıca ve Alaçatı bölgeleri bu konuda ciddi bir değişim göstermiştir. İkincil konut, otel ve özel plajların kıyı alanlarında yoğunlaşmasını aşağıda yer alan görsellerden izlemek mümkündür.



Şekil 4.9 Çeşme Yarımadası 2000 yılı genel görünüm uydu fotoğrafı (Google Earth, 2019)



Şekil 4.10 Çeşme Yarımadası 2006 yılı genel görünüm uydu fotoğrafı (Google Earth, 2019)

Çalışmanın içeriği itibariyle daha detaylı analizler alt bölgeler özelinde ayrı olarak gerçekleştirilmiştir. Ancak genel olarak bakıldığında, yarımadanın kıyı alanlarındaki yapısal değişimin son 19 yıllık süreç içerisinde ciddi oranda arttığı gözlenmektedir. Söz konusu gelişimin ve değişimin temelinde hiç kuşkusuz İzmir'in kentsel gelişimi ve artan cazibesinin turizm sektörüne yansımaları ve ulusal ölçekte geliştirilen turizm stratejilerinin etkileri yer almaktadır. Artan nüfusun ve yaz turizmi kültürünün

kapitalist bir düzene evrilme süreci ile birlikte Çeşme turizm yatırımlarının arttığı bir ilçe halini almıştır.



Şekil 4.11 Çeşme Yarımadası 2010 Yılı Genel Görünüm (Google Earth, 2019)

Özellikle bu yatırımların kıyı alanlarında görüldüğü göz önünde bulundurulursa, yapılaşmanın tipleri ve bunların kıyı kullanımlarına etkilerinin kamusal bağlamda incelenmesi önemli bir husus halini almaktadır.

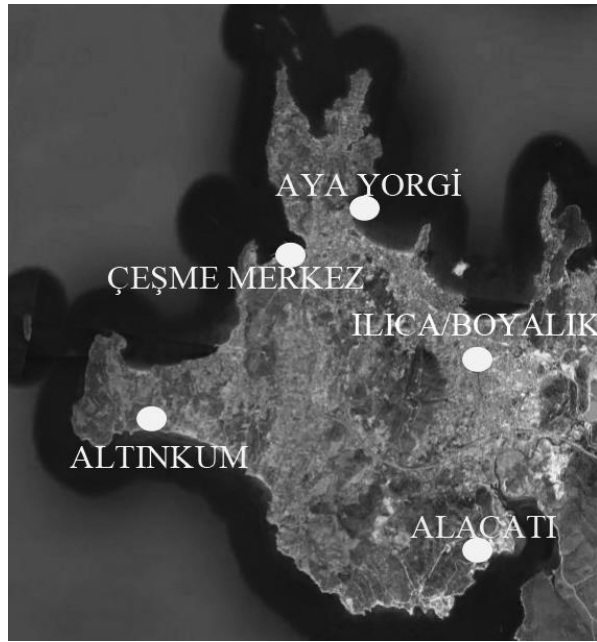
Kent hakkı ve kamusal kullanım imkanları açılarından bakıldığında kıyı bölgelerinde özel işletmelerin varlığında ciddi artış gözlenmektedir. Bu özel işletmeler; otel, kafe-restoran ve özel plajlar olarak sayılabilir. Bunların dışında da ikincil konut sayılarında da göz ardı edilemeyecek bir artıştan söz edilebilir. Çeşme yarımadası özelinde bölge bölge incelendiğinde de bu değişim çok daha çarpıcı bir biçimde ortaya çıkmaktadır.



Şekil 4.12 Çeşme Yarımadası 2019 yılı genel görünüm (Google Earth, 2019)

4.3.2 Çeşme Yarımadası Alt Bölge Kıyı Analizleri

Kıyının kamusal kullanımı, içinde bulunduğu bölgenin mekansal gelişimi ile paralel bir şekilde ilerler. Bu sebeple Çeşme yarımadası özelinde kıyı alanlarının belirli yıllar arasındaki mekansal ve yapısal değişimi, kamusal kullanım açısından önemli veriler sunmaktadır.

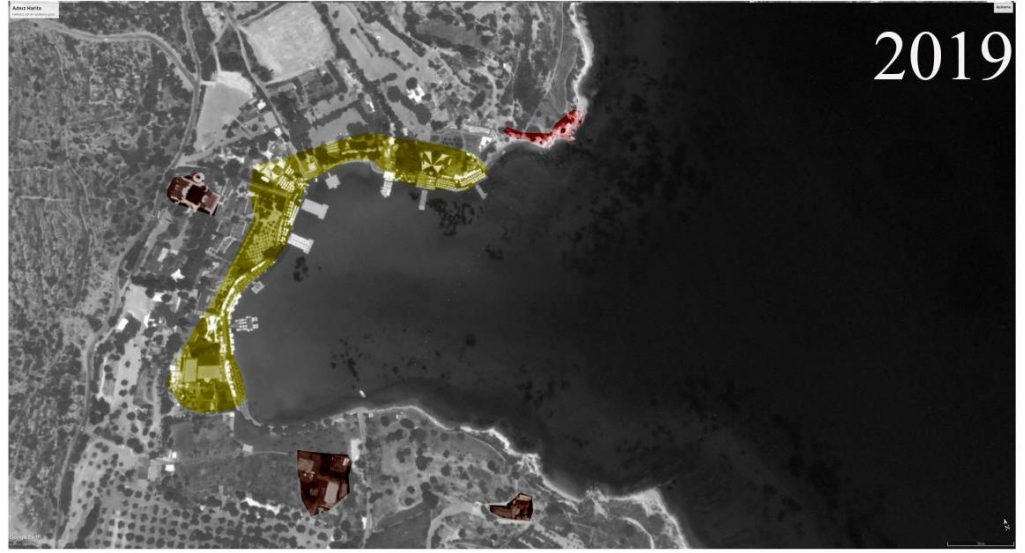


Şekil 4.13 Çeşme Yarımadası araştırma alt bölgeleri (Google Earth, 2019'dan değiştirilerek oluşturulmuştur)

Çalışma kapsamında Çeşme Yarımadası'nda turizm ve konaklama anlamında en fazla tercih edilen kıyı alanları olan Aya Yorgi, Alaçatı, Çeşme merkez, Altinkum ve Ilıca/Boyalık, analizlerin gerçekleştirileceği alt bölgeler olarak seçilmiştir. Alt bölgelerin yerleşim özellikleri, Çeşme'nin dağınık ve parçalı yapısını açıklıkla ortaya koymaktadır. Alt bölgelerdeki mekansal gelişim; 2002 yılından günümüze özel plaj, ikincil konut, otel ve kafe-restoran kullanımları özelinde ve kamusal kullanım ekseninde incelenmiştir.

4.3.3 Aya Yorgi Koyu

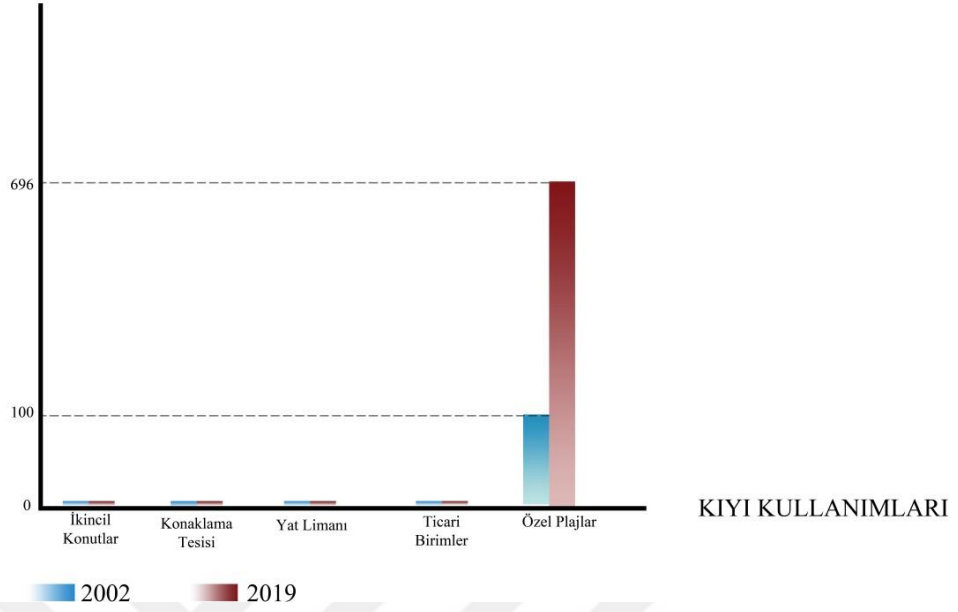
Çeşme'nin en popüler koylarından biri olan Aya Yorgi Koyu, ilçe merkezine 2 km. uzaklıkta, Dalyan mevkiinde yer almaktadır. İkincil konut yapılanmasının görece daha az olduğu bu bölge, barındırdığı ün yapmış özel plajlar nedeniyle her yaz yoğun bir şekilde ziyaret edilmektedir.



■ Kafe / Restoran ■ Özel Plajlar ■ Konut

Şekil 4.14 Aya Yorgi koyu kıyısı analizi (Google Earth, 2019'dan değiştirilerek oluşturulmuştur)

KIYI UZUNLUĞU (metre)



Şekil 4.15 Aya Yorgi koyu mekansal kıyı kullanım grafiği

Şekil 4.15'ten görüldüğü üzere kamusal kullanıma engel olan kıyı kullanımları arasında 2002-2019 yılları arasında özel plaj sayısında önemli bir artış gözlenmiştir. 2002 yılında 100 metrelik kıyı bandını kaplayan tek bir özel plaj bulunmaktayken, günümüzde tüm koyu kaplayan ve yaklaşık 700 metrelik bir bandı kullanan özel plajlar dikkati çekmektedir.

Özel araç veya taksiyle ulaşılabilen Aya Yorgi Koyu'nun kıyı bandının tamamı günümüzde özel plajlar tarafından kullanılmaktadır. Rüzgar almaması ve doğal güzelliği ile her yıl artan oranda tercih edilen koy özellikle 2006 yılından itibaren özel plajların sayıca artmasına bağlı olarak kamusal kullanım niteliğini önemli oranda kaybetmiştir. Aya Yorgi Koyu, günümüzde artık tüm koyu kaplayan mekanlarla anılmaktadır. Söz konusu mekanlar gündüz plaj, akşamları ise gece kulübü olarak hizmet vermektedir. Bölgedeki bu değişimle ilgili dikkat çeken nokta ise; özel işletmelerin artmasıyla birlikte, bu işletmelerin ortalamasının çok üstünde fiyatlandırma politikası uygulaması ve bunun sonucunda oluşan ziyaretçi profilindeki çarpıcı değişimdir. İç kesim ile kıyı bağlantısının tamamen kesildiği bu koyda herhangi bir kamusal kullanım söz konusu değildir. 2002 yılından başlayarak

günümüze dek devam eden bu olumsuz ve plansız yapılanma, son yıllarda Çeşme turizminin geldiği nokta açısından çarpıcı bir örnek teşkil etmektedir.

4.3.4 Alaçatı

Çeşme'ye 7 km. mesafede yer alan Alaçatı, tarihi taş evleri ve rüzgar sörfüne elverişli plajları ile ulusal ve uluslararası ölçekte popülariteye sahip bir beldedir. Yerleşimin güney kıyılarının rüzgar sörfüne uygun olması, ulaşılabilirliğinin yüksek olması ve sunulan hizmete talebi olan kesimin bu bölgeyi keşfetmesi 2000lerin başından itibaren bölgede turizm etkinliklerini arttırmıştır. Bu eğilim, yerleşmenin mimari kimliğini oluşturan tescilli taş yapılara benzeyen ikincil konut ve butik otel olarak kullanılan yeni yapıların inşası ile hız kazanmıştır.

Alaçatı yerleşiminin güney kıyılarında sörf kulüpleri ve tamamlanması uzun yıllar alan Alaçatı Port projesi yer almaktadır. Denizin kanallarla içeri alınması ve yapılara denizden erişimin sağlanması açısından farklı bir proje olan Alaçatı Port, deniz ekosistemine ve sörf etkinliklerine olası olumsuz etkileri nedeniyle kamuoyunda çokça tartışmaya konu olmuştur.

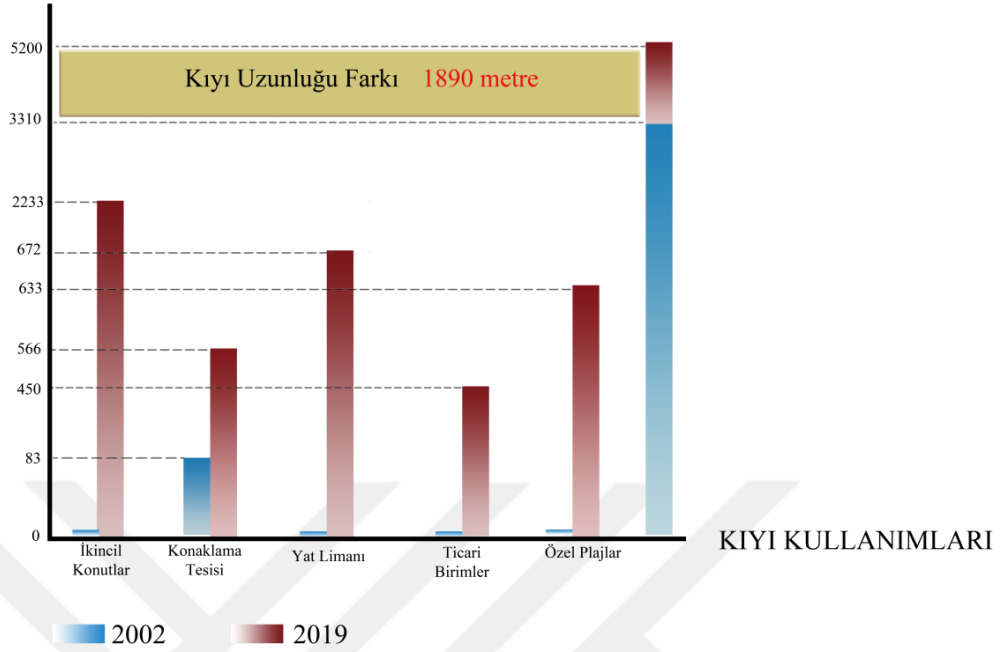
Çeşme ilçesinde mekânsal gelişim anlamında en dikkat çeken bölgelerden biri olan Alaçatı kıyı bölgesi; 2002 yılında balıkçı barınağı olarak kullanılan bir iskele ve birkaç otele sahipken, çarpıcı bir değişim göstererek günümüzdeki halini almıştır. Sadece yapılaşma değil, iç bölgelere doğru uzanan bir kanal projesi uygulanarak kıynın şekli değiştirilmiştir. Alaçatı'nın artan bilinirliği doğrultusunda özellikle son 15 yılda bölgede yoğun bir yapılaşma gerçekleşmiştir. Lüks ikincil konutların yanı sıra çok çeşitli kafe, restoran ve butik otel tarzında ticari işletme faaliyete geçmiştir. Sözü edilen kullanımlar 2006 yılından itibaren yat limanı olarak kullanılan Port Alaçatı ile bütünleşik bir yapıda yer seçmiştir.



- | | |
|--|---|
| ■ Kafe / Restoran | ■ Konut |
| ■ Özel Plajlar | ■ Port Alaçatı Marina |
| ■ Otel | ■ Sörf Okulu |

Şekil 4.16 Alaçatı Kıyı Analizi (Google Earth, 2019'dan değiştirilerek oluşturulmuştur)

KIYI UZUNLUĞU (metre)



Şekil 4.17 Alaçatı mekansal kıyı kullanım grafiği

Şekil 4.17 Alaçatı'nın kıyı kullanımının geldiği nokta açısından önemli veriler sunmaktadır. Beş farklı kullanım türünün her biri 2019 yılında artış göstermiştir. Özellikle dikkati çeken nokta, 2019 yılına gelindiğinde görülen kıyı bandı uzunluğunun artışıdır. Alaçatı Port projesi kapsamında kıyı alanı lüks ikincil konutların inşası sırasında iç kesimlere doğru kanal tipinde açılmıştır. Yaklaşık 2000 metrelik kıyı uzunluğu artışı da kıyıda çok çeşitli özel kullanımlara yer seçmesine imkan tanımaktadır. Sözü edilen yapılaşma, bölgeyi merkeze bağlayan araç yolu ile bağlantıyı minimuma indirmiştir. Sadece kıyıda yer seçen lüks işletmelerden faydalanmak amacı ile bulunulabilen, bunun dışında kamusal kullanımdan söz edilemeyecek kadar izole bir kıyıya dönüşmüştür. Kent hakkı kavramının neredeyse yok olduğu, kıyıda yalnızca bu kullanımlardan faydalanmaya ekonomik açıdan gücü olan kesimlerin kullandığı bir bölge haline dönüşmüştür.

Rüzgar sörfü alanında dünya ölçeğinde tanınırlığa sahip Alaçatı'da birçok sörf okulu kıyıda hizmet vermektedir. 2002 yılında Çark Plajı olarak bilinen alanda günümüzde birçok özel plaj bulunmaktadır. Sörf okullarının ve sörf kulüplerinin de artmasıyla birlikte günümüzde tüm kıyı alanı özel işletmelere tahsis edilmiştir.

Çeşme'nin birçok bölgesinde olduğu gibi burada da dikkat çeken en önemli nokta, bu değişim ve gelişimin yine ekonomik açıdan üst segment müşteri kitlesine hitap etmesi ve kıyının kamusal kullanımının yok olması sonucu yerel halktan kopuk bir alan haline dönüşmesidir.

4.3.5 Çeşme Merkez

Çeşme kent merkezi yerleşimi, Çeşme Kalesi çevresinde ve Çeşme Yat Limanı'nın güney-doğusunda gelişmiştir. Çeşme merkezindeki kıyı yapılaşması genel olarak deniz turizminden bağımsız olarak değerlendirilebilir. Bölgede iç kesimden kıyıya doğru; ikincil konutlar, oteller, kafe ve restoran biçimindeki ticari birimler ve yürüyüş yolu yer almaktadır.

2002-2019 yılları arasında en çarpıcı yapılaşma 2010 yılında hizmete giren Çeşme Marina'dır. Bilindiği üzere kıyı alanları o bölgede yaşayan kişilerin dinlenme, gezme, denize açılma gibi sosyal ihtiyaçlarını giderdikleri yerlerdir. Bu sebeple marinaların sadece tekne sahipleri ve ilgili personelin değil, tüm çevre halkının kullanabileceği bir mekân olması ve onların da denize ulaşmasını kolaylaştırması beklenir. Kıyıda bulunan her yapı gibi marinalar da bulunduğu alanın silüetini doğrudan etkilemektedir. Mimari tasarım açısından önemli olan nokta, bu çeşitliliklerin kamusal alan özelliklerine uyacak ve bulunduğu bölgeye artı değer katacak şekilde çözümlenebilmesidir (Özkan, 2008).

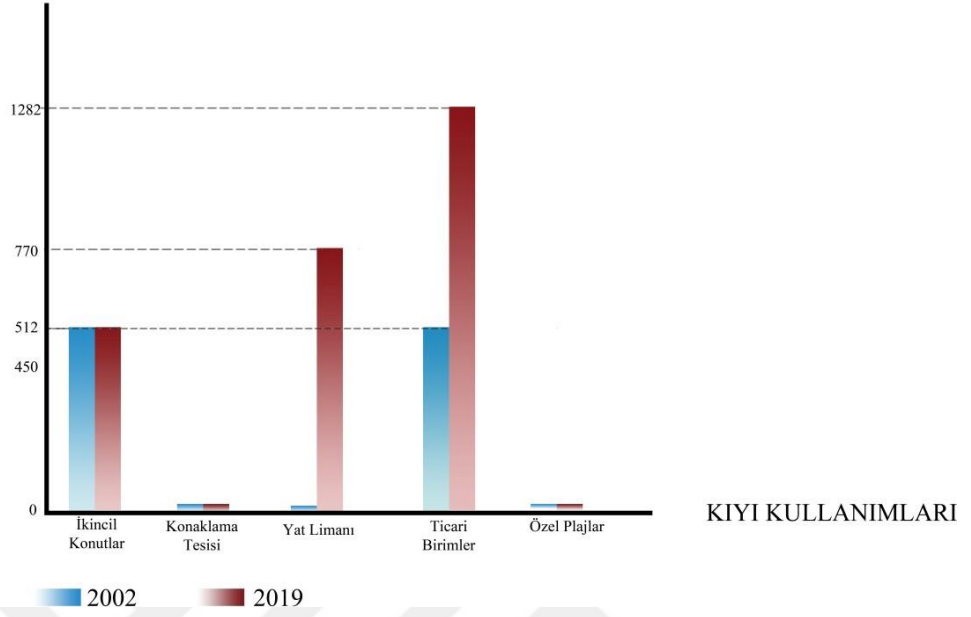
Çeşme Marina, kıyı kullanımını, araç ve yaya trafiğini ve kıyının kimliğini önemli ölçüde değiştirmiştir. 2002 yılında liman olarak kullanılan bu bölge, 2010 yılında marinanın açılışıyla bambaşka bir görünüme kavuşmuştur. Zira proje sadece marina değil, forum tarzında bir alışveriş ve aktivite alanı olarak planlanmıştır. Dolayısıyla hitap ettiği kesim açısından kamusal düzeyde düşünüldüğünde bir değişim söz konusudur. Mimari açıdan her ne kadar çarpıcı bir yapı olarak gözükse de, kamusal bağlamda kendi içinde izole bir alan olarak işlev görmektedir. Çeşme Marina detaylı incelendiğinde, yat kullanıcıları ve ziyaretçiler arasında sınırlama sonucu kopukluk görülmektedir. Kıyının kamusal kullanımına kısmen açık denilebilecek bir yapıdadır.



- | | |
|-------------------|----------------|
| ■ Kafe / Restoran | ■ Konut |
| ■ Özel Plajlar | ■ Çeşme Marina |
| ■ Otel | |

Şekil 4.18 Çeşme Merkez kıyı analizi (Google Earth, 2019'dan değiştirilerek oluşturulmuştur)

KIYI UZUNLUĞU (metre)



Şekil 4.19 Çeşme Merkez mekansal kıyı kullanım grafiği

2002-2019 yılında kıyı alanındaki kullanım farklarına bakıldığında Çeşme Marina'nın önemli etkileri olduğu görülmektedir. 2010 yılından itibaren yat limanının aktif olmasıyla birlikte ticari birimlerin de artışı, kıyıda özel kullanım oranını yükselmiş, marina içindeki lüks alışveriş alanları ziyaretçi profilini önemli derecede etkilemiştir. Teorik olarak bakıldığında kamusal olarak adlandırılan yürüyüş alanı, pratikte rekreasyonel ihtiyaçları karşılama açısından bakıldığında sadece belirli bir ekonomik gruba üye insanların kullanabileceği bir alan niteliği kazanmıştır.

4.3.6 Altinkum



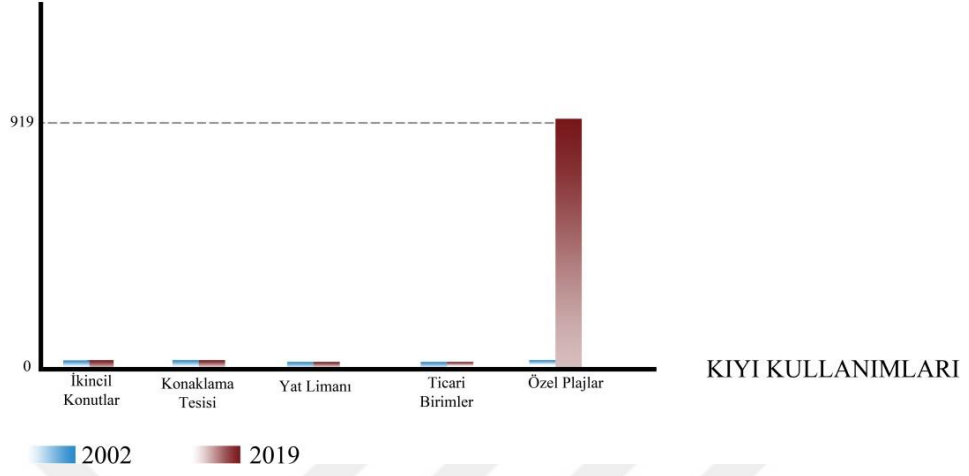
■ Özel Plajlar

■ Halk Plajı

■ Konut

Şekil 4.20 Altinkum kıyı analizi (Google Earth, 2019'dan değiştirilerek oluşturulmuştur)

KIYI UZUNLUĞU (metre)

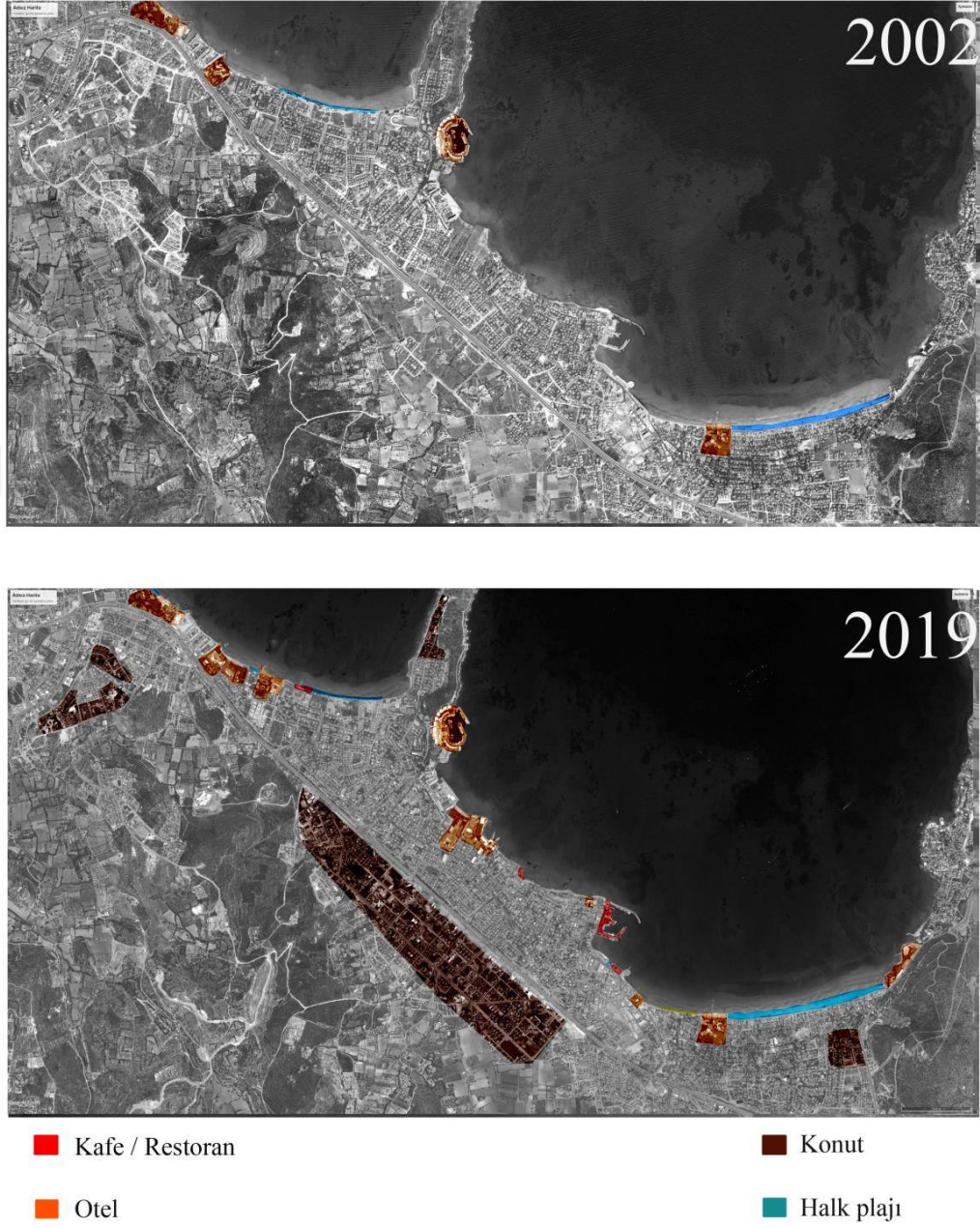


Şekil 4.21 Altınkum mekansal kıyı kullanım grafiği

Altınkum kıyılarında özel plajların Aya Yorgi kıyı bölgesinde olduğu gibi 2019 yılına gelindiğinde arttığı görölmektedir. 2002 yılında özel kullanım türleri açısından herhangi bir yoğunluktan bahsedilemezken, günümüzde kıyı kesiminde yaklaşık 1000 metreyi kullanan özel plajların varlığı göze çarpmaktadır.

Altınkum mahallesi Çeşme yarımadasının güneyinde, ilçe merkezine 10 km. uzaklıkta yer almaktadır. Topoğrafik yapısı ve sit alanları dolayısıyla yapılaşmanın yoğun olmadığı bölgenin iç kesimlerinde yer yer ikincil konutlara rastlanmaktadır. Kıyı bölgesinde günübirlik turizm ve kamusal kullanımlara ayrılan alanlar Çeşme'nin diğer kıyı alanlarıyla kıyaslandığında daha fazladır. 2002 yılından günümüze en temel değişiklik alanda özel plaj biçimindeki kullanımların hayata geçmesi olmuştur.

4.3.7 Ilıca – Boyalık

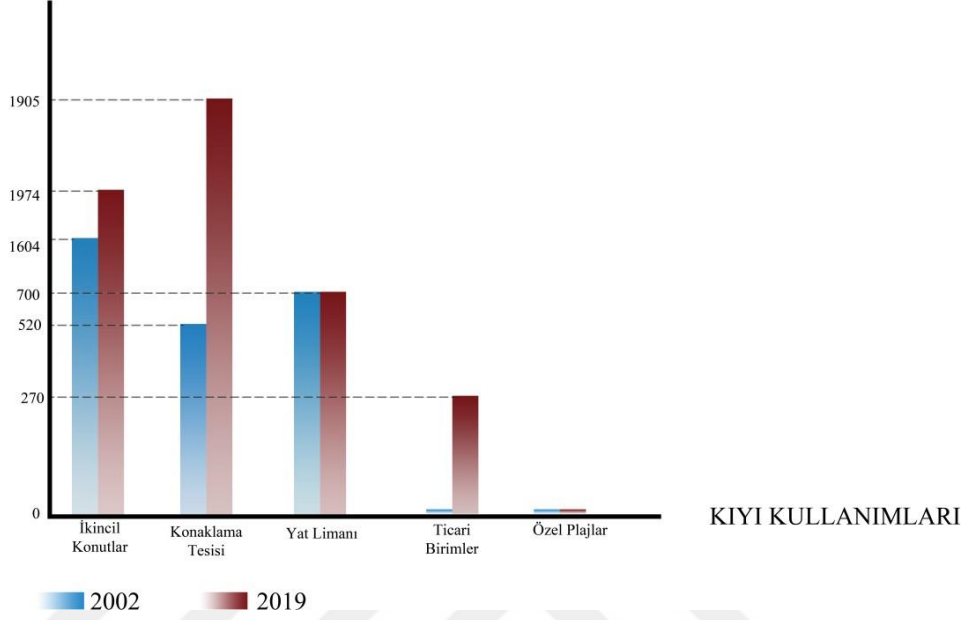


Şekil 4.22 Ilıca/Boyalık kıyı analizi (Google Earth, 2019'dan değiştirilerek oluşturulmuştur)

Ilıca ve Boyalık bölgesi Çeşme yarımadasının kuzeybatısında yer almaktadır. Yaklaşık 7 km uzunluğunda plajlara sahip olan bölge, Çeşme merkeze birkaç kilometre uzaklıktadır. İkincil konut yoğunluğunun fazla olduğu ve geçmişte daha çok yerel halkın veya İzmir'de yaşayan insanların tatil amaçlı tercih ettiği bir bölge

iken, son yıllarda kıyı bölgesindeki otel yapılaşmasının artmasıyla ulusal ve uluslararası ölçekte tercih edilirliliği de artmıştır.

KIYI UZUNLUĞU (metre)



Şekil 4.23 Ilıca mekansal kıyı kullanım grafiği

Ilıca bölgesi Çeşme'nin özellikle ikincil konut ve konaklama tesisi açısından 1980li yıllardan itibaren değişim gösteren kıyılarındandır. İkincil konut talebini karşılamak ve yabancı yatırımcıların faaliyetini arttırmak için yabancı otel zincirleri ve konut yapılaşmaları, grafikte de görüldüğü üzere 2002-2019 yılları içerisinde de benzer ivmeyle artış göstermiştir. Bu artış neticesinde nüfusun bölgede yoğunlaşması ile birlikte kıyı alanında ticari birimlerin de açılmaya başladığı görülmektedir.

Özellikle Ilıca plajı Çeşme'nin en ünlü plajlarından birisidir ve yerleşmenin adeta simge plajı olarak görülmektedir. Ancak kıyının kamusal kullanılabilirliği açısından değerlendirildiğinde konaklama tesislerinin ve kafe/restoran biçimindeki ticari işletmelerin kıyı kesiminde yoğun olarak yer seçtiği görülmektedir. Bu gelişim paralelinde iç kesimlerde ikincil konutlarda da artış gerçekleşmiştir. Kıyı boyunca özel plaj neredeyse yoktur ve bu durum bölgede sakinliği arttırmaktadır. Ilıca ve Boyalık sahilinde oteller arasında kamuya açık plajlar bulunmaktadır. Kıyı boyunca sahil bandı boyunca kafe/restoran tarzı ticari işletmeler yer almaktadır.

4.4 Kıyı Alanlarında Kamusal Kullanımı Güçlendiren Tasarım Stratejilerinin Geliştirilmesi

Toplumsal değerleri, inançları yansıtan, toplum yaşamı ve kültürünün gelişim gösterdiği ve ifade edildiği mekanlar olarak kamu mekanları (Francis, 1988); “açık, kamu erişiminin olduğu, insanların tek ya da grup halinde gidebildikleri, kamu yönetimi ve mülkiyetinde olan, bazen de özel yönetimi olan kamuya açık olan mekanlar” olarak tanımlanmaktadır (Carr et al., 1992).

Kamusal mekanların yasal bir çerçevede olduğu kadar sosyo-kültürel bir kimliği de vardır. Birtakım yasal düzenlemeler ile birlikte, herkes için erişim, kullanım ve aktiviteler için gerekli koşulların sağlandığı bu mekanlar, insanların birbirleri ile ilişkide olduğu, temas sağladığı, kentleri canlandıran ve toplumun duygularını açığa çıkaran kimlik mekanlar olarak da sosyo-kültürel bir anlama sahiptir. Kentsel yaşamın vazgeçilmez sembolik unsurlarından biri olarak bu mekanlar, kent sakinlerinin referans noktası olmasının yanı sıra, insanların kendilerini toplumun bir üyesi olarak tanımlamalarını, ortak tarihi değerlere sahip olduklarını hatırlamalarını, aynı zamanda da değişim ve yenilikle karşılaşmalarını sağlamaktadır (Espuche, 1999).

Halkın kamusal mekanlara gitmek ve rekreasyonel ihtiyaçlarını bu mekanlarda gidermesi, söz konusu kamusal mekanların bazı niteliklere sahip olması ile paralel bir gelişim içerisindedir. İnsanları özellikle kıyılarına çekebilecek mekanların çeşitli açılardan hem görsel hem de fiziksel bazda öne çıkan bir kimliğe sahip olması gerekmektedir. Böylece insanların kente erişimi artarak kent ile ilgili sahiplik duygularının da artacağından bahsedilebilir. Bu nitelikler;

1. Erişim ve Bağlantılar
2. Kullanım ve Aktiviteler
3. Konfor ve İmaj
4. Su Ögesi
5. Yeşil Doku

6. Sosyalleşme
7. Bakım ve Yönetim
8. Uyum

4.4.1 Erişim ve Bağlantılar

Kent ve kıyı entegrasyonu açısından bakıldığında kara-su bağlantısının sağlıklı bir şekilde kurulması gerekmektedir. Kıyıya erişim konusu üç farklı başlıkta incelenmelidir. Bunlar; fiziksel, görsel ve sembolik olarak adlandırılabilir. Fiziksel erişim kıyı ile iç kesimler arasındaki ulaşım akslarının fonksiyonel bir biçimde oluşturulması ile sağlanabilir. Kıyıya yakın yapıların, araç ve yaya yollarının belirli bir plan doğrultusunda konuşlandırılması ve düzenlenmesi, kent halkının kıyıya erişimini kolaylaştıracaktır. Görsel erişim dendiğinde; kıyının tasarımı önem taşımaktadır. Kullanıcıların rahat hareket etmelerini sağlayacak ve kıyı bölgesi içerisinde herhangi bir alana rahat hareket etmelerine hizmet edecek bir tasarım görsel erişim konforunu beraberinde getirmektedir. Sembolik erişim de yine bölgenin tümüyle tasarım elemanlarının etkilediği bir erişim şeklini anlatır. Örneğin pahalı mekanların, yeme içme alanlarının olduğu bir düzende sadece bu maliyetleri karşılayabilecek insanlar buralardan faydalanabilir. Alt gelir grubuna ait kişiler kendilerini rahat hissedemezler ve söz konusu mekan onlar için sembolik olarak erişilmezdir. Çalışmanın inceleme bölgesi Çeşme'ye bakıldığında Çeşme Marina fiziksel olarak erişimin rahat sağlandığı, fakat sembolik erişim açısından bakıldığında ekonomik anlamda belirli üst seviyedeki bireylere hizmet eden bir mekan olarak öne çıkmaktadır.

Kıyı ve kent entegrasyonu sağlanması iç kesimleri su ile sağlıklı bir biçimde buluşturması açısından önem taşımaktadır. İç kesimlerden kolay bir biçimde kıyıya ulaşmanın yanında, görsel açıdan da insanların iç bölgeden kıyıyı algılaması bu entegrasyonu güçlendirmektedir. Bu noktada kıyıya bağlanan yolların rolünün yanında yapıların da yüksekliği dikkate alınmalıdır. Yapı yüksekliklerinin fazla olması kıyının görsel olarak algılanmasını zorlaştıracak, kara-su bağlantı noktasında olumsuz bir öge olarak yer alacaktır.

4.4.2 Kullanım ve Aktiviteler

Kamusal alanlarda, kullanım açısından verim alınması ve çeşitlilik sağlanması, o bölgenin kamusal niteliğini belirler. Rekreatif aktivite türlerinin fazlalığı, bireylerin söz konusu bölgeyi daha fazla kullanmalarına olanak sağlamaktadır. Aynı durum kıyı alanları için de geçerlidir. Yürüyüş, koşu, dinlenme, oturma, yeme-içme gibi eylemlerin sağlıklı ve düzenli bir şekilde yapılması, kıyı alanının kamusal kullanımını etkileyen durumlardan bazılarıdır. İnsanların kendini rahat hissedeceği ve aktif-pasif rekreatif aktivite türleri yapacakları kıyının da nitelikli bir tasarıma sahip olması gerekmektedir.

Bölgenin nüfusuna bağlı olarak yürüyüş ve bisiklet yolları, oturma elemanları, yeme-içme mekanları, çocuk oyun alanları, spor alanları, seyir alanları dengeli bir biçimde dağılım göstermeli ve insanları kıyı kullanımına teşvik eder bir tasarımda olmalıdır. Belirli bir eylemin baskınlık göstereceği tarzda bir yapıya sahip olması, kıyının kullanım çeşitliliğini azaltacaktır. Fiziksel imkanlar doğrultusunda bireysel ve kolektif aktivite türlerinin sağlıklı bir biçimde yapılabileceği alt mekanlar oluşturulmalı ve insanlar kendilerini güvende hissetmelidir.

Kıyı kullanımına entegrasyon sağlanması açısından da bölgedeki yapıların zemin katlarının kamuya yönelik tesisler şeklinde tahsis edilmesi, dış mekan ile bağlantıyı güçlendirmektedir. Kıyıda kullanım çeşitliliği sağlayan bu uygulama sayesinde yapıların da kıyıya homojen katılımı sağlanabilmektedir.

4.4.3 Konfor ve İmaj

Kamusal kıyı bölgesindeki konfor, emniyet, suyun fiziksel yapısı, peyzaj, estetik, kamusal sanat konuları söz konusu kıyı alanının niteliğini yansıtan özellikler arasındadır. Kullanıcıların alanda konforlu olması o bölge içinde kalacakları süreyi de belirler. Bu kavram, mekanın fiziksel konforunun yanı sıra, mekansal konfor ve sosyal etkileşimi arttıracak psikolojik konfor konularını da kapsar. Fiziksel konfor dendiğinde alan içindeki oturma birimlerinin niteliği ve niceliği, konumları dikkat

çekmektedir. Yeterli çeşitlilikte ve sayıda banklar veya alanın yapısına göre geniş merdivenler bu işlevi gerçekleştirebilir. Kıyı bölgesinin tüm yıl aktif kullanımı hedefleneceği için bu birimlerin tüm hava koşullarına uygun bir şekilde konumlandırılması, güneş veya yağmurdan korunaklı tasarımlara da sahip olması gerekmektedir. Bunların yanı sıra kullanıcı profilleri de göz önüne alınmalıdır. Engelli, yaşlı ve çocukların da rahat hareket edecekleri ve alan içindeki tüm birimlere rahat erişim sağlayacakları bir tasarım üzerinde durulmalıdır. Yeterli sayıda gölgelik alanlar oluşturulmalı ve bitkisel alanların yoğunluğuna dikkat edilmelidir. Ayrıca kullanıcıların rahat hareket edebileceği şekilde yaya yolları kıyı bandı içerisinde bulunmalıdır.

Konfor açısından bir diğer önemli husus ise mekan içerisindeki aydınlatmadır. Aydınlatma elemanları mekan içerisinde hem görsel anlamda hem alanın gece de algılanabilmesi açısından pozitif etkilerde bulunur. Gece aktiviteleri ve güvenlik hususunda kurulan aydınlatma sistemleri, alanda dengeli bir biçimde bulunmalı ve mekana cazibe katmalıdır. Özellikler akşam vakitlerinde kadın ve çocuk bireylerin kullanımını etkileyen bir niteliğe de sahiptir. Ayrıca kıyı bölgesindeki mevcut yapıların aydınlatma kalitesi de kıyının hem denizden hem kıyından güzel bir şekilde algılanmasına yardımcı olacak bir diğer unsur olarak gösterilebilir.

Bahsedilen fiziksel tasarım öğeleri kıyı mekanında bir kimlik oluşturmasında oldukça etkilidir. Başarılı kamusal mekanlara bakıldığında bölgenin tarihi, kültürü gibi değerleri göz önünde bulundurularak bir kimliğe sahip olması kıyının çekiciliğini ve niteliğini arttırmaktadır. Lynch kimliği, bir alanın kendine özgü, canlı, benzersiz olması ya da en azından belirli bir karaktere sahip olması ve diğer alanlardan farklılaşması olarak tanımlamakta ve kimliği bir insanın algılaması ya da anımsamasının ölçüsü olarak değerlendirmektedir. Bir yerin kimliği gözlemcinin kültürüne ve ruh haline bağlı olmakla birlikte, tasarımcıların farklı ve akılda kalıcı yerler oluşturmaları gerekmektedir.

Sairinen ve Kumpulainen (2006), kıyı alanlarında sosyal yaklaşım açısından kimlik ile ilgili sorulması gereken soruları şu şekilde belirtmişlerdir; kıyı alanının ana

karakteri nedir; alandaki tarihi, çevresel, kültürel değerler nedir ve vatandaş/ziyaretçi bu değerler hakkında ne düşünüyor; kıyı alanlarında toplumun, görsel, sosyal ve kültürel kimliğinin önemi var mıdır; kent ya da yerel toplum kıyı alanlarını yerel kimliğin bir parçası olarak görüyor mu?

Huang (2008)'a göre; bir kentin kültürü uzun sürede oluşmaktadır ve kıyıları tarih ve kültürün taşıyıcısıdır (Güzel, 2013). Kentin tarihi altyapıyı göz önünde bulundurmaması, kente ait özelliklerin eksilmesine neden olur ve eşsiz kimliğini yok eder. Kıyı alanlarında kamu mekanları oluşturulurken, özel konumu, koşulları ve tarihi mutlaka göz önünde bulundurulmalıdır (Van Zyl, 2009). Özgün bir tasarıma sahip olması, kıyının karakteri açısından önemli bir husustur.

4.4.4 Su Ögesi

Konfor ve kimlik konularını doğrudan etkileyen tasarım öğelerinden bir tanesi de sudur. Suyun varlığı ve görsel karakteri insanları kıyıya çeken etmenlerden biridir. Kıyı kullanımı bağlamında farklı aktivitelerin yapılmasına da olanak sağlar ve çekim alanı oluşturur. Kıyının tasarımında belki de birincil olarak göz önünde bulundurulması öğedir. Her yaş grubundan bireylerin farklı rekreasyonel aktiviteleri yapmaları kıyı bölgelerinin cazibesini kanıtlar bir göstergedir. İnsanların yürüyüş yaptıkları, oturup fotoğraf çektikleri, balık tuttıkları mekanlar olarak kıyı alanları suyun etkisiyle kent içinde cazibe merkezi haline gelebilmektedir.



Şekil 4.24 Çeşme merkez kıyı bandından görünüm (Kişisel arşiv, 2019)

Psikolojik olarak da suyun rahatlatıcı etkisi göz ardı edilemez. Çeşitli seyir terasları veya oturma birimleri oluşturularak suyun görsel kalitesi artırılabilir. Dinamik yapısı ile kıyının canlılığını yukarı çeker. Rahatlamak, ferahlamak isteyen insanlar özellikle kıyıya yerleşmiş kentlerde kıyıya yönelir. Bu yönelimde suyun etkisi kaçınılmazdır.

4.4.5 Yeşil Doku

Bitkisel tasarım ve mekanda kullanıcılar kent mobilyalarının renk ve formları da mekanın çekici bir şekilde algılanması açısından önemli öğelerdendir. Çeşitli formda ve renkte çalı gruplarının varlığı ve gölge alanı yaratabilecek boyda bitkiler kıyı bölgesinde canlılık katacaktır. Rüzgar ve sesi de engelleyebilmesi açısından kıyı alanlarında kullanılan bitkiler mekanın peyzaj karakterine doğrudan etki etmektedir. Görsel kaliteyi de arttıran yeşil doku insanların mekanı seçmesinde önemli etmenlerden bir tanesidir. Alanda kullanılan bitkilerin yapısı ve karakterine dikkat edilmesi, bakım ve onarım işlemlerinin aksatılmadan düzenlenmesi söz konusu kamusal alanın bütünlüğünün korunmasına yardımcı olacaktır.

Kıyı alanlarında peyzaj ile ilgili dikkat edilmesi gereken diğer noktalar; yol yüzeylerinde güzel, geçirgen ve kaymayı önleyecek malzemelerin seçilmesi, renk, doku ve boyut açısından yayalar için rahat ortamların oluşturulması, insanların suyla bütünleşebileceği kademeli platformların oluşturulması şeklinde sıralanabilir (Ren, 2011).

4.4.6 Sosyalleşme

Kamu mekanları niteliği sebebiyle sosyal bir karaktere sahiptir. Mekanda yer alan aktiviteler, kamu mekanının sosyal bir mekan olarak tanımlanmasını sağlar. Bu mekanlar bir çeşit insanları bir araya getirmek için özel olarak oluşturulmuş sosyal mekanlardır. Bu mekanlarda yerel halk ve yabancılar, birbirine benzeyen ve benzemeyen insanlar karışır, karşılaşır ve iletişime girer. İnsanların sosyal yapıları bu mekanlarda gün yüzüne çıkar, toplanma ihtiyaçları giderilir (Shaftoe, 2008).

Aktivitlerin çeşitliliği mekandaki sosyal yapının artmasına neden olacak ve toplum duygusunu kuvvetlendirecektir.

4.4.7 Bakım ve Yönetim

Başarılı kamusal mekanların zaman içinde hem fiziksel hem de konsept anlamında kimliğini kaybetmemesi ancak sürdürülebilir olması ile sağlanabilmektedir. Zaman içinde hasar görmesi, kullanılan kent mobilyaların aşınması/zarar görmesi veya sahip olduğu alt ve üst yapı sistemlerinin işlevlerini kaybetmeleri, gibi olumsuz durumlarda ilgili yerel yönetimlerin bakım ve onarım işlemlerini yerine getirmeleri gerekmektedir. Çünkü temiz ve bakımlı bir alan insanlara her daim çekici gelecektir. Bu da alanın aktifliğini arttıracak ve insan sirkülasyonunu belirli bir seviyede tutacaktır. Zaman içinde kimliğini ve fonksiyonel kalitesini düşürmeyen bir kamusal mekan güncelliğini koruyacak ve kent içinde çekici bölgeler halinde kalmaya devam edecektir.

4.4.8 Uyum

Kıyı bölgelerinde planlanan kamusal mekanlarda, düzenlenen / tasarlanan kıyı alanı, kıyının doğal plastik yapısı ile uyum göstererek oluşturulmalıdır. Kıyının doğal güzellikleri ve arazinin kimliği bozulmadan kamusal kimlik kazandırılmalı ve kıyı-iç kesim entegrasyonu sağlıklı bir biçimde sağlanmalıdır. Doğa ile bağlantılı bir biçimde mevcut ekosisteme zarar vermeden yapılan uygulamalar, bütünlüğü arttıran ve daha önceden kıyı bölgesinde yaşayan canlıların da yaşam döngüsüne zarar vermeyecek şekilde yapılmalıdır. Söz konusu kıyı bölgesinin meteorolojik olarak analizi, toprağın yapısı gibi verilerin göz önünde bulundurulması, kıyı alanında oluşturulacak kamusal alanların sürdürülebilir bir kimlikte olmasına yardımcı olacaktır.

BÖLÜM BEŞ

SONUÇ

Bu çalışmada İzmir ili, Çeşme ilçesinin sahip olduğu kıyı alanlarında kamusal kullanım durumuna ilişkin bir araştırma gerçekleştirilmiştir. Hem sosyal hem de mekansal anlamda kıyılardaki farklı kullanım türlerinin neler olduğu ve bu kullanımların kıyının kamusal kullanımı üzerindeki etkilerinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Söz konusu kıyı olduğu için mevcut kıyı mevzuatının hükümleri kapsamında araştırma konusuna yaklaşılmış ve bu çerçevede analizler yapılmıştır. Tüm bu analizlerin sonucunda kamusal kullanıma imkan veren, sürdürülebilir ve erişilebilir bir kıyının sahip olması gereken niteliklere değinilmiştir.

Tez kapsamında vurgulanması gereken iki temel kavram detaylı bir şekilde tanımlanmıştır. Bunlar kamusal kullanım kavramı ve kıyılardır. İnsanların özgür bir biçimde rekreatif gereksinimlerini giderebilecekleri, sosyal bir ortam oluşturup kaynaşabilecekleri ortamlar ancak nitelikli kamusal alanlar sayesinde olmaktadır. Dolayısıyla mekansal özellikler ve sosyal yaşam aktiviteleri arasındaki homojen geçişin sağlıklı kurulabilmesi gerekmektedir. Bu yüzden ilk olarak kamusal kavramı üzerinde durulmuştur. Sözlük anlamlarının yanında kamusal kavramın ideolojisi ve barındırdığı alt anlamlar ortaya konularak çalışmanın omurgası kurulmak istenmiştir.

Günümüzde insanların giderek daha kapalı alanlara hapsediği yaşam düzeninde açık alanların veya mekanların değeri giderek artmaktadır. Psikolojik olarak ferahlamak isteyen insanları çekebilecek sosyal mekanlar yaratılması modern kentlerin bir gereksinimi haline almıştır. Kentlerin endüstrileşme ve sanayileşme etkileriyle giderek büyüdüğü ve kıyılara sınırlarının dayandığı bir çağda aynı mekansal kaygılar ve gereksinimler kıyılar için de baş göstermeye başlamıştır. Böylece kamusal bağlamda başarılı mekanların oluşturulması gerekliliği kıyılar için de elzem bir konu haline gelmiştir.

Gelişen turizm endüstrisi ve dolayısıyla kıyı bölgelerine artan yatırımlar sonucu kıyı kentlerinin ve turizm merkezlerinin ekonomik girdi değeri giderek artmaya başlamıştır. Daha yüksek profilli ve kent ölçeğinde planlama ve uygulama çalışmaları üzerinde durulmaya başlanması bunun göstergelerinden birisidir. Çalışmanın kamusal sonrası vurgulamak istediği nokta da bu aşamada ilk olarak kıyı kavramı ve buna bağlı bazı kıyı tanımlarıdır.

Gerçekleştirilen projelerin kıyılara doğal, kültürel, ekolojik ve morfolojik yönden zarar vermemesi öncelikli bir konudur ve bu da, çıkarılan kıyı kanunu sayesinde şekillenmektedir. Kıyı kanununda belirtilen kıyı ile ilgili tanımlar ve sınırlar dahilinde uygulanabilecek projelerin onayları verilebilmektedir. Bu sebeplerle kıyı kanununun da irdelenmesi gerekmektedir ve çalışmanın ikinci bölümünde bu konuya detaylı bir biçimde değinilmiştir. Kıyı kanununun tarihsel süreci ve günümüzde geldiği son nokta ile çalışma alanı olan Çeşme'deki yansıması kamusal mekanlar kapsamında analiz edilmiştir. Daha önce bahsedildiği gibi 3621 Sayılı Kıyı Kanunu'nun 6. Maddesinde "*Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz.*" İbaresini bu çalışmanın çıkış noktasını oluşturmaktadır. Çalışma alanında yapılan analizler ve çıkarımlar bu madde çerçevesinde oluşturulmuş ve sonuca ulaşılmıştır.

Bu analizler kapsamında öncelikle kamusal üzerinden gidilmiştir. Günümüzde özellikle kıyı alanlarında kamusal kullanıma engel olan kıyı kullanımları belirtilmiştir. Çeşitli ticari işletmeler ve ikincil konutların bu hususta çalışma alanında yoğun olarak kıyının kamusal kullanımına izin vermediği ortaya çıkmıştır. Modern turizm hareketleri ve kapitalist bir yaz turizmi kültürünün Çeşme'ye önemli ölçüde tezahürü sonucu Çeşme'nin kıyılarında sayıları her geçen yıl artan konaklama tesisleri ve özel plajlar yapılmaya başlanmıştır. Burada dikkat çeken nokta bu tip yapılaşmaların kıyı kanununa aykırı bir biçimde kıyılarda konuşlanmalarıdır. Çeşme'nin birçok kıyısında görülmeye başlanan bu tip özel işletmeler nedeniyle halkın kıyıyla ve deniz ile olan ilişkisi kesilmektedir. Çalışma alanında yapılan yerinde inceleme ve Google Earth

haritalarının yardımı ile geçmiş yıllardan günümüze kadar olan süreçteki kıyıların mekansal gelişimi kıyaslamalar yapılarak ortaya konmuştur.

İkinci bölümdeki kamusal ve kıyı kanunu çerçevesinde ilerleyen tanımlamalar sonrasında kıyılardaki kamusal kullanıma engel olan bazı kıyı kullanımları ve kıyı kamusal kullanımının öneminden bahsedilmiştir. Nüfusun kıyılarda artması sebebiyle Çeşme Yarımadası'nda da yansımaları iç kesim ile kıyı arasında görülen sosyo-kültürel yapının zedelenme, kıyının ilçeden bağımsız gelişen özel bir alan hüviyetine dönüşmesine neden olmaktadır.

Üçüncü bölümde kıyının kamusal kullanımına doğru örnek teşkil edebilecek yurt dışı örnekleri üzerinden gidilmiştir. Türkiye ile doğru bir kıyas olması bakımından ilk olarak Avrupa Birliği'ndeki kabul edilen kıyı kanunu kavramı irdelenmiş, daha sonrasında Amerika ve Avrupa'da önde gelen kıyı bölgelerindeki kıyı kullanımları ve kent plajları araştırılmıştır. Bu noktada Çeşme Yarımadası'ndan oldukça farklı ve kent halkını önemseyen eşitlikçi ve sürdürülebilir kıyı planlamaları karşımıza çıkmıştır. Yöre halkının birçok sosyal aktivite taleplerine mantıklı bir şekilde yaklaşım getirilen ve uygulanan kıyı alanları kamusal anlamda da oldukça başarılı mekanlar olarak dikkat çekmektedirler. Bireylerin denizle ilişkisini kesmeden ve sosyal yapının etkilenmediği modern kıyı tasarımları kent imajında ve ziyaret hususunda tercih edilebilirliğini arttıran etmenlerdendir. Bu yüzden kıyılardaki özel işletme uygulamalarını deniz ile hem fiziki hem kültürel anlamda kesmeyen, kentin bütünüyle uyumlu bir tasarım ve planlama içerisinde düşünmüşlerdir. Çeşme'deki kamusal bağlamda tam ters uygulamalarla kıyaslama yapıldığında oldukça çarpıcı bir durum ortaya çıkmaktadır.

Çok net bir biçimde ortaya çıkan bu kullanım farkları neticesinde Çeşme Yarımadası'nda kamusal kullanım açısından zayıf olarak gösterilebilecek beş adet pilot bölge seçilmiştir. Bu bölgeler Çeşme Merkez, Alaçatı, Ilıca/Boyalık, Aya Yorgi Koyu ve Altinkum'dur. Bu mevkilerde kıyılarda görülen özel işletmeler ve kıyı işgalleri çalışmanın konusu itibarıyla en çarpıcı örnekler olarak öne çıkmaktadırlar. Mekansal gelişimi, diğer bir söyleyişle kamusal kullanımın zedelenmesinin

gelişimini vurgulamak amacı ile söz konusu pilot bölgelerin kıyılarında 2002 ve 2019 yıllarının uygu fotoğrafları yardımı ile bazı grafikler hazırlanmıştır. Özel plaj, konaklama tesisleri, yat limanları, ikincil konutlar bazında değişimi gösteren bu grafikler kıyılardaki kamusal kullanımın ne denli geriye gittiğini açıkça ortaya koymaktadır. Kıyılardaki ziyaretçi profili ile iç kesimlerdeki insanların birbirinden ne denli ayrı olarak kümелendiği bir yapının oluşması, Çeşme'deki mekansal ve psikolojik ayrışmayı ortaya koymaktadır.

Bu tip olumsuz kıyı kullanımları örneklerinden yola çıkarak, kıyuyu kent için bütünleştirici ve birleştirici bir sosyal alan haline getirmek amacıyla bazı tasarım kriterleri üzerinde durulması gerekir. Sürdürülebilirlik, erişilebilirlik, konfor, imaj, bakım, güvenlik, kullanım ve aktiviteler gibi başlıca sayılabilecek niteliklerin tüm kent için olduğu gibi kıyılarda da planlama çalışmaları sürecinde göz önünde bulundurulması gereken unsurlar ve kriterler olmaları kaçınılmaz hale gelmiştir. Belirli konsept içinde sıkışan kıyı alanları bireyler ve aktiviteler entegrasyonunu engellerken, sosyal aktivite çeşitliliğini ve söz konusu kıyının tercih edilebilirliğini olumsuz yönde etkilemektedir. Özellikle Alaçatı mevkiinde kıyı bandının tamamen özel işletmelerce tek tip kullanım sunan ve oldukça lüks tüketime kayan bir kimlikte olması, bölgeyi kendi halinde kapalı bir alışveriş merkezinden öteye götürmemektedir. Kamusal kavramının yok olduğu bir yapıya sahip olması, geçen 10 yıl içerisinde önüne geçilmeden, kıyı kanunu bazında denetim sağlanmaması ve projelerin uygulanması ile tamamen tüketim kültürünün esiri olan bir kıyı haline dönüşmüştür. Bir kamusal mekanın niteliği incelenirken o mekandaki insanların konforu, sosyal aktivite çeşitliliği ve erişim, imaj gibi bazı saptamalar üzerinden gidilir. Ancak Çeşme'de bu parametreler ışığında bir analiz yapılması çoğu bölge için mümkün değildir. Çünkü bu analizi yapmak için önce kıyıya sağlıklı bir şekilde erişim gerekir. Alaçatı, Aya Yorgi gibi kıyı bandının tamamen özel işletmelere devredildiği bir yapıda bundan söz etmek mümkün değildir.

Son 20 yılda bu sebepler yüzünden kimliği bambaşka bir yapıya bürünen Çeşme için artık sadece turizm anlamında değil, mekansal kalite ve bir bütünlük sağlanması açısından kısa, orta ve uzun vadede bazı planlama çalışmalarının yapılması gerektiği

anlaşılmaktadır. Kıyı bandı özelleştirmelerinin bu denli arttığı günümüzde artık bu tip projelere imar onaylarının bu kadar kolay verilmemesi gerekmekte ve devamında kıyı kanununun hükmünün daha güçlü vurgulanacağı denetim organizmalarının öne çıkarılması gerekmektedir. İnsanların kent hakkı hususunda tüm bölge kıyı alanları üzerinde özgürce erişiminin sağlanacağı bir mekansal planlama organizasyonu, kıyı kanunu ile birlikte oluşturulmalıdır. Çünkü mevcut düzende Çeşme Yarımadası'ndan görüldüğü üzere ya kıyı kanunu yetersiz kalmakta, ya da uygulama ve denetimler yeterince etkili ve caydırıcı değildir. İncelenen kıyı kanuna bakılırsa ilk izlenim olarak denetim ve cezaların yetersiz olduğu, kanunun çizdiği bazı sınırların ve çerçevelerin araziye geçiş yapıldığında usulüne uygun bir biçimde planlanmadığı açıkça ortadadır. Bu sebeplerle, Çevre Şehircilik Bakanlığı, Turizm ve Kültür Bakanlığı ve Belediyeler koordineli bir biçimde çalışıp, kent plajlarını, kıyılarıdaki kamusal kullanım yoğunluğunu olması gerektiği seviyeye yeniden çekmek amacıyla çalışma içerisine girmeleri gerekmektedir. Unutulmamalıdır ki bir kentin kamusal seviyesi/kalitesi o kenti insanların tercih edebilirliği noktasında birinci sırada dikkat edilen unsurlar arasındadır.

KAYNAKLAR

300tips, (2018). 4 Ekim 2019, <https://300tips.com/content/10-top-destinations-barcelona-enchanting-seaside-city.html>

Andrew Stott, (2003). *Oak Street Beach Watches*. 4 Ekim 2019, <https://andrewstott.net/posts/oak-street-beach-watches/>

Ankaya, F. (2018). *İzmir ili Çeşme ilçesi doğal sit alanlarının peyzaj kriterleri bağlamında incelenmesi*. Doktora Tezi, Ege Üniversitesi, İzmir.

Akça, N. (2004). Kıyı kenar çizgisinin tespiti ve uygulama sorunları. *Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 04 Konferansı Bildiriler Kitabı, Ankara, 275-285*.

Akkaya, M. ve Aşan, C. (2014). Kıyı alanlarındaki kentsel rantın “kamu yararı” amaçlı kullanımına ilişkin değerlendirmeler. *8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu* 415-419.

Aksoy, C.O. (2004). *Kent plajları ve tasarım kriterleri*. Yüksek Lisans Semineri, Ankara Üniversitesi, Ankara.

Aksoy, C. (2006). *Kent plajları ve tasarım kriterlerinin irdelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.

Arendt, H. (1987). *The Public Realm: The Common, in the Public Face of Architecture*. N. Glazer, ve M. Lilla, (Ed.). New York: The Free Press.

Aslanboğa, İ., Özkan, B., Küçükerbaş, E. ve Kaplan, A. (1997). Ege bölgesi kıyı kesimi örneklerinde doğal sit kararlarına eleştirel yaklaşım. *7. Ulusal Bölge Bilimi Bölge Planlama Kongresi, İzmir, 36-43*.

Barcelona, (2019). 4 Ekim 2019, <https://www.barcelona.cat/en/what-to-do-in-bcn/bathing-and-beaches/barceloneta-beach>

Bieger, T., Beritelli P. ve Weinert, R. (2007). Understanding second home owners who do not rent: insights on the proprietors of self-catered accommodation. *International Journal of Hospitality Management* 26, 263-276.

Britannica, (2013). 5 Ekim 2019, <https://www.britannica.com/place/Blackpool>

Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, (22. Cilt). İstanbul:Interpress Basın ve Yayıncılık.

Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G. ve Stone, A. M. (1992). *Public space*. Cambridge: Cambridge University Press

Çeşmebook, (2019). 12 Ağustos 2019, <https://cesmebook.com/sole-mare-beach-club.html>

Çeşmebook, (2019). 12 Ağustos 2019, <https://cesmebook.com/cove-ayayorgi-2020#>

Commission of the European Communities, “*Declaration of the European Communities and of the Member States Meeting in the Council of 22nd November 1973 on the Programme of the European Communities on the Environment*”, Official Journal of the European Communities, 20.12.1973, No C 112

Commission of the European Communities, “*Declaration of the European Communities and of the Member States Meeting in the Council of 22nd November 1973 on the Programme of the European Communities on the Environment*”, Official Journal of the European Communities, 07.02.1983, No C 328

Commission of the European Communities, “*Declaration of the European Communities and of the Member States Meeting in the Council of 22nd November 1973 on the Programme of the European Communities on the Environment*”, Official Journal of the European Communities, 19.10.1987, No C 328

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (2019). 4 Ekim 2019, <https://www.dzkk.tsk.tr>

Duru, B. (2003). *Kıyı politikası-kıyı yönetiminde bütünleşik yaklaşımlar ve ulusal kıyı politikası*. Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları.

Eke, F. (1995). *Kıyı mevzuatı gelişimi ve planlaması*. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Yayını, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Müdürlüğü , Ankara

Espuche, A.G., (1999), “The reconquest of Europe. Why public space?”, Published in the exhibition catalogue *The Reconquest of Europe. Urban public space*. Barcelona: Centre of Contemporary Culture of Barcelona, <http://www.publicspace.org/es/texto-biblioteca/eng/5-la-reconquesta-d-europaper-que-l-espai-public>.

European Commission, (2000), *Towards Quality Coastal Tourism*, Brüksel.

Francis, M. (1989). Control as a dimension of public-space quality. In *Public places and spaces* (147-172). Boston, MA: Springer.

Gardenvisit, (2019). 5 Ekim 2019, https://www.gardenvisit.com/gardens/stockholm_city_hall-stadshuset

Gedikli, B. (2011). Kıyıyı yaşamak, kıyıyı planlamak. *TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası*, 7, 21-23.

Gezim, F. ve Kiper, P. (1991). Kıyı bölgeleri planlama sorunları, türkiye’de şehirciliğin gelişiminde son 30 yılın değerlendirilmesi. *Türkiye’de 15. Dünya Şehircilik Günü 3. Türkiye Şehircilik Kongresi, İzmir*, 363-369.

Google earth (2019). *Çeşme ilçesinin google earth görüntüsü*. 10 Temmuz 2019.
<https://www.google.com.tr/intl/tr/earth/>

GoogleMaps, (2019). 12 Ağustos 2019,
<https://www.google.com/maps/@38.3160504,26.3483767,3a,75y,27.41h,75.12t/data=!3m1!1e1!3m9!1sAF1QipOt8Z6Waa1JZl6zBt3jSu33Dfukmjn3mzxWKpEI!2e10!3e11!6shttps:%2F%2Flh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipOt8Z6Waa1JZl6zBt3jSu33Dfukmjn3mzxWKpEI%3Dw203-h100-k-no-pi-0-ya347.99857-ro-0-fo100!7i7680!8i3840!9m2!1b1!2i49>

GoogleMaps, (2019). 12 Ağustos 2019,
<https://www.google.com/maps/@38.3201528,26.3024405,2a,75y,220.56h,87.63t/data=!3m9!1e1!3m7!1sZ4HWtpWIEFnaV15a0QxK7g!2e0!7i13312!8i6656!9m2!1b1!2i49>

Güzel, B.(2013) *Kıyı alanlarında başarılı kamu mekanlarının oluşturulmasına yönelik tasarım ilkeleri: Ortaköy örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Gebze.

Habermas, J. (2005) *Kamusallığın yapısal dönüşümü*. (M. Sancar, Çev). İstanbul: İletişim Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi 1961)

Icholding, (2019). 11 Ağustos 2019,
<http://www.icholding.com.tr/TR/Turizm/ProjeDetay/21>

India Times, (2016). 4 Ekim 2019, <https://timesofindia.indiatimes.com/travel/Oak-Street-Beach/ps44860429.cms>

Intherimini, (2019). 4 Ekim 2019, <https://www.intherimini.com/en/rimini-beaches>

Kabağağ, S. ve Alovera, E. (1995). *Latince-Türkçe Sözlük*. İstanbul: Sosyal Yayınlar.

Kaygısız, C. (2010). *Kıyılarının doldurulmasının hukuki rejimi*. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Kılıçaslan, Ç. (2006). İkincil konutların deniz kıyılarına etkisi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 147-156.

Kıran, K.(2008). *Türkiye’de kıyı kullanımı ve planlaması*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

Members, (2019). 5 Ekim 2019, http://members.tripod.com/~S_van_Dorst/glossary.html#P

Morbihan, (2019). 4 Ekim 2019, <http://www.morbihan-tourism.co.uk/home/discover/morbihan/the-main-destinations/quiberon>

Mcwhinnie, L., (2012), Ghent, Belgium: a Cultural City Guide, Travel Plan With the Experts-Book With Confidence, Belgium.

Özkan, Ö. (2008). *Türkiye’de marinaların kamusal kullanıma etkileri ve öneriler*. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Palmyra, (2019). 4 Ekim 2019, <https://www.palmyragolf.com/english/cap-d-agde.asp>

Perinçek, S. (2003). *Kamusal alan – Kamuya açık özel mekân ilişkisinde geçiş bölgeleri*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Pinterest, (2019). 5 Ekim 2019, <https://tr.pinterest.com/pin/539517230333117896/>

Portalaçatimarina, (2019). 10 Ağustos 2019,
<http://www.portalacatimarina.com/Gallery.asp>

PPS. (2009). *Placemaking on the providence waterfront*. Prepared by Project for Public Spaces, Inc

PPS. (2009). *Creating a vibrant waterfront in providence*. 10 Nisan 2016,
<https://www.pps.org/projects/creating-a-vibrant-waterfront-in-providence>

Reddit, (2017). 4 Ekim 2019, <https://external-preview.redd.it/NmW-zlZnVHyCfJfJlJrpkhzFfiVYDAhG6MWTcoccgZo.jpg?auto=webp&s=cd4cacf73482819a7573ecff85a4873eb23ebcc3>

Rtl, (2017). *Cap-d'Agde : une famille chute d'une falaise en voulant se faire photographier*. 4 Ekim 2019, <https://www.rtl.fr/actu/justice-faits-divers/cap-d-agde-une-famille-chute-d-une-falaise-en-voulant-se-faire-photographier-7789577095>

Sadri, S. (2008). *Kentsel dönüşüm ve kent hakkı: Fener –Balat rehabilitasyon programı ve Santral İstanbul projeleri örnekleri*. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Sağ, N. ve Yıldırım, H. (2011). Kıyı mevzuatında kamu yararı kavramının değerlendirilmesi. *Selçuk Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 26 (2), 38-52

Sağ, N. (2005). *Kamu yararı kavramının kıyı mevzuatında ele alınış biçimi*. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya.

Sairinen, R. ve Kumpulainen, S., (2006). Assessing social impacts in urban waterfront regeneration. *Environmental Impact Assessment Review*, 26(1), 120-135.

Sarı, A. (1981). *Devre mülk sistemiyle ikinci konut alanı planlaması – Çeşme Dalyanköy’de bir uygulama*. Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi, İzmir.

Satnavancider, (2012). 5 Ekim 2019,
<https://satnavancider.wordpress.com/2012/11/12/beside-ghents-graslei-canal/>

Sayan, M. (1991). *Antalya kenti kıyı bandının gezi alanı olarak değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.

Sorensen, J.(1995). *Coastal zone management techniques and instruments*. Medcoast Instute 95 Med Campus Certificate Program On Coastal Zone Management in the Mediterranean and Black Sea, Eğitim Programı Notları, Ankara

State Coast Office of Spain, (1993) “Recovering The Coast, Ministry of Works”, Transportation and the Environment,

Taner, T. ve Ünal, Ö. (1994). Dünden bugüne Türkiye’de kıyılara ilişkin yasal düzenlemeler, Özdere örneğinde turizmin çevreye etkileri. *Peyzajın, Doğanın ve Yerleşim Alanlarının Korunmasına İlişkin Önlemler Sempozyumu, Özdere, Bildiriler Kitabı*, 93-111.

Tepe, D. (2019). *Kamusal mekan özelliklerinin sosyal yaşam aktiviteleri üzerindeki etkisi - Karşıyaka - Bostanlı örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

The Port of San Francisco Waterfront Design and Access, (2004). Prepared by: The Port of San Francisco and the San Francisco Planning Department with the guidance of the Waterfront Urban Design Technical Advisory Committee, USA.

Turan, A. (2008). *Türkiye’de kentsel rantin oluşumu ve bölüşümü: devlet mülkiyetinden özel mülkiyete geçiş süreci*. Doktora tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.

Uab, (2017). *Treatment plants reduce contamination around Barcelona's coastline*. 3 Ekim 2019, <https://www.uab.cat/web/newsroom/news-detail-1345668003610.html?noticiaid=1345717605578>

UNESCO-UN-HABITAT-ISS (2005). *World Charter on the Right to the City* (9-16). Discussion Paper Urban Policies and the Right to the City, Public Debate, Paris, [www.hic-mena.org/documents /UN%20Habitat%20discussion.pdf](http://www.hic-mena.org/documents/UN%20Habitat%20discussion.pdf)

Wikiwand, (2019). 5 Ekim 2019, <https://www.wikiwand.com/en/Graslei>

Wikizeroo, (2018). 4 Ekim 2019, <https://www.wikizeroo.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly9lbi53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvRmlsZTpPYWtfU3RyZWV0X0JlYWNoLmpwZw>, <https://www.wikizeroo.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly9lbi53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvRmlsZTpLdW5nc3RyJUMzJUE0ZGclQzMIQTVyZGVuXzlwMDkwNzEyLmpwZw>

Yücel, B. (2008). Kıyı işgallerine ilişkin sorunlar ve çözüm önerileri. *Maliye Dergisi*, 154, 30-31

Yükselbaba, Ü. (2008). *Habermas’da Kamusal Alan/Özel Alan Ayrımı*. Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.