

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE’DE MARİNALARIN KAMUSAL KULLANIMA ETKİLERİ VE ÖNERİLER

**DOKTORA TEZİ
Y. Mim. Özgür ÖZKAN**

**Anabilim Dalı : MİMARLIK
Programı : MİMARİ TASARIM**

NİSAN 2008

TÜRKİYE’DE MARİNALARIN KAMUSAL KULLANIMA ETKİLERİ VE ÖNERİLER

DOKTORA TEZİ
Y. Mim. Özgür ÖZKAN
(502022006)

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 29 Ocak 2008
Tezin Savunulduğu Tarih : 16 Nisan 2008

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Nezih AYIRAN
Diğer Jüri Üyeleri Prof. Dr. Nur ESİN (İ.T.Ü.)
Prof. Dr. Mehmet OCAKÇI (İ.T.Ü.)
Prof. Aydın KUNT (Bahçeşehir Üniversitesi)
Prof. Dr. Harun BATIRBAYGİL (Y.T.Ü.)

NİSAN 2008

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın oluşturulmasında bana yol gösteren ve sonsuz destek veren tez danışmanım Doç. Dr. Nezih AYIRAN'a teşekkür ederim. Ayrıca bana her türlü desteği veren sevgili eşim Şenay'a, tüm aileme ve Maltepe Üniversitesi Mimarlık bölümündeki çalışma arkadaşlarıma teşekkürü borç bilirim.

Ocak 2008

Özgür ÖZKAN

İÇİNDEKİLER

TABLO LİSTESİ	v
ŞEKİL LİSTESİ	vi
ÖZET	x
SUMMARY	xii
1. GİRİŞ	1
1.1. Problemin Ortaya Konması	3
1.2. Amaç	6
1.3. Kapsam - Yöntem	7
2. MARİNA VE YATÇILIK	9
2.1. Yat, Yatçılık, Yat Limanı, Marina, Turizm, Deniz Turizmi, Yat Turizmi Tanımları	9
2.2. Yat ve Yatçılığın Gelişimi	14
2.2.1. Türkiye’de Yatçılık, Marinalar ve Yat Turizmi	16
2.2.2. Avrupa’da ve Dünyada Yatçılık, Marinalar ve Yat Turizmi	23
2.3. Marinaların Sahip Olması Gereken Özellikler	28
2.4. Marinalarla, Yat Turizmiyle ve Kıyılar ile İlgili Yasal Şartlar	33
2.4.1. Kıyılar İle İlgili Yasal Şartlar	34
2.4.2. Marinalar ve Yat Turizmi İle İlgili Yasal Şartlar	36
2.5. Turistik Tesis Olarak Marina ve Yatçılık	39
2.5.1. Marinaların Turistik Etkileri	42
2.5.2. Ekonomik Bir İşletme Olarak Marinalar	43
2.5.3. Marina İşletmeciliği	47
3. MARİNA ÇEVRE İLİŞKİSİ	50
3.1. Mimari Çevre, Sosyal – Kamusal Çevre, Kıyı Tanımları	52
3.2. Marinaların Bulunduğu Çevredeki Konumu	55
3.2.1. Marina Talebini Belirleyen Kriterler	59
3.2.2. Denize Artan İlginin Değerlendirilmesi	61
3.2.3. Marinaların Kullanıcı Profili	63
3.3. Kıyı Mekânında Marinaların Konumu	64
3.4. Kamusal Mekânda Marinaların Konumu	65
3.4.1. Marina - Mimari Çevre İlişkisi	71
3.4.2. Marina - Sosyal Çevre İlişkisi	75
3.5. Marinalarda Sürdürülebilirlik	81

3.6. Marina Planlamasında Etken Ve Kriterler	85
3.6.1. Marinalarda Yer Seçim Kriterleri	86
3.6.2. Çevre Değerlendirmesi	92
4. KAMUSAL KULLANIMA ETKİLERİ AÇISINDAN MARİNA TİPLERİ VE BAZI ÖNERİLER	95
4.1. Kamusal Kullanıma Etkileri Açısından Türkiye’deki Marina Tipleri	95
4.1.1. Kamusal Kıyı Kullanımına Kesin Olarak Kapalı Olan Marinalar	101
4.1.2. Kamusal Kıyı Kullanımına Kısmen Kontrollü Bir Şekilde Açık Olan Marinalar	113
4.1.2.1. Barındırdığı Otel Aracılığı İle Kamusal Kıyı Kullanımına Kısmen Açık Olan Marinalar	114
4.1.2.2. Sosyal Tesisleri Aracılığı İle Kamusal Kıyı Kullanımına Kısmen Açık Olan Marinalar	120
4.1.3. Kamusal Kıyı Kullanımına Geniş Ölçüde Açık Olan Marinalar	135
4.2. Kamusal Kıyı Kullanımına Etkileri Açısından Türkiye Dışından Farklı Marina Tipleri	138
4.2.1. Marinayı Kara Alanı İçine Çekerek Kıyılarda Kamu Kullanımı Sürekliliğini Sağlayan Marinalar	138
4.2.1.1. Kamu Kullanımı Sürekliliğini Doğal Kıyı Aracılığı ile Sağlayan Marinalar	139
4.2.1.2. Kamu Kullanımı Sürekliliğini Yapay Kıyı Oluşumları ile Sağlayan Marinalar	141
4.2.2. Kamu Kullanımı Sürekliliğini Sağlayan Deniz İçi Marinaları	145
4.2.2.1. Doğal Oluşumlardan Faydalanarak Kamu Kullanımı Sürekliliğini Sağlayan Deniz İçi Marinaları	146
4.2.2.2. Yapay Oluşumlar Yaratarak Kamu Kullanımı Sürekliliğini Sağlayan Deniz İçi Marinaları	147
4.3. Türkiye’de Yapılacak Yeni Marinalar İçin Kamusal Kıyı Kullanımı Açısından Öneriler	148
5. SONUÇ	154
KAYNAKLAR	159
EKLER	167
ÖZGEÇMİŞ	169

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 2.1 : Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Yat Limanları.....	19
Tablo 2.2 : Türkiye ve bazı Akdeniz ülkelerinde marina kapasiteleri.....	27
Tablo 2.3 : Yat turizminin ve marinaların yarattığı istihdam çeşitlemesi.....	44
Tablo 4.1 : Kamusal kıyı kullanımına kesin olarak kapalı olan marina plan şemaları ve örnekleri.....	96
Tablo 4.2 : Kamusal kıyı kullanımına barındırdığı otel aracılığı ile kısmen açık olan marina plan şemaları ve örnekler.....	97
Tablo 4.3 : Kamusal kıyı kullanımına sosyal tesisleri aracılığı ile kısmen açık olan marina plan şemaları ve örnekler.....	99
Tablo 4.4 : Kamusal kıyı kullanımına geniş ölçüde açık olan marina plan şemaları ve örnekler.....	100

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 2.1 : 1976 sonbaharında Fenerbahçe koyunda karaya çekilmek üzere demirlemiş 200 parçadan fazla yelkenli ve tenezzüh motoru.	18
Şekil 2.2 : Dünyada yatçılık faaliyetlerinin dağılımı.....	24
Şekil 2.3 : Port Grimaud, Fransa.....	41
Şekil 2.4 : Turizm Sistemi - Alt Sistemler - Çevresel Sistemler.....	42
Şekil 3.1 : Renzo Piano, Cenova sahil düzenlemesi projesinden görüntüler...	57
Şekil 3.2 : Renzo Piano, Cenova sahil düzenlemesi projesinden görüntüler...	57
Şekil 3.3 : Renzo Piano, Cenova sahil düzenlemesi projesinden görüntüler...	57
Şekil 3.4 : Renzo Piano, Cenova sahil düzenlemesi projesinden görüntüler...	57
Şekil 3.5 : Renzo Piano, Cenova sahil düzenlemesi projesinden görüntüler...	57
Şekil 3.6 : Kamusal Mekanı Tanımlayan Bir Çerçeve.....	69
Şekil 3.7 : Antalya Kaleiçi Marina.....	72
Şekil 3.8 : Rhode Island Mystic Seaport.....	73
Şekil 3.9 : St Katherine's Dock Marina, Londra.....	73
Şekil 3.10 : St Katharine's Dock Marina, Londra.....	88
Şekil 3.11 : St Katharine's Dock Marina, Londra.....	88
Şekil 4.1 : Kamusal kıyı kullanımına kesin olarak kapalı olan marina yerleşim modeli.....	101
Şekil 4.2 : Kesit düzleminde yerleşim birimi - kıyı kamusal alanı - marina ilişkisi.....	102
Şekil 4.3 : Ataköy Marina.....	102
Şekil 4.4 : Ataköy Marina Gelişim Projesi.....	103
Şekil 4.5 : Ataköy Marina Bakırköy Çarşı ve otoyol bağlantıları.....	103
Şekil 4.6 : Setur Ayvalık Marina.....	104
Şekil 4.7 : Setur Ayvalık marina sosyal tesisleri – girişi.....	105
Şekil 4.8 : Setur Ayvalık marina sosyal tesisleri – girişi.....	105
Şekil 4.9 : Setur Kuşadası Marina.....	105
Şekil 4.10 : Kuşadası limanı ve marinası.....	106
Şekil 4.11 : Setur Kuşadası Marinadan Kuşadası görüntüleri.....	106
Şekil 4.12 : Setur Kuşadası Marinadan Kuşadası görüntüleri.....	106
Şekil 4.13 : Marmaris Yacht Marin hava fotoğrafı.....	107
Şekil 4.14 : Marmaris Yacht Marin girişi ve giriş yolu üzerindeki duvar.....	107
Şekil 4.15 : Marmaris Yacht Marin girişi ve giriş yolu üzerindeki duvar.....	107
Şekil 4.16 : Marmaris Albatros Marina hava fotoğrafı.....	108
Şekil 4.17 : Albatros Marina - Netsel Marina arasındaki kumsal.....	109
Şekil 4.18 : Port Göcek Marina hava fotoğrafı.....	109
Şekil 4.19 : Port Göcek Marina yaya yolu – iskele ilişkisi.....	110
Şekil 4.20 : Port Göcek Marina ve Spa Resort projesi vaziyet planı.....	110
Şekil 4.21 : Turkey Club Marina hava fotoğrafı.....	111
Şekil 4.22 : Turkey Club Marina görünüşü.....	111
Şekil 4.23 : Setur Antalya Marina hava fotoğrafı.....	112

Şekil 4.24 : Setur Antalya Marina teknik servis birimleri.....	112
Şekil 4.25 : Setur Antalya Marina teknik servis birimleri.....	112
Şekil 4.26 : Setur Antalya Marina sosyal tesisi.....	113
Şekil 4.27 : Kamusal kıyı kullanımına barındırdığı otel aracılığı ile kısmen açık olan marina yerleşim modeli.....	114
Şekil 4.28 : Kesit düzleminde yerleşim birimi - kıyı kamusal alanı (otel bloğu) - marina ilişkisi.....	115
Şekil 4.29 : Setur Çeşme Altınyunus Oteli ve Marina'sı.....	115
Şekil 4.30 : Çeşme Altınyunus Oteli ve Marina'sı.....	115
Şekil 4.31 : Çeşme Altınyunus Oteli ve Marina'sı.....	116
Şekil 4.32 : Marmaris Martı marina hava fotoğrafı.....	117
Şekil 4.33 : Marmaris Martı Marina sosyal tesisleri.....	117
Şekil 4.34 : Marmaris Martı Marina sosyal tesisleri.....	117
Şekil 4.35 : Marmaris Martı Marina otel inşaatı ve mevcut idari tesisler.....	118
Şekil 4.36 : Marmaris Martı Marina gelişim projesi.....	118
Şekil 4.37 : Fethiye Ece Marina hava fotoğrafı.....	119
Şekil 4.38 : Fethiye Ece Saray oteli.....	119
Şekil 4.39 : Fethiye Ece Marina sosyal ve idari tesisleri.....	119
Şekil 4.40 : Fethiye Ece Marina sosyal ve idari tesisleri.....	119
Şekil 4.41 : Fethiye'de oluşan yapılaşma görüntüleri.....	120
Şekil 4.42 : Kamusal kıyı kullanımına sosyal tesisleri aracılığı ile kısmen açık olan marina yerleşim modeli.....	120
Şekil 4.43 : Marina sosyal tesislerinin kesit düzleminde yerleşim birimi - kıyı kamusal alanı - marina ilişkisi.....	121
Şekil 4.44 : Marina çekek sahasının kesit düzleminde yerleşim birimi - kıyı kamusal alanı - marina ilişkisi.....	121
Şekil 4.45 : Setur Kalamış-Fenerbahçe Marina.....	122
Şekil 4.46 : Setur Kalamış-Fenerbahçe Marina bölgedeki konumu.....	123
Şekil 4.47 : Setur Kalamış-Fenerbahçe Marina sınır elemanları.....	123
Şekil 4.48 : Setur Kalamış-Fenerbahçe Marina sınır elemanları.....	123
Şekil 4.49 : Bodrum Limanı ve Karada Marina.....	124
Şekil 4.50 : Bodrum Limanı ve marinası.....	125
Şekil 4.51 : Bodrum Karada Marina Çarşısı.....	125
Şekil 4.52 : Bodrum Karada Marina büro ve teknik servis birimleri.....	126
Şekil 4.53 : Turgutreis D-Marin.....	126
Şekil 4.54 : Turgutreis D-Marin içindeki gölet ve çevreleyen restoranlar.....	127
Şekil 4.55 : Turgutreis D-Marin marina alanı ve sosyal tesisler ayrımı.....	128
Şekil 4.56 : Port Bodrum Yalıkavak.....	128
Şekil 4.57 : Port Bodrum Yalıkavak çarşısından görüşler.....	129
Şekil 4.58 : Port Bodrum Yalıkavak çarşısından görüşler.....	129
Şekil 4.59 : Port Bodrum Yalıkavak kamusal alan marina özel alanı ayrımı....	129
Şekil 4.60 : Port Bodrum Yalıkavak karayolu ve sahil yaya yolu bağlantıları duvarlarla kesilmekte.....	130
Şekil 4.61 : Port Bodrum Yalıkavak karayolu ve sahil yaya yolu bağlantıları duvarlarla kesilmekte.....	130
Şekil 4.62 : Setur Netsel Marmaris Marina ve Marmaris Limanı.....	130
Şekil 4.63 : Netsel Marina denizden ticari ve sosyal tesislerin görünüşü.....	131
Şekil 4.64 : Setur Finike Marina.....	132

Şekil 4.65 : Setur Finike Marina – sosyal tesisler ayrımı.....	132
Şekil 4.66 : Park Kemer Marina hava fotoğrafı.....	133
Şekil 4.67 : Park Kemer Marina vaziyet planı.....	134
Şekil 4.68 : Park Kemer Marina – Sosyal birimler birlikteliği ve sınır elemanları.....	134
Şekil 4.69 : Park Kemer Marina – Sosyal birimler birlikteliği ve sınır elemanları.....	134
Şekil 4.70 : Kamusal kıyı kullanımına geniş ölçüde açık olan marina yerleşim modeli.....	135
Şekil 4.71 : Kesit düzleminde yerleşim birimi - kıyı kamusal alanı - marina ilişkisi.....	135
Şekil 4.72 : Göcek Skopea Marina ve Belediye marinası.....	136
Şekil 4.73 : Göcek Beldesi meydanı ve çarşısı.....	137
Şekil 4.74 : Göcek Beldesi meydanı ve çarşısı.....	137
Şekil 4.75 : Alaçatı Agrilya projesi çizimlerinden bir örnek.....	137
Şekil 4.76 : Marinayı kara içine çekerek kamu kullanımının sürekliliğinin sağlanması kesit şeması.....	138
Şekil 4.77 : Belmont Marina, Chicago.....	139
Şekil 4.78 : Porto Carras, Yunanistan.....	139
Şekil 4.79 : Marinanın doğal koyların içine alınarak oluşturulması.....	140
Şekil 4.80 : Port Bonifacio, Fransa.....	140
Şekil 4.81 : Marina del Este, İspanya.....	140
Şekil 4.82 : Deniz alanı içinin doğal ve yapay alanlar ile marina ile yerleşiminin birleştirilmesi.....	141
Şekil 4.83 : Port Camargue, Fransa.....	141
Şekil 4.84 : Port Grimaud, Fransa.....	142
Şekil 4.85 : Port Grimaud, Fransa.....	142
Şekil 4.86 : Kara içine alınan marinanın çevresindeki yerleşim alanıyla bütünleşmekte.....	143
Şekil 4.87 : Marina de Cope, Murcia, İspanya.....	143
Şekil 4.88 : Puerto los Cabos, Meksika.....	143
Şekil 4.89 : Aprillia Marittima, İtalya.....	144
Şekil 4.90 : Port Frejus, Fransa.....	144
Şekil 4.91 : Port Ottiolu, İtalya.....	145
Şekil 4.92 : Marina iskelelerinin kıyı hattından açığa alınarak kıyı kamusal alanının toplumun kullanımına bırakılması.....	145
Şekil 4.93 : Goose Spit Resort Marina, Kanada.....	146
Şekil 4.94 : Montrose, Michigan.....	146
Şekil 4.95 : Dubai kıyı yerleşimleri planı.....	147
Şekil 4.96 : Marina Granert, Berlin, Almanya.....	148
Şekil 4.97 : Marina planlamaları ve kamusal alan ilişkisi önerisi.....	149
Şekil 4.98 : Marina planlama modeli mendirek önerisi.....	150
Şekil 4.99 : Marina planlama modeli mendirek önerisi.....	150
Şekil 4.100 : Öneri marina kesiti ve kamuasal alan ilişkisi.....	150
Şekil 4.101 : Denizi içeri alarak marina planlama modeli önerisi.....	151
Şekil 4.102 : Denizi içeri alan ve denizin içinden geçen marina planlama modeli önerisi.....	151

TÜRKİYE’DE MARINALARIN KAMUSAL KULLANIMA ETKİLERİ VE ÖNERİLER

ÖZET

Turizm hem dünyada hem de Türkiye’de hızla gelişirken aynı hızla detaylanmakta, bünyesinde pek çok turizm biçimleri oluşturmaktadır. Artık dünyada bir golf turizmi, av turizmi, yat turizmi, mağara turizmi vb. pek çok turizm dalı mevcuttur. Bu çalışmada ele alınan marinalar, yatçılık ve yat turizmi de bu turizm dallarından biridir ve en hızlı gelişen, sosyal ve ekonomik getirisi çok yüksek turizm dallarının başında gelmektedir.

Bu çalışmada, popüleritesi hızla artan yat turizminin ana kaynaklarından olan marinaların, sayısının hızla artacağı düşüncesi ile ülkemizde bugüne kadar kamusal alan olan kıyılarda yapılan marinaların incelenmesi ve bundan sonra yapılacak olan marinalarda sunulması beklenen temel ihtiyaçlar dışında, sosyal bir merkez olabilmesi için tasarımında ve uygulamasında yapılabileceklerin araştırılıp belirlenmesi amaçlanmaktadır. Günümüzdeki örneklerinde marina kullanıcısı olarak sadece içindeki teknesine ulaşmak isteyen kullanıcılar olarak sınırlı kalan marinaların, kamusal alanda olmalarından dolayı kamusal bir mekân haline getirilerek, denizi seven, ilgili, denize açılmak isteyen herkesi içine çeken, herkesi deniz konusunda meraklandıran bir yer olabilmesinin araştırılması, ve bulunması zorunlu olan kıyı hattının kamusal alan olarak da varlığını sürdürebilmesini sağlayacak tesisler olabilmesinin araştırılması bu çalışmanın temel amaçlarındandır.

Marinalar ve yat turizmi, sosyal ve ekonomik getirisi yüksek, hızla gelişen ve kıyı ile kent ilişkisi açısından dikkate değer alanlardan biridir. Kıyıların kentle ilişkisi, mimarlıkta önemli bir araştırma alanıdır. Yalnızca coğrafi konumlarından dolayı değil, barındırdıkları kültürel, sosyal, ekonomik potansiyel nedeniyle de kıyı şeritleri farklıdır. Marinalar, hem denizden-karaya hem karadan-denize geçişi sağlayan ve iki yön için de çeşitli özellikleri barındırması gereken yapılardır. Bu "geçiş bölgelerinin" iki tarafında da, konfor, uyumluluk, bağlantı ağları, çevre ilişkileri gibi başlıklarda toplumun tüm kesimlerinin yararını gözetilmesi için; detaylı, araştırmaya dayanan bir tasarım çalışması gerektirmektedir. Birbirinden farklı iki tarafa aynı anda hizmet sunmanın zorluğu, "kıyı"nın doğasının bir sonucudur; ancak kıyılar, yaratıcı mimari müdahale ve doğru işletme politikalarıyla bu çok boyutlu mekânsal hizmeti sağlayabilirler. Günümüzde önemi gittikçe daha iyi kavranan ve ülkemizde sayısının hızla arttığı marinalar; kıyı şeridinin çok yönlü kamusalılığına mimari müdahalenin en başta gelen aracıdır. İnşa ve uygulama aşamalarının kamusal alanda yürütüldüğü marinaların, mekânsal potansiyelinin araştırılması bu çalışmanın hedeflerindendir. Bu araştırmanın sonuçlarına, literatürün ayrıntılı incelemesinin yanı sıra, hem Türkiye’de konuyla ilgili uzmanlar hem de marina yöneticileri ile yapılmış görüşmeler sonucunda ulaşılmış verilerden varılmıştır. Marina planlama ölçütleri

arasında, marina yapılaşmasının ve kullanım biçimlerinin, çevre halkın kıyı şeridi ve doğayla ilişkisini engellememesi başta gelmektedir. Değerlendirmelerin genel sonucu, yeni marinaların kıyı bandını kamusal alan olarak kullanmaya imkân verecek şekilde planlanmasıdır. Bunun sağlanması için, kıyı hattını ve kamusal alanı bölme ihtimali olan tesislerin iç bölgede konumlanması ve kıyı şeridini sosyal tesislerle değerlendirerek kamusal kullanıma açılması gerekmektedir. Bu sayede, marina ve yat turizmi sektörü, mimari müdahalelerle hem toplumsal olarak daha yararlı, hem de ticari açıdan daha başarılı bir hale gelecektir.

Çalışmanın “Marina ve Yatçılık” bölümünde, konuyla ilgili yat, yatçılık, yat limanı, marina, turizm, deniz turizmi ve yat turizmi tanımları tez bağlamında ortaya konulmuştur. Yat, yatçılık ve marinaların gelişimi incelenmiş, Türkiye’de ve dünyada nasıl bir gelişim süreci izleyerek günümüzdeki durumuna geldiği araştırılmıştır. Türkiye’nin yatçılık açısından dünya genelindeki ve Akdeniz ülkeleri arasındaki yeri ve önemi ortaya konmuştur. Daha sonra marinaların sahip olması gereken özelliklere değinilmiştir. Dünyada ve Türkiye’de marinalarla, yat turizmiyle ve kıyılarla ilgili yasal durum yasal durum bölümünde içinde bulunduğumuz ve uygulamalarının ne şekilde yapıldığı hakkında bilgimiz olan turizm kanunu, turizm teşvik kanunu, kıyı kanunu, yat yönetmeliği, yat turizmi yönetmeliği ve bu kanun ve yönetmeliğin uygulayıcısı olan kurullar-odalar-müsteşarlıklar, bu kurumların yetkileri ve çalışma şekilleri incelenmiş, burada ortaya çıkan olumsuzluklara değinilmiş ve diğer bazı ülkelerdeki benzer kanun ve yönetmelikler ve uygulama şekilleri ele alınmıştır. Turistik tesis olarak marinalar ve turizmin bir türü olarak yat turizmi incelenmiş ve marinaların turistik etkilerine, ekonomik bir işletme olarak marinalara ve marina işletmeciliğine değinilmiştir. Marinaların ve yat turizminin turistik tesis olarak genel turizm politikası içindeki yeri ve önemi incelenmiş ve ekonomik tesisler olarak marinaların diğer turistik tesislerle karşılaştırmaları yapılmıştır. Mali olarak ve istihdam sağlama açısından marinaların durumu ele alınmıştır.

“Marina Çevre İlişkisi” bölümünde ise, öncelikle mimari çevre, sosyal – kamusal çevre ve kıyı tanımları tez açısından ele alınarak marinaların bulundukları kentteki, bölgedeki, çevredeki konumlarına değinilmiştir. Bu konumu belirleyecek etmenler olarak da marina talebini belirleyen ölçütler ortaya konmuş, günümüzde denize artan ilgi değerlendirilmiş ve marinaların kullanıcılarının genel profili incelenmiştir. Daha sonra kıyı mekânında marinaların konumunun önemi ve özel mülkiyetli bir yapı olarak marinaların kamusal alan olan kıyılarındaki durumu araştırılmıştır. Kamusal mekânda marinaların konumunun mimari çevre ile ilişkilere etkileri ve sosyal çevre ile etkileşimleri incelenmiştir. Bu özel konumlu yapılar olan marinalarda sürdürülebilirlik konusu değerlendirilmiş ve “Marina Planlamasında Etken ve Kriterler” başlığı altında çalışma bağlamında marinaların yer seçim kriterleri dünya genelindeki kabuller çerçevesinde ortaya konulmuştur. Çevre değerlendirmeleri ekolojik, mimari ve sosyal çevreye ilişkileri açısından incelenmiştir.

“Kamusal Kullanıma Etkileri Açısından Marina Tipleri ve Bazı Öneriler” bölümünde Türkiye’de ve dünyadaki örnekler incelenerek yeni yapılacak marinaların sosyal çevreye etkilerinin kamusal olarak da kullanılabilmesi için öneri plan tipleri oluşturulmuştur. Öncelikle sosyal çevreye etkileri açısından Türkiye’deki Ataköy Marina, Setur Kalamış-Fenerbahçe Marina, Setur Ayvalık Marina, Çeşme Altınyunus Marina, Setur Kuşadası Marina, Bodrum Karada Marina, Turgutreis D-Marin, Port Bodrum Yalıkavak, Netsel Marmaris Marina, Marmaris Martı Marina,

Marmaris Yacht Marin, Marmaris Albatros Marina, Port Göcek Marina, Turkey Club Marina Göcek, Skopea Marina Göcek, Fethiye Ece Marina, Setur Finike Marina, Park Kemer Marina ve Setur Antalya Marina incelenmiş ve değerlendirilmiştir. Daha sonra dünyada uygulanmış veya uygulanmakta olan sosyal çevreyle olumlu etkileşimler içinde bulunduğu düşünülen İspanya, İtalya, Fransa, Meksika, ABD, Kanada, Almanya, Yunanistan, Dubai gibi değişik ülkelerden marina örnekleri ele alınmıştır. Bu incelemeler sonucunda ülkemizde yapılması planlanan marinaların sosyal çevreye etkileri için öneriler oluşturulmuştur. Bu önerilerin oluşturulması için öncelikle Türkiye'deki marinalar kamusal kullanıma kesin olarak kapalı olanlar, kamusal kullanıma kısmen kontrollü bir şekilde açık olanlar ve kamusal kullanıma geniş ölçüde açık olanlar olarak 3 tipte gruplanmış, plan ve kesit şemaları oluşturularak kıyı kamusal alanının hangi noktalardan ne sebeplerle kesintiye uğradığı açıklanmıştır. Sorunların ortaya konmasının ve değerlendirilmesinin ardından yurt dışında bu sorunları çözüm oluşturabileceği düşünülen örneklerde ele alınarak günümüzde yurdumuzda karşılaşılan sorunları çözmek üzere marina plan modelleri oluşturulmuştur.

Çalışmanın “Sonuç” bölümünde ise bütün incelemeler, değerlendirmeler ele alınarak genel bir değerlendirme ve giriş bölümünde ortaya konan kıyılar kimindir, kıyı-kent ilişkisi nasıl olmalıdır, marina binaları ve marina tesisleri tasarım kriterleri bu şartları sağlayacak şekilde nasıl olmalıdır, marina çevre ilişkisi nasıl sağlanmalıdır ve marinalar sosyal tesisler olarak planlanabilirler mi soruları için çözüm önerileri, üretilen öneri plan tipleri kapsamında açıklanmıştır.

IMPACT OF MARINAS TO SOCIAL ENVIRONMENT IN TURKEY AND SOME SUGGESTIONS

SUMMARY

The growth of tourism in Turkey and in rest of the world causes segmentation and the unfolding of recent formats of tourism. Nowadays, new types are developing such as golf tourism, hunting tourism, yacht tourism etc. the marinas, yachting and yachting tourism which have been discussed throughout this work are one of the most quickly flourishing branches and are bringing high social and economical benefit.

In this work, marinas which are the main source of increasing popularity of yachting tourism will be discussed not only as public spaces with some basic spatial requirements but as a potential with their escalating quantity, being social centers by the means of planning an applicational interventions. In current situation, the use of marinas is limited to the need of reaching to the yacht which has anchored in the marina, however, the possibility is to be actualized of marinas to serve as public spaces positioned already in a public space so that it can be point of attraction for the people who like the sea and are curious about yachting. Moreover it has been investigated the potentiality of interaction with the environment so that marinas may grow with the environment in company and many affect its environment in positive ways.

While tourism is in a fast development and a complicated growth, it creates new types of tourist activities. Marinas and yacht tourism, studied in this thesis, is one of these tourism types which develops very fast and has socially and economically high benefits. Examining shorelines in relation with the city is a very large investigation area in architectural studies. In addition to their geographical location, shorelines are culturally, socially and economically unique. Marinas are special types of buildings with sea to land and land to sea transition, and have to own fundamental features special for both sea and land. As these features have to relate to visual comfort, constructive harmony, connection networks, and environmental factors, a very serious work of design study is necessary. Serving both sides is the difficulty belonging to the nature of the shoreline and shorelines are public areas which are able to provide this service variety by the means of the architectural interposition and authentic administrative policies. Marinas are the crucial instrument to control multidimensional publicity of shoreline. To investigate their spatial potential of the marinas as public spaces in regard to their construction and application phases is the main intention of this work. The conclusion of this work is obtained by examining

the related literature and by the interviews with experts and marina administrators. The main expectation from marinas is to serve to everyone not only to the user and to be an interceder for public to reach to sea and to entertain at the shoreline by the means of the social facilities. In this way, marinas and yacht tourism can be more beneficial and subservient for the public life and commercially more profitable.

In the chapter of “Marinas and Yachting”, the concepts of yacht, yachting, yacht harbor, marina tourism, sea tourism and yachting tourism has been defined. The development of yachts, yachting and marinas has been introduced at an historical background. The importance of yachting in Turkey and in the Mediterranean countries has been emphasized. After this general introduction, the underlying principles of marinas have been touched on. In the part of the legal status of marinas and coastlines in Turkey and in the world, the tourism law, about what practical and adequate information exists, encouragement law in tourism, coastline law, yacht regulations, yachting tourism regulations, the committees, chambers and boards, the authorities and working ways of these have been analyzed. The negative results of this system have also been pointed out and the laws, regulations and their working ways in other countries have been expounded. Marinas are touristic facilities and yachting as a form of tourism have been expressed in the terms of administrative methods and economical factors of marinas. Tourism policies have also been unveiled in relation to yachting and marinas in order to clarify the compare marinas to other economical companies. Financial and employment potentials are also related to this topic.

In the chapter of “Relationship of Marinas and Environment”, definitions of architectural environment, social and a public environment and coasts has been primarily discussed while implying the importance of marinas in the city and region. The positioning of marinas can be determined considering as the characteristic of marina demand. The growing sympathy o the sea has been evaluated in accordance with profile of the marina user. After that the issue of being private ownership of marinas in public and areas has been expanded. Positioning of marinas in public areas affects also the architectural outlook and their interaction plays a crucial role for the society. One of the other important aspects of these special buildings is the sustainability. With the title of criterion and factors planning marinas, the choice for location of marinas is subject to discussions and some examples have been analyzed, and environmental evaluation of marinas have been studied.

In the chapter of “Types of Marinas From The Affects of Social Usage and Some Suggestions”, several marinas have been analyzed from different countries and plan types have been constituted in terms of public use. the marinas in turkey have been classified in three groups such as marinas certainly closed to public use, marinas partly open to public use and marinas extensively open to public use. Ataköy Marina, Setur Kalamış-Fenerbahçe Marina, Setur Ayvalık Marina, Çeşme Altinyunus Marina, Alaçatı Agrilya Marina project, Setur Kuşadası Marina, Bodrum Karada Marina, Turgutreis D-Marin, Port Bodrum Yalıkavak, Netsel Marmaris Marina, Marmaris Martı Marina, Marmaris Yacht Marine, Marmaris Albatros Marina, Port Göcek Marina, Turkey Club Marina Göcek, Skopea Marina Göcek, Fethiye Ece Marina, Setur Finike Marina, Park Kemer Marina and Setur Antalya Marina have been examined. Afterwards, som successful marinas in their relation to the social environment form Spain, Italy, France, Mexico, USA, Canada, Germany, Greece and Dubai have been investigated. As a result, some proposals have been established.

Thus, the marina in Turkey models have been composed in order to solve some of the current problems.

In the “Conclusion” part, the results of the analysis from all chapters have constituted a general evaluation. Suggestions for solving the problems displayed in the introduction part have been introduced in terms of the proposed plan types for marinas.

1 GİRİŞ

Homeros milattan yaklaşık 1000 yıl önce “DENİZLER HAYATIN BAŞLANGICIDIR” der.

İnsanoğlunun yaklaşık dört bin yıl önce denizlere açılmasıyla birlikte, akuatik yaşam koşullarının ve tabii ki akuatik görsel kültürün, karadakinden farklı biçimlerde varolduğu düşünülebilir. Denizin, kara canlıları için yıkıcı engellerle dolu, yabancı ve güvenlikten uzak bir ortam olduğu ortadadır. Böylelikle, deniz üzerinde yüzen mekânlar, karadakinden farklı bir görseelliğin kültür alanını oluşturmuşlardır. Zira yüzer mekânların, elverişsiz ve alışılmamış yaşam modeli; değişik-değişken bir fiziksel mekân yaratmakta ve insanları sanki amfibik bir ara tür gibi yaşamaya zorlamaktadır.

Son yıllarda dünya nüfusunun dörtte birinin milyar dolarlarla ifade edilen harcamalarda bulunarak yaptıkları geziler, turizm olayının günümüzde en çok sözü edilen, gelişmesi için çabalar harcanan bir olay haline gelmesine neden olmuştur. Turizme yönelen ülkeler elde ettikleri döviz girdileri ile ekonomilerine rahat nefes aldirmişlardır.

Turizm hem dünyada hem de Türkiye’de hızla gelişirken aynı hızla detaylanmakta, bünyesinde pek çok turizm biçimleri oluşturmaktadır. Artık dünyada bir golf turizmi, av turizmi, yat turizmi, mağara turizmi vb. pek çok turizm dalı mevcuttur. Bu çalışmada ele alınan marinalar, yatçılık ve yat turizmi de bu turizm dallarından biridir ve en hızlı gelişen, sosyal ve ekonomik getirisi çok yüksek turizm dallarının başında gelmektedir.

Yurdumuz özellikle yat turizminin gelişmesi için gerekli çevresel imkânlarla sahip dünyanın sayılı ülkelerinden birisidir. Bunun devamı ise kamusal alan olan kıyılarımızı koruma tedbirleri almamızla mümkündür. Bu tedbirlerin başında da marinalar gelir. Çünkü modern bir marina,

- Mevcudiyeti ile deniz araçlarını ve denizcileri,
- Hizmetleri ile doğayı, tekneyi, sahibini koruyan,

- Ülkeye yeni iş sahaları ve döviz geliri sağlayan,
- Eğlence, spor ve sosyal aktiviteler merkezi,
- Yat turizminin kalbi,
- Sahillerimizin medeniyet simgesi tesislerdir (Dağcı, 2004).

d-Marin Turgutreis genel müdürü Ali Erkan Bezirgân, bugün dış ticaret açığının yüzde 42'sini karşılayan, ihracatın %27'si kadar döviz kazandıran, doğrudan 750.000, dolaylı olarak 2.5 milyona yakın insana istihdam sağlayan, Türkiye'nin kalkınma ve gelişmesinin lokomotiflerinden biri olan turizm sektörü içerisindeki en önemli bölümlerden birini yat turizminin oluşturduğunu belirterek, şöyle devam etmektedir: “ülkemizde yat kiralamaya gelen bir yatçının, ortalama kalış süresi 11 gün ve günlük ortalama harcaması 51 dolardır. Özel yatı ile gelen yatçının ülkemizde kalış süresi, ortalama 31 gün, günlük harcaması ortalama 104 dolardır. Yani, bir yatın getirdiği döviz, 30 turistin harcamalarının toplamına eşittir.” (Bezirgân, 2006).

Atatürk'ün “En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci milleti yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz. Denizciliği Türkün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız” vecizelerinden hareketle:

1. Sahili bulunan denizlerdeki hak ve menfaatlerimizi koruyabilmek için,
2. Ülke endüstrisini geliştirmek, ekonomisini girdilerini arttırmak için,
3. Mevcut potansiyeli kullanıp, deniz turizmi konusunda gereken gelişmeyi sağlamak ve bu potansiyelini ekonomiye aktarmak için DENİZCİ BİR ÜLKE olmak zorundadır (Üren, 2003).

Denizci bir ülke olurken denize açılmak için kullanılacak olan kıyı alanlarının kamusal alanlar olduklarını da anımsayarak hareket edilmesi gerektiği ortaya çıkmakta ve kıyı yapısı olan marinaların da kamusal mekanın parçası olan kıyı yapıları olarak planlanmaları gerektiği ortaya çıkmaktadır.

En basit anlamıyla “marina”, her boyda teknelerin ve yatların barınmaları için özel bir mendirekle çevrilen veya bir liman içinde ayrılan su alanıdır. Günümüzde modern bir marinanın en önemli görevi, genç nesillere denizi sevdirmek, ikinci kuşaklar için emeklilik süresini zevkli, sağlıklı bir meşgale haline getirmek, iş hayatının stresi altında ezilenlere nefes aldirmek, eğlence, spor ve sosyal aktiviteler

gerçekleştirebileceği bir ortam yaratmaktır (DTO, 2005). Bu amaçları gerçekleştirirken yapıldığı mimarî ve sosyal çevreye olabilecek olumsuz etkilerin minimize edilmesi ve bunun ötesinde kamusal alanda bulunmasından dolayı kamuya hizmet etmesi ve topluma olumlu katkılar yapması beklenir.

Modern bir marina, deniz araçlarını ve denizcileri doğal felaketlerden korumaktan öte, hizmetleri ile değişik kültürlerden değişik renk, dil ve dinde insanların huzur ve güven içinde bir araya gelmelerini sağlayan, taraflara iyi ev sahipliği ve iyi misafirlik kurallarını kimseyi incitmeden öğreten ve verdiği hizmetler karşılığı hak ettiği döviz girdisini ülkeye sağlayan yat turizmin kalbi, kıyıların medeniyet simgesi tesislerdir. İtalya'nın 6500 km uzunluğundaki kıyılarında 380, her yönü ile daha güzel, değişik, zengin 8300 kilometrelik kıyılarımızda ise sadece 31 marina bulunmaktadır (DTO, 2005). Burada bahsi geçen marina sayısı da gerek turizm bakanlığı, bayındırlık bakanlığı gibi devlet kurumları tarafından verilen sayılar olsun, gerekse de özel kurumlardan alınan sayılar olsun büyük farklılıklar göstermektedir.

Yat turizminde sayısal değerlere bakıldığında, tüm Avrupa'da 1.500.000 özel ve ticari yat; ve Akdeniz çanağında yaklaşık 300.000 yat kapasiteli marinalar görülmektedir.

Avrupa ülkelerinden kaynaklanan potansiyel için, Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerde yat turizmi için alt yapı hazırlanmaktadır. Avrupa yatçılarının hedef ülkeleri arasında İspanya, Fransa, İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Yunanistan, Türkiye bulunmaktadır. Türkiye halen sayılan bu ülkeler arasında birçok nedenden dolayı sonuncu ülke olma özelliğini korumaktadır. Türkiye alacağı önlemlerle Avrupa pazarı için bir numaralı yatçılık bölgesi haline gelebilme ve 10 milyar dolar döviz girdisi yaratma şansına sahiptir (Dağcı, 2004).

Ulaştırma bakanlarımızdan Binali Yıldırım da konuyla ilgili olarak, Akdeniz çanağında 300.000 yat bağlama kapasitesi bulunduğunu belirterek, "Türkiye bunlardan en fakiri, 5 yıl içinde yat bağlama kapasitesini 20 binin üzerine çıkarmayı planlıyoruz demektedir (www.ulastirma.gov.tr, 17.08.2006).

1.1 Problemin Ortaya Konması

Kıyılar kimindir? Kentin denizle ilişkisini tanımlayan kıyı çizgisi, özel mülkiyete ait olabilir mi? Bu toplumsal gruplaşma var olan dengeleri olumsuz yönde zorlarken,

farklı sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu noktada en büyük önem ise sınırı oluşturan kıyı çizgisine atfedilebilir. Çünkü o denizle karayı, dolulukla boşluğu buluşturan noktada yer almaktadır, sorun orada düğümlenir. Kıyı, kavramları buluşturur, ayrıştırır ya da birbirlerine dönüştürür. Örneğin boşluğu doluluğa, doluluğu ise boşluğa.

Anayasamıza göre kıyılar kamunundur... Anayasanın 43'üncü maddesindeki; *“Kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarla sahil şeritlerinin kullanım amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir.”* hükmü ile kıyılarının korunması ve kullanımı anayasal güvenceye bağlanmıştır. Bu yasal durumun ötesinde toplumun giderek çevresine ve özellikle kıyı kullanımına daha duyarlı hale geldiği de görülmektedir.

Anayasamıza göre kıyılar kamunun olmasına rağmen ülkemizde, kıyılarla ilgili tüm araştırma ve planlama tartışmaları iki önemli konu üzerinde olmaktadır:

- Kıyıların daha fazla turizme açılabilir hale gelmesi,
- Kıyı üzerinde yer alabilecek tesislerinden dolayı bu alanların kullanıcı sayılarının sınırlı olarak kalması.

Kıyıların kent ile ilişkisini incelemek mimarlıkta geniş bir araştırma alanıdır. Yalnızca coğrafi konumlarından dolayı değil, yarattıkları kültürel, sosyal, ekonomik potansiyel nedeniyle de kıyılar farklıdır. Marinalarda denizden karaya-karadan denize geçişi sağlayan, her iki yön için de belli başlı özellikleri barındırması gereken yapılar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu özelliklerin her iki tarafında; deniz ve kara, konfor, uyum, bağlantılar, çevre ilişkileri gibi şartlarını en elverişli şekilde sağlayabilmesi çok dikkatli ve geniş perspektifli bir tasarım çalışmasını gerektirmektedir. Marinalar mimari anlamda ele alınacak olursa, konuya daha çok kara tarafından ve kara ile, çevre ile ilişkilerinden ve marina yapılarında ihtiyaç duyulan binaların tasarım ilkeleri olarak incelenmesinin gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Bu tasarım kriterlerinde ilk maddeyi oluşturacak olan da, kamusal mekânda bulunacak marinaların çevreleriyle ilişkilerinin değerlendirilmesi ve çevresiyle ilişkisinin daha çeşitlenerek kurulabilmesinin olanaklarının aranması gelmektedir.

Marinalar, özel mülkiyetli alanlar olarak bulundukları kıyı bandı açısından bir bitiş-başlangıç noktası veya sınır elemanı olmaktadır. Yapım aşamasında genellikle belirli bir bölgeye hizmet edecek bir toplumsal merkez olması düşünülse de, teknelerin güvenliği ve kullanıcı kesiminin sınırlılığı dolayısıyla sadece belirli bir kesime hizmet eden yapılar haline gelmişlerdir. Marinaların bu niteliği ile kıyıların kamusal alan olması çelişkili bir durumu ortaya çıkarır. Özel alan ve kamusal alan özelliklerini birleştirebilmek için kullanıcılarının çeşitlenmesi ve marinaların daha çok kişiye açık alanlar haline gelmesi gerekmektedir. Tasarım aşamasında zorlayıcı bir faktör olan marina kullanıcılarının çeşitliliğine ek olarak kullanıcı sayısının çok fazla artması da yeni tasarım problemleri ortaya çıkartacaktır.

Kanunlarımızda kamusal alan olarak da tanımlanan kıyı alanlarının, bu nedenle sadece özel izinle yapı yapılmasına ve değerlendirilmesine olanak tanınan bölgeler olmasından dolayı ve bu alanların insanların spor yapma, gezinti, temiz hava alma, piknik vb. amaçlarla kullandığı ve özellikle yaz aylarında bir araya geldiği noktalar olduğundan, ülkemizde niteliği gereği hepsi sahil bantları üzerinde yer alan marinaların, bulundukları kamusal alanlara etkilerinin incelenmesi ve bulundukları kamusal alanda sosyal merkez olacak şekilde işlevlendirilerek herkesin kullanabileceği ve denize karşı olan ilgilerini karşılayabileceği kamusal mekânlar olarak değerlendirilmesinin gerekliliği ve uygulanabilirliği incelenmesi gereken bir konu olarak görülmektedir.

Bu tesbitler sonucunda oluşan paradoks şu şekilde özetlenebilir; marinalar bulundukları konum ve işlevleri düşünüldüğünde insanların denize açılması için bir ara noktadır, ancak bulunduğu ara noktada; kıyıda, kamuya hizmet ederek tüm toplumun denize açılmasında aracı olması beklenirken günümüzde güvenlik sorunları nedeni ile sadece belli bir kesime hitap edebilmektedir. Denizden tekneleri ile yararlananlar, karada yaşayanların denizle ilişkisini kesmektedirler.

Günümüzde getirileri her geçen gün daha iyi kavranan marinaların sayısında ülkemizde gelecekte çok büyük bir artışın olacağı öngörülmektedir. Ancak marinaların nitelikleri gereği kamusal alan olan kıyılarda yer almaları toplumun denizden yaralanmasını kısıtlayan, dolayısıyla bu olumlu gelecek perspektifini gölgeleyen bir durumu bu sayısal artışa paralel olarak yaratmaya da adaydır. Giderek çevresine daha duyarlı hale gelen toplumun yeni marinaların yapımına gösterdiği tepki bu sakıncalı durumun artık öngörüü aşıp somut ve güncel bir gerçekliğe

dönüştüğünün açık işaretidir. Bununla birlikte bu önemli sakıncaya çözüm arayışlarının son derece sınırlı kaldığı görülmektedir. Bu bakımdan tezin en önemli amacı, Türkiye’de kısa sürede gündeme gelmesi beklenen çok sayıdaki marinanın tasarımında bu problemin nasıl çözülebileceği konusuna belirli bir ışık tutabilmektir

1.2 Amaç

Her konuda olduğu gibi doğal olarak yat turizmi de ülke koşullarıyla yakından ilgilidir. Gelişmekte olan ülkemiz yat turizminde de hızlı bir gelişim içerisinde ve bazı sıkıntılar yaşamaktadır. Ancak günümüzde turizm ülkemiz için öncelik taşıyan sektörlerden birisidir ve bu sektörden giderek artan oranda katkılar beklenmektedir. Bu ise ülkenin, elverişli tüm turizm türlerinden ve mekânlarından yararlanmasını zorunlu kılar. Türkiye’de geliştirilebilecek ve daha fazla yararlanılabilecek bir turizm çeşidinin de yat turizmi olduğu Akın (2003) tarafından belirtilmektedir.

Yat turizmi bugün için dünyanın hemen her yerinde yoğunlaşan turizm talebi içerisinde insanların özgürlük, doğaya yakınlık, amatör spor zevkini tatmini, yeni yerler keşfetme ve kentleşmenin olumsuz etkilerinden uzaklaşma isteklerine yanıt veren bir turizm dalı olarak Avrupa ülkelerinde, özellikle de Akdeniz’de önemini her geçen gün arttırmaktadır. Ülkemiz yatçıların istediği bütün doğal imkânları sunabilecek konumdadır. Ancak halihazırda Akdeniz’de mevcut yat turizmi potansiyeli ülkemiz kıyılarında yoğunlaştırılamamıştır (Akın, 2003). Akdeniz’de diğer ülkelerin yatçıları ülkemiz kıyılarına ve ülkemiz tesislerine çekilmeye çalışılırken Karadeniz’de de marinacılığın öncüsü olup bu bölgedeki liderliğimizi oluşturabiliriz.

Bu çalışmada, popüleritesi hızla artan yat turizminin ana kaynaklarından olan marinaların, sayısının hızla artacağı düşüncesi ile ülkemizde bugüne kadar kamusal alan olan kıyılarda yapılan marinaların incelenmesi ve bu amaç doğrultusunda bundan sonra yapılacak olanlarda standart ihtiyaçların karşılanmasının ötesinde; marinaların sosyal bir merkez de olabilmesi, çevre halkın denizle olan ilişkisini kolaylaştırması için tasarım aşamasında nelerin dikkate alınması gerektiğinin tez kapsamında araştırılıp belirlenmesi amaçlanmaktadır. Günümüzdeki örneklerinde marina kullanıcısı olarak sadece içindeki teknesine ulaşmak isteyen kullanıcılar olarak sınırlı kalan marinaların, denizi seven, ilgili, denize açılmak isteyen herkesi içine çeken, herkesi deniz konusunda meraklandıran bir yer olabilmesinin

araştırılması, çevresiyle birlikte gelişen, büyüyen, yaşayan çevresinden etkilenen ve çevresini olumlu yönde etkileyen yapılar olabilmemesinin çözüm yolları üzerinde durulmaktadır.

1.3 Kapsam - Yöntem

Ülkemiz sınırları içindeki mevcut marinaların konu bağlamında incelenmesi, yapılması planlanan marinaların konu yönünden ele alınarak araştırılması ve ülkemizde ileride yapılacak marinalara konu bağlamında bakış bu çalışmanın temel kapsamını oluşturmaktadır.

Tez içeriğindeki marina incelemelerinin sadece Türkiye sınırlarındaki marinalar ile sınırlı tutulmasının sebebi, hem marinalara hem de marinaların işletmecilerine, yöneticilerine ulaşılabilirlik olanaklarının yüksek seviyede bulunmasıdır.

Yat turizmi ve marinalar Türkiye kıyılarında yeni ve yeterince incelenmemiş bir konu olduğundan, araştırmanın bütün safhalarında ilgili yazılı kaynakların azlığı hissedilmektedir. Marinalar konusunda mevcut yazılı kaynakların sınırlılığından dolayı çalışmada yöntem temel olarak, literatür incelemesine dayanan, tezin amaçları doğrultusunda bir sistemleştirmedir. Buna yardımcı olarak yerinde inceleme ve gözlem, kişisel görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmelerde genel olarak karşılıklı mülakat şeklinde gerçekleştirilmiş olup, ilgili kişilerle görüşmeler tez ana ve alt başlıkları üzerinde yoğunlaşacak şekilde yönlendirilmiştir. Görüşülen kişilerin bağlı bulunduğu kurumların marina planlamasındaki sosyal mekân özelliklerine yaklaşımları ve kamusal alanın değerlendirilmesine ne şekilde yaklaştıkları değerlendirilmiştir. İlgili kişilerin bugüne kadarki tecrübeleri aracılığıyla marinaların sosyal mekânlar olarak düzenlenmesinin yolları ve günümüzde yetkili kişilerin bu alanlarda ne gibi çalışmalar yapmakta oldukları incelenmiştir. Bu görüşmeler ve incelemeler sonucunda yurdumuzda faal durumda bulunan 19 marina yerinde incelenerek marinalar, turistik etkileri, ekonomik etkileri bakımından, marina - sosyal çevre ilişkisi, marina - mimari çevre ilişkisi, marinanın kıyıdaki konumu, bulunduğu kentteki konumu başlıkları altında incelenmişlerdir. Sosyal mekân ve kamusal mekân özelliklerini taşıdığı düşünülen yurt dışındaki marina örnekleri de incelenerek bütün bu örneklerin olumlu ve olumsuz yönleri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Türkiye'deki marinalarda sınırlı şekilde yapılmış olan gözlemler ve kişisel temaslar ile literatür incelemeleri ışığında Türkiye'de yapılacak yeni

marinalar için sosyal alanların gerekliliği üzerine bir sistemleştirme çalışmasının ortaya konması hedeflenmiştir.

Ülkemizde sayısının hızla artmasının öngörölmesinden dolayı öncelikle ülkemiz sınırlarındaki mevcut marinalardaki sorunlar ve konu bağlamındaki değerdendirmeleri, olumlu olumsuz yönlerinin belirlenmesi planlanmıştır. Bu belirlemelerden sonra konu hakkında yurt dışı örneklerin olumlu yönlerinin ülkemizde ne şekilde uygulanabilirliğinin araştırılması ve marinaların sosyal mekân haline getirilmesi ile ilgili ortaya çıkacak ortak bir sonuç yeni yapılacak marinaların sosyal mekân olarak da kullanımı için yapılabileceklerin ortaya konması, marinaların çevresiyle etkileşimiyle ilgili ortaya konabileceklerin ele alınması amaçlanmaktadır.

2 MARİNA VE YATÇILIK

Yat limanı, yat kapsamına giren deniz araçlarının konaklayabileceği ve çeşitli gereksinimlerini karşılayabileceği limandır. Yabancı dilde “marina” olan bu terim özellikle denizden yararlanma olanaklarını tanımlamak için kullanılır.

XVII. yy.da korsanların hızlı tekneleri ile mücadele edecek daha hızlı tekneleri geliştiren Hollandalılar bunlara avcı anlamına gelen “YAGHT” ve gemi anlamına gelen “CHIFT” kelimelerinin birleşmesi ile oluşan ve kısaca “avcı yelkenlisi” anlamında “YACHT” adını vermişlerdir.

Hollandalıların İngiltere kralı 2. Charles’a bu yatlardan bir tane hediye etmeleri sonucu yatlar İngiltere’ye, oradan da bütün dünyaya yayılmıştır. Günümüzde yat; savaş, ticaret ve ulaşım amacı gütmeyen, gezi ve spor için kullanılan yelkenli ve motorlu tekneler verilen genel bir addır.

Marina yatırımı sadece turizm getirileri ile değil, bölgeye kattığı artı değerler, iş imkânları, sunduğu yeni hayat tarzı ve sosyal olanakları ile büyük bir kazanç olmaktadır. Marinanın yapıldığı bölgenin her bakımdan merkezi; sosyal merkezi, kültür merkezi, alışveriş merkezi, yaşam merkezi, eğitim merkezi olması ancak marinanın bulunduğu kıyı hattı sebebiyle kamusal alan içinde bulunduğunun göz önünde tutularak tasarlanmasıyla mümkün olabilecektir.

2.1 Yat, Yatçılık, Yat Limanı, Marina, Turizm, Deniz Turizmi, Yat Turizmi Tanımları

Latince’ye Eski Yunanca’dan geçen *amphi* (her iki) ve *bios* (yaşam) kelimelerinin birleşmesinden doğan “Amfibi” kavramı, önceleri “çifte doğaya veya varoluşun iki biçimine sahip olmak”; 17. yy.ın ortalarından itibaren ise “kara ve su gibi iki farklı ortamda yaşayabilirlik”i ifade edecek biçimde kullanılmaya başlandı. Marinalarda uzamsal anlamda kara ve suyun birleştiği kıyı çizgisine vurgu yapan amfibi kavramının en belirgin mimari karşılıklarından biridir.

Antik dönemden beri, savaş ve ticaret amacıyla kullanılan teknelerin sığındıkları doğal koy ve barınaklardan farklı olarak, yatlara hizmet vermek amacıyla ortaya atılmış olan marina olgusu da -tıpkı yat olgusunda olduğu gibi- modern bir kavramdır. Marina olgusuna gelmeden önce, yat olgusunun doğuşuna ve diğer tekne tiplerinden ayrışmasına bakmak, “yat” olarak özel tanım ve özelliklere sahip teknelerin günümüzdeki tanımlanışlarını ele aldıktan sonra, bu özel tür teknelere hizmet vermek amacıyla ortaya çıkmış olan ve “marina” başlığıyla tanımlanan bir dizi amfibi mekâna bakmak gerekmektedir. Daha sonra da marinanın ticari ve kültürel olarak içinde bulunduğu dal olan turizmi incelemek gerekmektedir.

Yat, basit bir tanımlama ile “Gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılan teknelerdir”. Yatçılık, yatların eğlence, spor ve turizm amaçlı kullanılması, yatçı, bu seyahate fiilen katılan, yat kullanan insanlar; şeklinde birer cümle ile tanımlanabilir (Zilli, 1995).

Basit bir tanımlamayla, “ticaret ve savaş amacı taşımayan ve yalnız eğlence amacıyla kullanılan, yelkenli ve/veya motorlu teknelere, kıçtan takma motor ve kürek kullanılmaması durumunda yat denilmektedir.”(Nasman, 1982). Diğer yandan, 1986 yılında yayımlanan Gemi Adamlarının Sayısı ve Yeterliliği Tüzüğü’nde belirtildiği gibi “Spor, gezi ve eğlence amaçlı, 150 grostonu, kütük boyu 33 metreyi ve taşıyacağı yolcu sayısı 12’yi aşmayan ticari gemiler” yat olarak tanımlanmıştır. Son yıllarda, teknik özellikleri gelişmiş yat üretimindeki artış ve yat turizmindeki artış nedeniyle tanımlamada değişikliklere gidilmiş ve 20914 sayılı Yat Turizmi Yönetmeliği’nde yatın tanımı şu şekilde genişletilmiştir: “Yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları yolcu sayısı 36’yı geçmeyen, yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan, tonilato belgelerinde “Ticari Yat” ve “Özel Yat” olarak belirtilen deniz araçlarıdır.”(RG; 1991). Resmi bir tanımlama olmasına rağmen bu tanımlamada “yat”ın yat kelimeleriyle açıklanması bir problem olarak görülmektedir. Bu tanımlama, idari birimlerde de konu hakkındaki yaklaşımının ne kadar sağlıklı olduğunun ve ne derecede önem verilerek ele alındığının bir göstergesidir.

Uluslararası tanımlamaya göre, “sadece spor veya gezi amacıyla inşa edilmiş ve yelken yada makine veya her ikisiyle hareket edebilen her çeşit deniz teknesi “yat”tır (Atalay, 1995). Bir başka görüş kürekli tekneler hariç, her türlü motorlu veya yelkenli teknenin yat sayılabileceği doğrudur. Buna göre genellikle çocuklara

denizciliği öğreten optimist tekneleri de, Atatürk'ün Savarona'sı da “yat” olarak adlandırılabilir.

Yat tanımlarının ardından yatları barındıran yat limanı – marina tanımları ele alındığında; Amerikan motor ve tekne yapımcıları ulusal birliğince (National Association of Engine and Boat Manufactuors) 1928 yılında yapılan marina kavramının genel tanımı: “Marina, rekreasyonel tekneler için yapılan kıyı tesisleridir ve yalnızca, her türdeki rekreasyonel tekneler için bağlama, donanım ve hizmet olanakları sağlar” şeklindedir. Daha sonraları modern teknelerin gelişmesiyle oluşan servis kolaylıkları sonucunda bu kelime, yatçıların yanaştıklarında yemek yeme, sıcak duş-çamaşır-wc, tamir, yakıt ihtiyaçlarını giderecekleri dükkanlar, iletişim ve ulaşım imkânları sağlayabilecekleri mekânlar olarak detaylıca tanımlanmıştır (Donald, 1977).

Yat Turizmi Master Planı'na göre marina, yabancı dilde liman karşılığı olan ve İngiltere'de özellikle denizden yararlanma imkânlarını tanımlamak için kullanılan terim olarak belirtilmiştir.

Berry'nin tanımı: “Yat limanı yatlar için dizayn edilmiş limandır. İdeal yat limanı, dalga hareketlerinden, korunmayı sağlayan ve navigasyon (seyir) için yeterli derinliğe her zaman sahip olan deniz veya kanallardan oluşan birleşik derin su, yelken veya gezinti bölgelerine 24 saat geçiş olanağı olan limandır.” (Lawson. F. ve Baud-Lovy, M., 1977) şeklindedir. Ancak bu tanımlamalara karşıt olarak kıyıda yer alan marinalar kamusal alan üzerinde bulunmaktadır. Bu sebeple de sadece teknelere ve tekne sahiplerine değil kıyı yerleşiminin sakini olan herkese hizmet eden tesisler olmak durumundadırlar. Bu sebeple tasarımları sırasında bu kamusal alanda olmalarından dolayı ortaya çıkan özelliklerin de göz önünde bulundurulması önemle değinilmesi gereken bir nokta olmaktadır.

Marina kelimesi etimolojik olarak, “deniz ve denizcilikle ilgili” anlamına gelen Latince “*marinu*”dan türeyen İtalyanca ve İspanyolca'daki *marino* 'nun dişil halidir ve “motorlu tekneler ile yatların güvenli bir şekilde demirleyebilecekleri dok veya havza” anlamına gelmektedir (Merriam-Webster's Unabridged Dictionary, 2000).

Amerikan motor ve tekne yapımcıları ulusal birliğince yapılmış olan tanımın devamında toprak, su ve özel servis kolaylıklarının gelişimini kapsayan bir liman tanımı vermeye çalışılmıştır. Buna göre marina, “Gemicinin uyuma, yemek yeme,

tamir yapma ve gemisinin yakıt ve gıda talebini karşılayan, yelkenini gerebileceği, alışveriş yapabileceği, haberleşmenin, teçhizatın, ulaşımın sağlanabildiği bir faaliyet alanı yaratan yerdir.” (Dinçer, 1989). Bu tezde de ortaya konulmak istenen hipotez marinanın sadece denizcilere hizmet etmekten başka, denizle ilgili herkesin denize açılabilceği bir geçiş noktası, kıyıda olmasından dolayı kamusal mekân özelliklerine de sahip tesisler olmasıdır.

Türkçe’de “Marina” kavramı yaygın olarak kullanılmasına karşın, Yat Turizmi Yönetmeliği’nde böyle bir kavram yer almamakta, bunun yerine “Ana Yat Limanı” kavramı kullanılmaktadır. Yönetmelik, limanları, alt ve üstyapı niteliklerine ve bunlara ilave olarak sağladıkları imkânlarla göre sınıflandıran ve belgelendiren dört kategori saptamıştır: Ana Yat Limanı, Tâli Yat Limanı, Yat Yanaşma Yerleri ile Yat Çekkek Yerleri (RG, 1991). Ancak ülkemizdeki hemen hemen bütün yat limanı işletmecileri tesislerini “marina” olarak adlandırmakta ve bu terimi uluslararası boyutta da herkesin anlayabileceği şekli ile kullanmayı tercih etmektedirler. Bu sebeple bu tezde de yat limanı yerine marina kavramının kullanılması tercih edilmektedir.

20. yüzyılın dünya savaşları, her ne kadar insanlık için büyük yıkımlara neden olmuşsa da, aynı zamanda yabancı ulusların birbirlerini ve ülkeleri tanınması, kitle hareketine neden olması açısından turizm olgusunu yaratan öğelerin başında gelir. Zamanla endüstrinin gelişmesi, teknolojiadaki ilerlemeler, ulaşımın kolaylaşması, bireylerin refah düzeylerindeki artış, turizmin giderek gelişmesine neden olmuştur.

Etimolojik olarak “turizm” sözcüğü, Latince’de “bir yerden bir noktadan hareketle, yola çıkıp tekrar aynı noktaya veya yere dönmeyi” ifade eden “tornus” dan gelmektedir (Korça, 1993). Rönesans döneminde, bilim ve sanat merkezlerine gelenler veya buralara yönelik seyahate çıkacaklar için yöre hakkında bilgi sahibi olma ihtiyacı kendiliğinden ortaya çıkmıştır. Bunun için ilk rehberin 1672 yılında Fransa’da Saint Morice Piskoposu tarafından düzenlenmesi ilginçtir. “Tur” sözcüğü de bu yapıyla ortaya çıkmıştır (Eralp, 1983). Fransa içinde seyahat anlamına gelen “Tur” sözcüğü, İngiltere’de anlam değiştirmiştir. İngiltere’den Avrupa’ya giden soyluları, İngiltere içinde seyahat edenlerden ayırmak için turist kelimesi ortaya çıkmıştır (Eralp, 1983). İlk kez 1800’de Pegge tarafından “tourist” şeklinde kullanılmış, 1811’de ise, Sporting Magazine’de “tourism” olarak geçtiği kaydedilmiştir (Çubuk, 1984).

İlk bilimsel turizm tanımlamasının Giornale Degli Economisti’de yayımlanan bir makale olduğu bilinmektedir. E.Güyer-Freuler’in 1905’te yaptığı tanıma göre “Modern anlamdaki turizm; ticaret, endüstri ve küçük sanatların gelişmesi ve ulaştırmanın mükemmelleşmesi üzerine özellikle halkların ve toplumsal sınıfların daha çok kaynaşmasının sonucu olarak artan, dinlenme hava değişikliği ve çevre güzelliğine uyanan eğilim, tabiattan zevk almaya dayanan bir olay” gibi yorumlanarak ele alınmıştır (Çubuk, 1984). Turizmin bu tanımı, genellikle turistik bir tesis olarak görülen marinaların, daha önceki bölümde ortaya konan kamusal alanda olmalarından dolayı topluma hizmet eden mekânlar olmalarının gerekliliği gerçeğini desteklemekte ve marinaların sadece kamusal alanda olmalarından dolayı değil, aynı zamanda turistik bir tesis olmalarından dolayı da bütün çevre halkının erişimine açık olmasının gerekliliğini göstermektedir.

Turizm olayı karmaşık ilişkiler ve olaylar bütünüdür. Bu nedenle incelenmek istendiğinde kaçınılmaz olarak ekonomi, sosyoloji, ekoloji, işletme, politika gibi birçok bilim dalının faaliyet alanına girmekte ve bu çok çeşitli bilim dallarının yöntem ve bulgularından yararlanma zorunluluğu doğmaktadır.

Deniz turizmi ise, denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri olarak tanımlanmaktadır (DTO, 2004). Deniz Turizmi’nin birçok meslek faaliyeti kolundan biri de, Yat Turizmi’nin konusu olan marina yatırımları ve işletmeciliğidir (Oral ve diğ., 2002).

Başlıca deniz turizmi etkinlikleri;

1. Yat Yatırımları ve İşletmeciliği
2. Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği
3. Kruvaziyer ve Feribot İşletmeciliği
4. Günlük Gezi Tekneleri İşletmeciliği
5. Dalış Turizmi ve Su Sporları İşletmeciliği
6. Yat İmalat ve Çekek Yerleri İşletmeciliği
7. Yat Malzeme Satış Hizmetleri İşletmeciliği, şeklinde sıralanabilir.

Deniz turizmi, Türkiye'ye her yıl 2 milyar dolar döviz kazandırmaktadır. Bütün dünyada son on yılda ticaret hacmi % 9 büyürken, turizm % 12 oranında büyümüştür. Turizm Türkiye'de son 15 yılda ulusal ekonominin en hızlı büyüyen sektörlerinden biri olmuş, turizm geliri ihracat gelirinin üçte birini aşmıştır (Kara ve Emecen, 2002). Deniz turizmi sektörlerinin tümünün ülkemizin turizm döviz gelirleri içindeki payı da %20-25 kadardır (Türkiye Turizm Stratejisi, 2006).

Yat turizmi insanın özgürlük, doğaya yakınlık, spor, macera gibi güdülerine yanıt veren dolayısıyla çok yönlü doyum sağlayan bir turizm dalıdır. Önemli bir nokta da, böyle bir turizm dalının, başka insanların doğayla yakınlığını, özgürlüğünü, spor ve rekreasyon imkanlarını daraltmamasıdır. Kamusal alanda bulunan marinaların tüm kamuya hizmet edebilen ve insanları doğayla buluşturan, imkanlar sunan tesisler olmaları gerekmektedir. Bu bakımdan tezde bu konuya odaklaşılacaktır.

Kişinin yata ulaşması, belirli bir gezinti sonucu tekneyi terk etmesi arasında yat turizmi gerçekleşir. Yat hizmetleri yanında havaalanı yat arası transferler, yatlar ve turist için kara ve deniz hizmetleri yat turizminin tamamlayıcı hizmetleridir. Yat turizmini oluşturan yat, yatçı ve işletme türleri kendi içlerinde birçok türe ayrılmıştır. Yatlar, yelkenli, motorlu ve karma (yelkenli ve motorlu) olmak üzere üç tiptir. Yachting World dergisine göre (2004) Akdeniz'de dolaşan yatların % 73'ü yelkenli ve % 27'si motorlu yat tipindedir.

Kişilerin gelir düzeyindeki artış boş zamanların fazlaşması insanların seyahat etme, doğaya yakın olma, amatör spor zevkini tatmini, yeni yerler keşfetme, hızlı şehirleşme sonucu oluşan kirlilikten kalabalık ve gürültüden kaçma isteğinin cevabı olarak yatçılık ortaya çıkmıştır. Bu isteklerin her biri popülerliğini giderek arttıran ve tüm toplumun arzu etmeye başladığı konulardır. Ortaya çıkan bu yeni isteklerden biri olan yatçılık da bütün aktiviteler gibi kendine has barınma mekânlarına – tesislere yani marinalara ihtiyaç duymaktadırlar ki burada marinayı tasarlayacak olan mimarların marinanın bütün gereksinim ve çevreye etkilerini inceleyerek tasarımını gerçekleştirmesi önemli olmaktadır.

2.2 Yat ve Yatçılığın Gelişimi

15.yy.da Hollandalıların, Kuzey Denizi'nde ringa balığı yakalamak amacıyla *Buss* adını verdikleri balıkçı teknelerinin pupalarına, bir yüzyıl sonra mizana ve üst seren

yelkenlerini takmaya başlamalarıyla, daha hızlı seyir eden teknelerin de evrimi başlamış oluyordu. Öte yandan daha bu dönemde İngiltere, Hollanda gibi, ülkenin iç kısımlarında geniş ve yaygın su yolu şebekesine sahipti. 17. yy.dan itibaren, sulak alanların ıslahı ve kanal inşa yöntemlerindeki gelişmeler sonucunda oluşan bu su kanalları şebekesinde, ülke içindeki karayolu şebekesi kadar yoğun bir tekne akışı gerçekleşmekteydi. Yatın spor amaçlı kullanımı ise, 1660'da İngiltere Kralı II. Charles'ın Monarşisini yenileme kararı ile birlikte gerçekleşti. 1720'de, II. Charles'ın ölümünden 35 yıl sonra, ülkedeki yat ve yatçı sayısı o kadar artmıştı ki, *The Cork Water Club* adında dünyanın ilk yat kulübü kurulmuştu (Özer, 1990). Yaygınlaşan eğlence amaçlı tekne kullanımı yalnızca Avrupa'da değil, Amerika'da da etkili olmaya başlamıştı. Eğlence amaçlı tekne endüstrisinin büyük bir hız içerisinde genişleyerek yaygınlaşması, hem talebin fazlalığıyla, hem de talebi yönlendiren medyanın bu alana gösterdiği ilgiyle bağlantılıydı. 1930'lara gelindiğinde yalnızca A.B.D.'de 1,5 milyon özel tekne sahibi bulunmaktaydı (Özer, 1990).

Ülkeler, mevcut koşullarına göre yat yapımında ve denizcilik sektöründe farklı gelişmeler göstermişlerdir ve bu gelişmelerin temelinde, denge, emniyet ve hız faktörleri rol almıştır. Bu sebeple 1890'da alüminyum yat gövdesi üretilmiş, tekne enleri daraltılmıştır. İlerleyen yıllarda yat inşa sektörünün önemi artmış ve daha planlı adımlar atılarak yat yapım eksperleri ortaya çıkmış ve günümüzün modern yatlarının ilk prototipleri yapılmaya başlanmıştır. 1946'da naylon, yelken bezi olarak ilk defa kullanılmış, 1950'li yıllarda ilk polyester ve fiber tekneler inşa edilmiştir (Herreshoff, 1963).

İkinci Dünya Savaşı'nı takip eden barış ve refah süreci boyunca, özellikle de 1950'lerin sonlarından itibaren kişisel yat sahipliği artmış, 19.yy.ın ikinci yarısından itibaren artan ticari ve kitlesel kruvaziyer yolculuğu yerini, bireysel ve eğlence amaçlı yat turizmine bırakmıştır. Günlük yolculuk mesafesi maksimum 30-40 mil olan yatlar için gerekli olan, birbirine yakın ve korunaklı doğal koylara sahip konaklama üniteleri, marinalardır. Akdeniz'de yat turizminin başladığı ve modern marinaların görüldüğü ilk yerler Güney Fransa ve İtalya'dır. Türkiye'de yat turizminin başlaması da, yat turizmine 1963'de başlayan Yunanistan'dan gelen teknelerin Türkiye kıyılarına yaptıkları geziler nedeniyle, 1965 yılında Bodrum-Fethiye hattında başlamıştır.

1970’li yılların başında mürettebatsız tekne kiralama faaliyeti yaygınlaştıkça bu uygulama milyonların dikkatini çekerek yatçılık kendi teknesi olan elit bir tabakaya ait bir turizm türü olmaktan çıkıp kitlesel bir nitelik kazanarak, daha da dikkat çekmiştir. 20. yüzyılın başından itibaren, mutedil rüzgârlara, korunaklı tabî koylara sahip, turizm mevsiminin uzun olduğu Akdeniz kıyılarına, yatçıların ilgisi artmıştır.

Uluslararası yat turizmi ile ilgili literatür incelendiğinde, son zamanlarda Kuzey Avrupa ve A.B.D.’de hem tatil modeli, hem hobi olarak, yat sahibi olma ve yatta tatil geçirmede sıçrama denilecek ölçüde artışlar görülmüştür. 1980’lerde 50 milyonu aşkın Amerikalının yelken ve tekne sporu yaptığı anlaşılmıştır. Günümüzde ise tüm gelişmiş Avrupa ülkelerinde, deniz kıyısı olsun olmasın, yelken ve yat sporunun çok geliştiğini görülmektedir. Dört yılda bir yapılan America Gold Cup’ı üstü üste iki kere kazanan takımın ve şu anki sahibinin denizi olmayan İsviçre’den çıkmış olması da bunun bir göstergesidir. Son yıllarda Avrupa’nın güneyindeki ülkelerde de benzer gelişmeler yaşanmaktadır (Kalemdaroğlu, 2004).

1928’lerden itibaren A.B.D.’de kullanılmaya başlanan marina terimi, 1960’ların ortalarından itibaren bu ülkede tam teçhizatlı 350’nin üzerinde marinaya ulaşmıştır (Çakı ve Bezirgân, 1998). 1980’li yıllardan başlayarak marina yatırımlarında önemli değişiklikler olmuştur. Basit yaşama yerlerinin yerini birinci sınıf hizmet sunan büyük alanlar kaplayan ticari yatırımlar almıştır (Lacey, 1989). Günümüzde dünyadaki örnekleri ile bir bütün olarak turizm kompleksi şeklinde planlanan yeni tip marinalar konferans ve sergi salonlarından, alışveriş merkezlerine, sinemalardan otellere kadar çok değişik faaliyet türleri ile müşterilerine geniş bir yelpazede hizmet sunmaktadırlar. Marinalar hızla yerleşim yerlerinin ve ticari gelişmenin bir parçası haline gelmektedir (James ve Elwin. 1989).

2.2.1 Türkiye’de Yatçılık, Marinalar ve Yat Turizmi

Türkiye’de denizin keşfine ve yat turizminin başlangıcına yönelik ilk etkilenmeler edebiyatımızdaki anlatımlarda kendini göstermiş Ege ve Akdeniz’de yaşayan insanların yaşantılarını, doğanın güzelliklerini anlatan romanlar, büyük şehirlerde yaşayanlarda buraları görme isteği uyandırmıştır. Bu 1950’li ve 1960’lı yıllarda zamanın aydınlarınca düzenlenen “Mavi Yolculuk” adlı gezilerin yapılmasına neden olmuştur. Bu yolculuklar zamanın bakımsız, yöresel balıkçı teknelerinin, çarşılarla

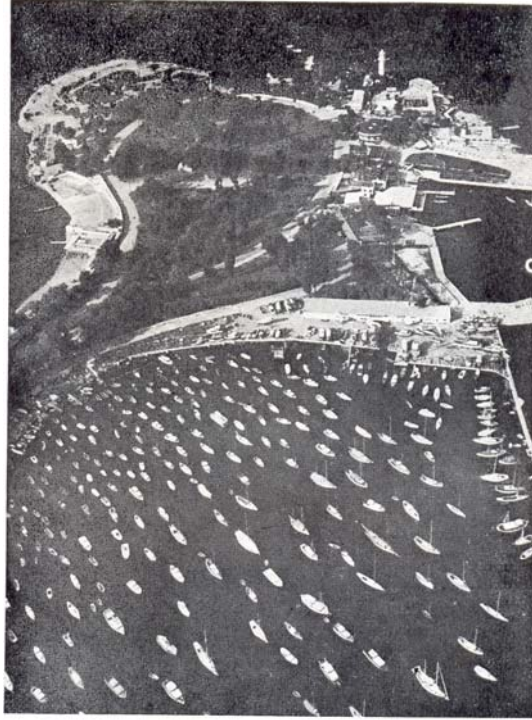
bir iki kamaraya bölünmesi gibi ilkel ve zor koşullar altında gerçekleştirilmiştir. Türkiye'nin yat ve tekne turizm potansiyelini ortaya çıkartan mavi yolculuktan sonra, önce Bodrum ve Marmaris'teki, daha sonra Karadeniz'e kadar uzanan bir bölgede bulunan balıkçı tekneleri ve tırhandillerin modernleştirilmesi, üst yapılarının değiştirilmesi için ilk yatırımlar da başlamıştır (Ören, 1993).

Türkiye'de ilk turist tekneleri 1965 yılında görülmüştür. Bu teknelerin çoğu Yunanistan'dan gelip günübirlik geziler yaparak Yunan Adaları'ndan Çeşme, Datça, Marmaris, Bodrum ve Ege'deki diğer yerleşim merkezlerine uğramışlardır, daha sonraları da Yunanlı operatörler tur programlarına Türkiye'yi almışlardır (Özer, 1990).

70'li yıllarda Batı Avrupalı ve Amerikalı turistler Yunanistan'dan kiraladıkları yatlarla Türkiye'ye gelmişlerdir. Yelkenli tekneleri ya da 20-25 m uzunlukta, havalandırmalı deniz kruvaziyerlerini kullanıyorlardı. Türkiye'de ise o kıyılarda Bodrum yapısı 8-10 m'den büyük olmayan balıkçı tekneleri bulunuyordu. Yunanistan'dan gelen yatların uzun süre kalmaya başlamasıyla, bir takım ihtiyaçlar da gündeme geliyordu. Bunlardan biri barınma ve kışlama, diğeri ise alışveriş ve tamir imkânı sağlayacak yerlerdi. Talebin artışıyla ortaya çıkan tamir ihtiyacını Bodrum karşılıyordu. Ayrıca Bodrum'da oluşan firmalar, tekne boylarını 14-16 m'ye kadar çıkarmayı başarmışlardır.

1960'lı yılların sonunda yatların barınma ve konaklama sorununa çözüm getirmek amacıyla yat limanları yapımı düşünülmüştür. Bu amaçla ilk kez 1967 yılında "Bakanlıklar Arası Yat Limanlarını Planlama ve Teknik Komisyonu" kurulmuştur. Bu organizasyonun çalışmaları sonucunda, ülkemizde herhangi bir istem ve güzergah analiz temeli olmadan II. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1968-1972) yat limanlarının inşa edilmesi planlanmıştır. İlk inşa edilen limanlardan Ayvalık, Armutlu, Çanakkale ve Gelibolu gerçek talebi yansıtmıyordu. Asıl yat rotaları Kuşadası, Bodrum ve Marmaris limanlarıydı (Özer, 1990). Bodrum Yat Limanı'nın 1971'de, Kuşadası Tali Yat Limanı'nın ise 1972'de açılması öngörülmüş, ancak Bodrum Marinası 1976'da, Kuşadası Marinası da Ocak 1977'de işletilmeye açılmışlardır (Doğan, 1988). 1976 yılında İstanbul'da teknelerin bağlanma şekillerini ise şekil 2.1'de görülmektedir.

Diğer marinaların hizmete girmesi ya da varolan marinaların kapasitelerinin artırılması ise, 1980’li yıllardan sonra gerçekleşmiştir. 1980 yılında Turizmi Teşvik Çerçeve Kararı’nda genel esasları içeren 2. maddenin 1. fıkrasında, “Kruvaziyer turizmi, yat turizmi ve marina işletmeciliğinin geliştirilmesi, ulaşım sistemlerinin turizm mevsimi boyunca en yüksek kapasitede hizmet verebilecek seviyede tutulabilmesi için tedbirler alınır ve en kısa zamanda sonuçlandırılır.” denilmiştir.



Şekil 2.1: 1976 sonbaharında Fenerbahçe koyunda karaya çekilmek üzere demirlemiş 200 parçadan fazla yelkenli ve tenezzüh motoru (Sayar, 1977).

12.03.1982’de kabul edilen, 16.03.1982 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ile yat turizminin gelişmesinin önündeki formalite ve mevzuat engeli ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır. Daha sonra 04.08.1983 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan ve daha sonra ismi “Yat Turizmi Hakkında Yönetmelik” olarak değişen, “Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik” ile konu detaylıca ele alınmıştır. Bu kanun ile yönetmeliğin sağladığı başlıca kolaylıklar şöyle sıralanabilir:

- Marinalar ve işletmeciliği belgeye bağlanmış ve özel sektöre de yer verilmiştir,
- Yat işletmeciliği tanımlanarak Kültür ve Turizm Bakanlığı’ndan belge almak zorunluluğu getirilmiştir,

- Yatların ülkemize giriş ve çıkış formaliteleri azaltılarak, Türk Limanları Yat Kayıt Belgesi (Transit log) uygulanmaya konulmuştur,
- Kabotaj kanunu uygulamalarında, turizm ticareti ve ülke döviz kazancı açısından esneklik sağlanmıştır,
- Yıllarca lüks olarak düşünülen yat sözcüğü, her sınıf gezinti teknesi için kullanılmaya başlanmıştır,
- Yat turizmine talebin çoğalmasıyla yat tipi yelkenlerin yapımı bir sektör haline gelmiş ahşap, sac, teknelerin yanı sıra fiberglas tekneler de seri halde üretilmeye başlanmıştır,
- Yabancı yat işletmecilerinin yatak başına belirli bir miktar döviz Turizmi Geliştirme Fonu'na katkı olarak vermesi şartı getirilmiştir.

Yönetmeliğin kabulü ile getirilen kolaylıklar sonucu çok sayıda yat turizmi yatırımı gerçekleştirilmiştir. Ancak yapılan tüm bu yatırımlara karşın, yat turizmi kapasitemiz İtalya, İspanya, Fransa gibi ülkelerle karşılaştırılamayacak kadar küçüktür (Özer, 1990). Ayrıca bütün bu yönetmelik ve çalışmalar sırasında marinaların kıyı kamusal alanında yapılacağına değinilmemiş, bu yönde önlemler alınması düşünülmemiştir.

Planlı dönemle birlikte turizm potansiyelinin tespiti, yatırımların yönlendirilmesi ve buna ilişkin politikalar oluşturulmaya başlanmış ve 1990'lı yıllara doğru aşamalı olarak iyileştirilmiştir (Kara ve Emecen, 2002).

T.C. Turizm Bakanlığı verilerine göre şu anda sahip olduğumuz ve inşaat-ihale aşamaları devam eden marinalar ve kapasiteleri tablo 2.1'de verilmiştir.

Tablo 2.1: Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Yat Limanları

Veriler 14.08.2006 tarihi itibarıyla olup değişkendir. Kaynak: Turizm Bakanlığı

TURİZM İŞLETME BELGELİ YAT LİMANLARI				
LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	DENİZDE	KARADA
1- Setur Kuşadası Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Kuşadası/AYDIN	310	-
2- Ataköy Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Ataköy/İSTANBUL	700	40
3- Akdeniz Kemer Marinası	Tali Yat Limanı	Kemer/ANTALYA	150	150
4- Kaleiçi Yat Limanı	Yat Yanaşma Yeri	Kaleiçi/ANTALYA	90	-
5- Altinyunus Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Çeşme/İZMİR	90	60
6- Atabay Turizm Yat Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Gebze/KOCAELİ	-	60

7- Amiral Fahri Korutürk Yat	Tali Yat Limanı	Fenerbahçe/İSTANBUL	558	-
8- Marmaris Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Marmaris/MUĞLA	676	122
9- Club Marina	Yat Yanaşma Yeri	Göcek/MUĞLA	121	-
10- Setur Antalya Marina	Tali Yat Limanı	ANTALYA	169	290
11- Ayvalık Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Ayvalık/BALIKESİR	-	140
12- Sun Marina Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Marmaris/MUĞLA	-	100
13- Ayvalık Marina	Tali Yat Limanı	Ayvalık/BALIKESİR	100	-
14- Kumlubükü Yat Club	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris/MUĞLA	10	-
15- Albatros Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Marmaris/MUĞLA	40	48
16- Turgutreis Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Turgutreis/MUĞLA	455	100
17- Ece Marina	Yat Yanaşma Yeri	Fethiye/MUĞLA	230	-
18-Yat Lift	Yat Çekrek Yeri	Bodrum-MUĞLA	-	400
19-Milta Bodrum Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Bodrum-MUĞLA	348	50
TOPLAM			4047	1560
GENEL TOPLAM				5607
TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT LİMANLARI				
LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İLE	DENİZDE	KARADA
1- Alacatur Turistik Tesisleri Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Turgutreis/MUĞLA	40	12
2- Meersea Körmen Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Datça/MUĞLA	246	56
3- Marmarin Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Marmaris/MUĞLA	-	200
4- Martı Marina ve Yat İşletmeleri A.Ş.	Tali Yat Limanı	Marmaris/MUĞLA	301	70
5- Yat Marin Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Marmaris/MUĞLA	-	100
6- Karada Marina Bodrum	Tali Yat Limanı	Bodrum/MUĞLA	144	50
7- Kalkedon Marina	Tali Yat Limanı	Bodrum/MUĞLA	200	200
8-My Marina	Yat Yanaşma Yeri	Ekincik-Marmaris	67	15
9-Alaçatı Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Çeşme-İzmir	260	250
TOPLAM			1450	1003
GENEL TOPLAM				2453

Turizm Bakanlığının bu sade tablolarına karşılık, marinaların alt yapılarını gerçekleştiren Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava meydanları (DLH) genel müdürlüğü verileri ülkemizde kamu kaynakları ile gerçekleştirilerek işletime açılmış olanlar, ülkemizde özel sektörcce yaptırılarak işletmeye açılmış olanlar, altyapısı Ulaştırma Bakanlığı DLHİ Genel Müdürlüğü'nce kısmen veya

tamamen bitirilmiş, üst yapı eksiklikleri nedeniyle işletmeye açılmamış olanlar, Ulaştırma Bakanlığı DLHİ Genel Müdürlüğü yatırım programında olup inşaatları devam etmekte olanlar, YİD modeline göre ihaleleri önceki yıllarda gerçekleştirilmiş olanlar başlıkları altında tablolar haline getirilmiştir (DTO, 2004). Bütün bu veriler sonucunda ülkemizde marinaların kapasitelerinin hızlı bir şekilde artacağı bir kez daha görülebilmektedir. Bu hızlı artışın iyi planlama gerektirdiği ve marinaların konumlarından dolayı özenle ve kamusal alanda bulundukları da hatırlanarak planlanmaları gereği de bir kere daha ortaya çıkmaktadır. Ülkemizde yeni yapılacak marinaların planlanmasında kamusal alan kavramının ön plana çıkarılması ve önemli verilerden biri olarak ele alınması ile birlikte dünyaya da bu konuda öncülük edebileceği düşünülmelidir. Bu önderliğin sonucunda kamusal alan kullanımının da THYA Altın Çapa kriterlerinde bir madde olarak yer alması ülkemiz açısından yararlı olacaktır.

Bunun dışında turizmin “başkenti” olarak nitelendirilen Antalya, yeni bir yat limanına kavuşma aşamasındadır. YİD modeline göre yapılması planlanan Lara bölgesindeki Kopak Çayı Yat Limanı, denizde 750, karada 400 olmak üzere toplam 1150 yat kapasiteli olacaktır. Antalya ve ilçelerinde 7’si tamamlanmış, 4’ü yarım kalmış, 1’i de proje aşamasında olan toplam 12 yat limanı bulunmaktadır. Yarım kalan ve proje aşamasında olan marinaların hayata geçirilmesi durumunda Antalya bölgesindeki toplam 12 marinanın kapasitesi yıllık 4422 yata çıkacak, bu da bölge turizmi açısından büyük bir gelişme sağlayacaktır (DTO, 2004).

Ülkemizdeki bu rakamsal verilerin ardından popülaritesi hızla artan yatçılığın sonuçları olarak belirli bölgelerdeki marinalarda yer bulma sorunlarının başladığından ve yeni marina yatırımlarının da özel ve kamusal kaynaklarca hızla hayata geçirilmeye çalışıldığı görülmektedir. Getirilerinin daha iyi anlaşılması ve daha çok kişi tarafından takip edilen bir alan olması dolayısıyla yatırımlardaki bu artışın süreklilik kazanarak devam edeceği söylenebilir.

İstanbul’da da şu anda planlama aşamaları devam eden basın yayın organlarından takip edilebilen Zeytinburnu marinası ve Pendik marinaları bulunmaktadır. İstanbul’un nüfusuna oranla sahip olduğu yat bağlama kapasitesini arttıracak olan bu yeni projelerin bir an önce hayata geçmesi rakip olarak görülebilecek mevcut marina yöneticileri tarafından da sabırsızlıkla beklenmektedir. Ayrıca İstanbul’daki Ataköy

Marina’da kapasite artırımı ve mega yatlara hizmet edebilecek şekilde büyüme projelerini hayata geçirmek üzere çalışmaktadır.

Bütün bu yeni yatırımlara ve çalışmalara rağmen Türkiye’nin yat turizminde dünyadaki yerini alabilmesi için çözümlenmesi gereken sorunlarını Poridis (1990) şu şekilde sıralamıştır:

- Yeterli sayıda marina ve çekek yerlerinin yapılması.
- Yat turizminin milli turizm politikası içinde yer alması.
- Türkiye’nin yat turizmi açısından elverişliliğinin ve potansiyelinin, yurt dışında tanıtımı ve pazarlanması.
- Eğitime önem verilmesi, yat turizmi alanında hem teknik hem de yabancı dil yönünden yeterli elemanın yetiştirilmesi.
- Deniz ve çevre kirliliğinin önlenmesi. Kıyı ve denizlerin pek çok nedenden kirlenmesinin yanı sıra yatlardan atılan çöplerle de kirlenmesinin önlenmesi.
- Kıyılardaki sağlıksız yapılaşmaların önlenmesi.

Yat turizmi, Türkiye’de 1980’li yıllarda gündeme yerleşmiş, büyük bir gelişme göstermiştir. Güney kıyılarımız zengin, doğal, kültürel ve tarihsel zenginlikleri, el değmemiş temiz kıyıları ile Akdeniz’in hemen hemen bir numaralı gezinti alanı olmaktadır. Buna karşın Türkiye, yat turizminden gerektiği kadar gelir sağlayamamaktadır. Bunun nedeni ise başta marinaları olmak üzere altyapı ve üstyapı eksiklikleridir.

Türkiye’nin marinacılık tarihinin ancak 20 yıllık olduğunu ve bu sektöre çok geç girdiğini söyleyen THYA Türkiye temsilcisi Kaptan Yılmaz Dağcı, “bu gecikmenin olumlu bir yanı ise son teknolojilere sahip olmak gibi bir fırsatın yakalanmış olmasıdır” demektedir. Bu avantajlara kamusal kullanım imkanlarının yeni marinalar aracılığıyla yaratılması da eklenerek, Türk marinalarının artılarını arttırmak mümkün olabilecektir. Yaptığı açıklamalarda, bu üstünlüğü ortaya koyduğunu belirten Dağcı, Türk marinalarının dünyanın en güçlü marinaları durumuna gelebileceğini söylemektedir. Dağcı, (2004) konuşmasına şöyle devam etmektedir:

“... örneğin Fransa’daki marina işletmesinin bu teknolojik gelişmelere sahip olması gibi bir zorunluluğu yok. Fransa sahillerindeki marinalar yüzde 100 doluluk içinde ve bu doluluk oranı yıllardır artarak devam ediyor ve bir anlamda baskı unsuru olmuş. Haliyle, yatırıma ihtiyaç mevcut değil... Dışarıda bu marinalarda yer almak için bekleyenlerin oranı mevcut kapasitenin yüzde 40’ına ulaşmış. Dolayısıyla bu işletmeler yeni yatırım yapmak ihtiyacını duymuyorlar. Biliyorlar ki, 3-4 yıldır sırada bekleyen yüzlerce yat sahibi var. Türk marinalarına gelince, süper modern bir donanıma sahiptirler...”

Örnek olarak İskandinav ülkelerini vermek isterim. İsveç’in nüfusu 8, Norveç’in nüfusu ise 4 milyon. Bu ülkelerde toplam kayıtlı 2 milyon tekne var. Buna karşın 60 milyon nüfusa sahip Türkiye’de 6000 tekne olması hayli üzücü ve şaşırtıcı... Türkiye’de en lüks otomobiller yollarda çok sık görülmektedir. Bir otomobilin ömrü birkaç sene olmasına karşın, bir teknenin ömrü 20-25 senedir. O halde bir tekne ile bir ailenin yapacağı tatil hem çok daha zevkli olacaktır, hem de çok daha ucuza gelecektir...”

Sayar da 1977 yılında “Takriben 8.200 kilometre uzunluğunda kıyılara sahip Türkiye ise, deniz sporunun önemini daha yeni anlamaya başlamıştır. Kıyılarımızın deniz sporuna çok elverişli olması, buna ilaveten tarih, iklim ve doğa güzelliklerine sahip bulunması, bilgili bir şekilde geliştirilecek deniz sporları ve marinaların ülke turizmine büyük katkıda bulunacağını göstermektedir.” demiş olmasına rağmen bugüne kadarki gelişmeler çok yavaş ilerlemiştir.

2.2.2 Avrupa’da ve Dünyada Yatçılık, Yat Limanları ve Yat Turizmi

Dünyada son yüzyıl içerisinde yaşanan hızlı sanayileşme ile birlikte artan doğa tahribatı, hızlı nüfus artışına bağlı olarak yaşanan hızlı kentleşme doğal güzelliklerin alanını gün geçtikçe daraltmaktadır. Doğal özellikleri bozulmadan kalmış az sayıda bölgeye olan ilgi ise hızlı bir artış göstermiştir. Yatçılığa olan ilginin hızlı artışının en önemli nedeni, insan faaliyetleri nedeniyle azalan bu doğal güzelliklere olan ilgi ve doğa sevgisidir. Bu bakımdan, bu ilginin sonucunda yapılma ihtiyacı beliren marinaların da doğal güzellikleri tahrip etmemesi gerektiği sonucuna varılabilir. Yat turizmini seçen insanların ilk düşüncesi doğa ve tarih ile iç içe yaşamaktır (Oral, 2000).

Yatçılık hızla gelişip kitlesel hale geldikçe, iki önemli merkez benimsenmiştir: Akdeniz ve Karayipler (Şekil 2.2). Her iki bölge de ılıman iklimleri, yatçılığa elverişli rüzgarları, pek çok doğal ve tarihsel zenginlikler barındıran koyları, farklı bin bir çeşit kültür mozaiği ile birinciliğe yarışmaktadırlar.

Ancak bu iki bölge birbirlerine tam anlamıyla rakip değildir. Coğrafi olarak birbirlerine olan uzaklıkları, Atlantik Okyanusu faktörü, süresi kısıtlı yatçı için yatı ile birlikte bu iki bölge arasında seyir olanak vermemektedir. Ayrıca mevsim farklılıkları nedeni ile Akdeniz’de kış olduğu zaman Karayipler’de sezon canlanmaktadır. Ayrıca her iki bölgenin turist profili de farklıdır. Karayipler’de talebin büyük kısmı Kuzey Amerika’dan gelmekteyken, Akdeniz’e talebin çoğunluğu Kuzey ve Orta Avrupa’dan gelmektedir.

Bunların dışında ekvator hattındaki Uzakdoğu adaları üçüncü bir merkez olarak sayılabilir. Dünya üzerinde yatçılık faaliyetlerinin dağılımı Şekil 2.2’de görülmektedir.

Bütün bu verilerin yanında, bakir ve az keşfedilmiş olmasıyla şu bir gerçektir ki; dünyadaki her yatçının gezip görmek istediği kıyılar, kuzeyden de güneyden de gelirse, Türkiye kıyılarıdır (Dağcı, 2004).

Günümüz verilerine göre; birçok farklı kaynakta farklı sayılar yer alsa da bir ortalama alındığında, dünyada 39.000 adet marina bulunduğu söylenebilir. Bunlar bulundukları bölgelere göre değişik özellikler ve karakterler kazanmalarına rağmen insanların denize ve denizciliğe olan merakını ortaya koyması açısından önemli bir rakamdır. Bu 39000 adet marinaya rağmen bunların sayısı olarak ancak %0.08’i yani 31 tanesi ülkemizdedir.

İlkçağlardan bugüne dek Akdeniz suları insanoğlunun gelişmesine, uygarlıklarına tanık olmuş ve onlardan günümüze bir şeyler saklamıştır. Günümüzde ise Akdeniz yatçılar tarafından bir kez daha keşfedilmiştir. Akdeniz’deki yoğun yat turizmi talebi bu denizin yelkenle seyir için uygun rüzgârlarından, korunaklı doğal koylardan, sık koylar nedeniyle limanlar ve marinalar arasındaki seyir mesafesinin kısalığından, seyir mevsiminin uzunluğundan kaynaklanmaktadır. Ayrıca Akdeniz kıyısındaki çok fazla sayıdaki ülkeye gidebilme ve yeni kültür ve insanlar tanıyabilme olanağı bir avantaj oluşturmaktadır. Akdeniz’in Avrupa’ya coğrafi yakınlığı Avrupa’nın Akdeniz’e talebini artırmaktadır.

Çağlar boyunca, tekneler, güvenli koy, nehir ağzı ve içi gibi korunaklı yerlerde barınmışlar, yat turizminin gelişmesiyle, ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri nitelikli barınma alanlarına ihtiyaç duymuşlardır. Korunaklı koyalara sahip ve yat turizminin geliştiği Akdeniz kıyılarında, nitelikli marinalar yapılmaya başlanmıştır. Fransa

kıyıların 18.yy.dan beri turistik merkez niteliğinde olması, İtalya ve İspanya'nın da içinde bulunduğu Kuzeybatı Akdeniz bölgesi yat turizmi ile 1940'larda tanışmış ve marina yapımlarına başlanmıştır. Gezinti amaçlı tekneler önceleri, ticari limanlarda veya özellikle İngiltere'de nehir kanalları boyunca ilerleyerek, kırsal alan içerisindeki korunaklı alanlarda barınmışlardır. Amerika'da ise bu kendini büyük göllerde göstermiştir. Amerika'da daha çok küçük tekne tipinin yaygınlığı ve bunların römorklarla taşınabilirliği, doğu sahillerinde görülen iklimsel farklılıklar ve gel-git miktarının fazlalığı gibi faktörlerin etkisiyle kapsamlı marinalar yerine, küçük ölçekli marinalar yapılmıştır.

Dünyadaki takribi 39.000 marinanın 27.000 ve 6,5 milyon teknenin 4 milyonu A.B.D.'dedir. A.B.D. marinaları 125.000 kişiye tam zamanlı, 250.000 kişiye ise yarı zamanlı iş imkânı sağlamaktadır. Bunlara bakım ve onarım gibi hizmetlerde çalışanlar dahil değildir (Dağcı, 2002).

Elde edilen bilgilere göre Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz ülkeleri kıyısında yer alan ülkelere ait 711 marina toplam 311.000 yat bağlama yeri bulunmaktadır. Kuzey Avrupa ülkeleri de dahil olmak üzere Avrupa'da bulunan yaklaşık 1.500.000 yattan yaklaşık 500.000 adedinin Akdeniz'de bulunduğu söylenebilir (DTO, 2003).

Özer'in (1990) işaret ettiği gibi; Avrupa'da yatçılığın turizmin başlangıcını yapan Fransa'dan sonra yatçılar, Avrupa'da daha sakın ve daha ucuz kıyılar arayarak İtalya, İspanya daha sonra ise döviz arayışındaki Yugoslavya ve Yunanistan kıyılarını charter piyasasına sokmuşlardır; yat turizminde yeterli bilgisi ve deneyimi olmayan bütün Avrupa ülkeleri, geçici olarak Fransa modelini uygulayarak hızla altyapı çalışmalarını bitirmiş ve her biri kendi çıkarları doğrultusunda milli yat turizm politikalarını tespit etmişlerdir.

Akdeniz'de yat turizminde öncü ülkelere Fransa ve İspanya otel yatak kapasitelerinin yanında, marina kapasitelerini de artırmışlardır. İspanya sağlıksız yapılaşmanın getirdiği sıkıntıları yaşarken, Fransa kıyılarını düzenlemiş ve marina komplekslerinin geri planında, safariden golfe kadar pek çok aktiviteyi turizme sunmuştur (Yat Turizmi Master Planı, 1992).

Bu konuda Özer'in (1990) görüşleri şu şekilde özetlenebilir; yat turizminin önemini kavrayan ülkeler büyük çapta marina yapımına girişmişlerdir. Hatta Fransa'da olduğu

gibi bataklıkları kurutarak liman haline getirmişlerdir. Pahalı yatırımlar olan liman yatırımları devlet tarafından sübvansé edilmiş, ucuz kredilerle desteklenmiştir. Fransa’da devletin yat turizmine getirdiği yasal düzenlemelerle öncelikle uzun vadede döviz ve gelir getirecek, kıyıları koruyacak tedbirler getirilmiştir.

Akdeniz’e kıyısı olan ülkelerin yatçılığı ve yat turizmini geliştirmek amacıyla sürekli devam eden yatırımları sonucunda 1990 yılı ile 2006 yılı arasındaki toplam bağlama yeri kapasiteleri değışimleri tablo 2.2’de görölmektedir. Artış oranı olarak ülkemiz %100’lük bir büyüme göstermiş olmasına rağmen rakipleri de aynı dönemde hızlı gelişimler göstermişlerdir.

Tablo 2.2: Türkiye ve bazı Akdeniz ülkelerinde marina kapasiteleri

KAYNAK: 1994 Turizm Yıllığı Turizm Bakanlığı, *2006 verileri kaynağı Heikell, R.; Michel, L; 2006

ÜLKELER	BAĞLAMA YERİ KAPASİTESİ	
	1990	2006*
Fransa	60,624	89,566*
İspanya	47,305	75,104*
İtalya	36,414	90,430*
Yugoslavya	9,371	Slovenya + Hırvatistan + Sırbistan Karadağ + Bosna-hersek 19,320*
Tunus	3,640	3646*
Yunanistan	2,974	7665*
Malta	1,300	1375*
Monako	720	915*
K. Kıbrıs	---	495*
G. Kıbrıs	577	587*
İsrail	500	2659*
Cebelitarık	340	359*
TOPLAM	163,765	292,121
Türkiye	5,235	10,695*
GENEL TOPLAM	169,000	302,816

İtalya ve Fransa sınırı ile Toskanya arasındaki 350 km’lik kıyı 6420 yat kapasitesi olan 33 adet marina bulunmaktadır. Sicilya adasının kuzey kıyıları ile Sardinya adasında da önemli marinaları vardır.

Hırvatistan’ın girintili çıkıntılı kıyıları, 1000 adasıyla yatların ziyaret ettikleri ve önemli sahillerdendir. Zincir marinaların yarısı devlet, diğér yarısı da ticari amaçla

Adriatic Club of Croatia (ACY-Hırvatistan Adriyatik Kulübü) tarafından işletilmektedir.

İspanya ve İtalya arasında yer alan 330 km'lik Fransa kıyılarında St-Tropez, Cannes, Nice, Menton gibi önemli kıyı dinlenme tesisleri yer almakta ve 100'ün üzerinde marina bulunmaktadır (Yachting World).

İspanya kıyıları, Costa del Sol, Costa Blanca, Costa del Azahar, Costa Dorada ve Costa Brava olmak üzere 5 ayrı kıyıya bölünmektedir. Bu kıyıların yanında Balear, İbiza, Mayorka, Menerko gibi adaların çevresi de yatçılığa elverişli yerlerdir (Dinçer, 1989).

Fransa; sahillerdeki 261 marında yaklaşık 90.000, nehirlerdeki 35 marında 9.000 olmak üzere toplam 296 marında 99.000 tekne bağlıdır. Boyları 6 m'den küçük, bahçe, garaj veya treyler üzerinde tutulan tekne sayısı ise 100.000 civarındadır. Kıyılarındaki 261 marının 43'ü (%16) özel şirketler tarafından geri kalan 218 tanesi (%84) kulüpler, belediyeler, ticaret odaları, kooperatifler ve sadece 4 tanesi devlet tarafından yönetilmektedir. Bu sistem seviyeli bir rekabet yaratmakta, tekelleşmeyi önlemektedir.

Akdeniz'e kıyısı bulunmayan Avrupa ülkelerinde de olumsuz hava koşullarına ve mevsim özelliklerine rağmen azımsanmayacak sayıda tekne ve bağlama yeri bulunmaktadır. Almanya kıyılarının uzunluğu 750 km olup, çok kısa yaz sezonuna rağmen marinalarında toplam 100.000 tekne bağlıdır. Hollanda'nın 800 marinasında tekne sayısı 280.000'dir. Bu sayıya ticari amaçlı tekneler dahil değildir. Belçika'da deniz kıyısındaki 8 marında 4000 tekne bağlıdır. Marinalarında yer olmadığından Belçika bandıralı yatlar, Hollanda ve Fransa marinalarına bağlanmaktadır. İngiltere'nin su yollarının uzunluğu 5000 km, tekne sayısı 220.000'dir. Bunlardan 35.000 kadarı kıyılarda, 15.000 civarı nehir marinalarında bağlıdır. AB ülkelerinde yat turizminin yıllık cirosunun 8,5-10 milyar Euro civarında olduğu hesap edilmektedir.

2.3 Marinaların Sahip Olması Gereken Özellikler

Marinalar yalnızca yatların bağlandıkları, korunaklı limanlar değildirler. Bağlama yerine bağlanan yat su, elektrik, telefon, uydu yayınları gibi hizmetlere kavuşmaktadır. Çöpleri ve kirli yağları toplanmakta ve arıtma tesislerine götürülmektedir Marina bünyesi içinde yatçının her türlü alışveriş gereksinimini karşılayacak mağazalar

bulunması gerekmektedir. Restoran, bar, dinlenme tesisleri, spor merkezi, yüzme havuzu gibi merkezlerin marinada olması giderek daha fazla talep edilmektedir. Yatçı için telefon, faks, internet vb. iletişim araçlarını sağlaması beklenmektedir. Yat konusunda da yakıt ve yağ ikmalini sağlayacak pompa istasyonu yanı sıra tamir ve bakım için yatın karaya çekileceği çekek sahasına ihtiyaç vardır. Bu açık sahada ve kapalı atölye ve depolarda, yatların gerekli bakım ve onarımının yapılabileceği ve parça değiştirebileceği mekânlara gereksinim duyulur. Ayrıca yatların kışlamaları için de geniş ve korunaklı kara alanları gerekmektedir.

Çeşitli seyahat firmaları, araç kiralama büroları, bankalar ve döviz gişeleri, gümrük, kıyı radyo istasyonları, meteoroloji servisleri, güvenlik birimleri, revir, helikopter sahası ve helikopter servisi, çamaşırhaneler, tuvalet-duş üniteleri, idarî bölümler ve benzeri kamu ve özel hizmetler marina bünyesinde yer almasında yarar bulunan diğer birimlerdenidir.

Marinalarda ayrıca yat kulüpleri ve yelken kulüpleri bulunması, hareketliliği ve uluslararası tanıtımı artırıcı bir unsur olabilmektedir. Marinalar bunca hizmeti ve insanı bir arada bulundurduğundan dolayı kendi içinde bir kent havasına bürünmektedirler. Bunun için marinalar oteller, moteller, otoparklar vb. tesislerle de desteklenebilir.

Buraya kadar sıralanan gereklilikler, genel olarak marinayı teknesi için kullananlar ve onların ihtiyaçlarıyla ilgilidir. Ancak marinaların kamusal alanda yer almaları, onların direkt kullanıcıları dışındaki toplum kesimlerine de hizmetle yükümlü olduğu gibi bir anlayışı doğal olarak ortaya çıkarır. Bu bağlamda, marinaların çevredeki insanlar için de, rekreatif imkânlar sunması ve denizciliğe yönelik merak ve ilgilere cevap verebilmesi beklenir.

Marinaların yerlerinin ve büyüklüklerinin iyi seçilmesi işlevlerini yerine getirebilmesi ve kârlı bir yatırım olabilmesi açısından önemlidir. Marinalar arası yatların bir günde alabileceği ortalama mesafe olan 30-40 mil civarında olması uygun görülmektedir. Böylece marinaların hepsinin her türlü hizmeti içermesi gerekmemektedir. Bu nedenle marinalar, ikincil marinalar, bağlama yerleri ve çekek yerleri ile birlikte uygun koordinasyonu sağlayacak biçimde zincir oluşturmaları bütün hizmetlerin farklı bölgelere dağılmasını sağlayacaktır. Birbirine çok yakın marinalar ise doğal koyların sakinliğini ve güzelliğini bozabileceğinden zararlı olacaktır.

Marinaların kapasitesi, limana gelecek yatların sayısı, boyut ve türlerine göre, yoğun yat güzergâhlarına olan yakınlığı ile arazinin topoğrafik ve oşinografik olanakları doğrultusunda belirlenmektedir.

Marinanın kapasitesi bulunduğu bölgeye göre belirlenmeli ve büyüme-gelişme ihtiyaçları da bölgenin ve marinanın beraber gelişeceği, sürekli bir etkileşim içinde bulunacağı düşünülerek hesaplanması hem bölge hem de marina için uygun bir yaklaşım olacaktır. Marinanın bulunduğu bölgeye turistik ve dolayısıyla çok yönlü bir ekonomik hareketlilik getirdiği düşünülerek o bölgenin marinanın ihtiyaçları ve marinaya olan talep doğrultusunda hızla gelişeceği düşünülebilir. Donald W. Adie'nin "Marinas: a working guide to tehir development and design" adlı kitabında ve Marina World dergisinde birçok makalede belirtilen; temel prensip olarak, denizde bırakılan alan kadar karada da alan bırakılması gerektiğidir.

Marina tasarımında bu temel hizmet birimlerinin yanına eklenecek ilk konu tekneler için hizmet birimleri olmalıdır. Bu hizmetlerde de otellerin yıldız sistemi benzeri uluslararası kurumlarda belirlenmiş ve kabul edilmiş marinalarda "çapa" sistemi bulunmaktadır. Çapa sisteminde de en üst seviyede marina olmayı onaylanması ve 5 altın çapa alabilmek için;

- 1- Teknelere su-elektrik-telefon hattı-uydu anteni bağlanması, pis su tanklarının boşaltılması,
- 2- Her türlü motor ve tekne, tamir ve bakımının yanında bunların yedek parça, elektrik donanım ve aksesuarlarını bulabilecekleri dükkânlar,
- 3- Kıyıya çıktıklarında veya denize açılmadan önce ihtiyaçlarını karşılayacakları alış-veriş merkezi – ki bu alış-veriş merkezi gece canlılığını da korumak amacı ile lokanta, pub ve barlarla güçlendirilmiştir,
- 4- 70 ton ağırlığındaki tekneleri kaldıran lift,
- 5- Kapalı ve açık yüzme havuzları, tenis kortları, sauna, squash, health club ve lokalleri ile yat kulübü,
- 6- Deniz ve su sporları sevgisini aşlamak ve yaymak için çocuk ve gençlik kulüpleri,
- 7- Gençlere yelken, sörf, su kayağı, sub-aqua (dalgıçlık) kursları,
- 8- İş adamları için modern araçlarla donatılmış büro servisleri,

- 9- Ailelerin tatillerini, şehir ve akşam gezilerini, alış-verişlerini huzur ve emniyet içinde gerçekleştirmelerini sağlamak amacıyla “çocuk bakımı/yuva” birimleri, hizmetleri sunulmalıdır (Dağcı, 2004).

THYA tarafından verilen bu altın çapa ödülleri sahibi dünyadaki 40 beş altın çapalı marinanın 7'si ülkemizde bulunmaktadır ki bu da ülkemiz marinalarının hizmet kalitesi bakımından ne kadar üst seviyede olduğunu göstergesidir. Ancak bu altın çapa koşullarına kamusal kullanım imkanları yönünden de bazı ilaveler gerekli görülmektedir. Bu sayede kıyıların sahibi olarak tanımlanan kamuya sunulan imkanlar artabilecek ve kıyı kamusal alanı çok yönlü bir kullanıma kavuşmuş olabilecektir.

Marina yatırımları, yapılan yatırımın toplam maliyeti dikkate alındığında ve sadece liman hizmeti verildiğinde tek başına kârlı bir yatırım olmamaktadır. Bu yatırımları karlı kılan, liman yatırımlarının dışında, yan hizmet ünitelerinin de marina bünyesine dahil edilmesidir. Bu açıdan bakıldığında; bir marina kompleksinde bulunması gereken asgari nitelikler yukarıda özetlenmiştir. Bu niteliklere ek olarak (Oral ve diğ., 2002):

- a) Kamu otoriteleri,
- b) Gümrüklü depo ve ofisler,
- c) Marina yönetim binası,
- d) Personel sosyal tesisi,
- e) Gemici ve güvenlik kontrol kulüpleri,
- f) Yat acenteleri irtibat ofisleri,
- g) Sağlık hizmetleri merkezi,
- h) Helikopter sahası,
- i) Hobi alanları (yüzme havuzu, tenis kortu, basketbol, voleybol sahası vb. spor alanları, çocuk parkı, sauna ve fitness, koordinasyon merkezi, konferans ve konser salonu vb.),
- j) Çekek yeri,
- k) Su deposu,

l) Payanda depoları,

m) Arıtma, trafo, sintine, deniz suyu arıtma tesisi

gibi ünitelerin bulunması marinaların etkin hizmet vermesini sağlayan tesisler olarak sayılabilir.

Bütün bu resmi kriterler dışında marinalarda hizmet kalitesinin belirleyici faktörleri şöyle sıralanmaktadır (Lovelock, 1996);

- Güvenirlilik (Reliability)
- Müşteri İsteklerini Karşılatabilmeye İstekli Olma (Responsiveness)
- Müşteri İsteklerini Karşılatabilmeye Yeterli Olma (Competence)
- Ulaşılabilirlik (Accessibility)
- Saygı (Courtesy)
- Haberleşme / Bilgi Verme (Communication)
- İtibar (Credibility)
- Güvenlik (Security)
- Müşteriyi Anlamak ve Bilmek (Understanding the customer)
- Dokunabilirlik (Tangibility)

Dünya üzerinde marina yapımı için anlaşmaya varılmış standart bir büyüklük yoktur. Sadece A.B.D.'de verimli çalışabilecek bir marinanın asgari kapasitesinin 500 bağlama yeri olacağına ilişkin yaygın bir kanaat mevcuttur. Bununla birlikte şart olmamakla birlikte marinanın, yatçının yatıyla gezeceği uygun doğa güzelliklerine en çok 1 günlük deniz seyahati mesafesinde olması da talebi üretici bir faktör olmaktadır. Bir marinanın ekonomik açıdan sağlıklı olabilmesi için;

- a) Olabildiğince büyük olması: Bunun nedeni iki yönlüdür. Birincisi daha az birim maliyetle yat bağlama yeri üretmek, ikincisi ise aynı kapasiteyi temin maksadıyla daha az sayıda marina inşa ederek doğaya daha az müdahale etmektir.
- b) En yüksek sayıda hizmet türü sunulması: Bağlamanın yanı sıra sunulan ek hizmetler marina gelirlerinin temelini oluşturmaktadır. Hizmet türlerini arttırmak geliri arttırmakla eşdeğerdedir.

- c) Çekek yerini ve ilgili hizmetlerini bünyesinde barındırması: Böyle bir durumda işletmenin karlılığı önemli ölçüde artacağı gibi, yat sahiplerine önemli kolaylıklar da sağlamaktadır.
- d) Hiç değilse orta büyüklükte bir yerleşmeye yakın konumlanması: Bunun gerek yatçı, gerekse işletmeci için ayrı faydaları bulunmaktadır. Bu suretle işletmeci yerleşim merkezinden personel ve işçi temin edilebilir. Tipik yatçı genellikle mevsim başında teknesi suya atılmadan yaklaşık 10-15 gün önce marinaya gelip mevsimlik bakım onarımına nezaret eder ve çoğunlukla bir otelde kalır, dolayısıyla marinanın merkeze yakınlığı bir avantajdır.
- e) Herhangi bir havaalanına tercihen 1-2 saatlik otobüs yolculuğu mesafesinde yer alması gerekmektedir (Türkiye Yat Limanları Master Planı, 1996).

Bunlar dışında ülkemizde marinaları yat turizmi yönetmeliğinin standartları çerçevesinde yapılmakta ve bu yönetmelikte sınıflandırmalar ve gerekli alt ve üst yapı tesisleri açıklanmaktadır.

2.4 Marinalarla, Yat Turizmiyle ve Kıyılar ile İlgili Yasal Şartlar

Yurdumuzda yasal otoritenin yat turizmi ve marinalara özel bir yaklaşımı, turizmin genel tanımlarından ve düşüncelerinden sıyrılarak, ancak 14 yıl sonra oluşmuştur. 22.5.1953 gün ve 6086 Sayılı Turizm Endüstrisi Teşvik Kanunu'nda ve 12.7.1963 sayılı yasa ile kurulan Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın çalışmalarında yat turizmi ile ilgili bir maddeye rastlanmamaktadır. İlk kez 1967 yılında "Bakanlıklar arası Yat Limanlarını Planlama teknik komisyonu" kurulmuştur.

Türkiye'deki kıyılardan yararlanma, deniz taşımacılığı ve hatta balıkçılıkta olduğu gibi denize önem verilmemesi, dış tanıtım eksikliği, gelir düzeyinin düşüklüğü, turizm alt yapısının olmaması, yatların taşıt alım ve satım vergilerinde büyük oranda vergiye tabi tutulması nedeni ile iç ve dış talep uzun süre zayıf kalmıştır. Bu zayıflığın ardından Türkiye'de Turizm ve Yat Turizmi ancak 1980'li yıllarda hızlı bir gelişme göstermiştir. Bunun yasal dayanağı olan 12.3.1982'de kabul edilen, 16.3.1982 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ile yat turizminin gelişmesinin önündeki formalite ve mevzuat engeli azaltılmaya çalışılmıştır. Daha sonra ise 4 Ağustos 1983 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan ve

ismi “Yat Turizmi Hakkında Yönetmelik” olarak değişen, “Yat Turizmi’nin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik” ile konu tüm detayları ile ele alınmıştır.

2.4.1 Kıyılar İle İlgili Yasal Şartlar

Kıyılar hakkındaki anayasal maddeleri ve bunların marina kurulması ile ilgili bölümlerini de incelenmesi gerekmektedir.

Anayasa açısından konu; daha önce de belirtildiği üzere, Anayasanın 43’cü maddesinde ele alınmaktadır; kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarını çevreleyen sahil şeridinden yararlanmada, öncelikle kamu yararı gözetilir.

Doğayı oluşturan üç temel öğeden biri olan su, geçmiş çağlarda çok büyük sorunların kaynağı olmuştur. O nedenle, çağımızda tüm uygar ülkeler, suyu kamu malı olarak kabul etmiş ve kamunun bu ortak malı kullanmasını önleyecek her türlü girişime yasak getirmiştir (Çeçener, 1982).

Kıyıların kullanılmasına ilişkin genel kurallar 3621 sayılı Kıyı Kanunu ile Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik’te yer almıştır. Anılan Kanun ve Uygulama Yönetmeliği’nde özetle ;

- Kıyının herkesin eşit ve serbestçe yararlanmasına açık olduğu, buralarda hiçbir yapının yapılamayacağı, duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engellerin oluşturulamayacağı,
- Kıyılarda, kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapılamayacağı; kum, çakıl vb.nin alınamayacağı veya çekilemeyeceği,
- Kıyılara moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirlletici etkisi olan atık ve artıkların dökülemeyeceği,
- Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alanı ifade eden sahil şeritlerinde yapılacak yapıların kıyı kenar çizgisine en çok 50 metre yaklaşabileceği,

hüküm altına alınmıştır.

Türk hukuk sisteminde kıyının ilk yasal tanımı ve korunması ilkesi 1926 yılında kabul edilen 743 sayılı Medenî Kanun’da yer almıştır. Kıyılarla ilgili kapsamlı düzenlemeler ise 1970’li yıllarda yapılmaya başlanmıştır. 12.1.1970 tarih ve 7/52 sayılı Bakanlar

Kurulu Kararı ile deniz ve göl kıyılarındaki kamuya ait arazi ve arsaların satılması, kamp yeri olarak tahsis edilmesi, irtifak hakkı tesisi suretiyle gerçek ve tüzel kişilere devredilmesi yasaklanmıştır. Sahil şeritlerinde yapılanma ve planlamaya ilişkin imar mevzuatı kapsamındaki ilk yasal düzenleme ise 11.7.1972 tarih ve 1605 sayılı Kanun'a eklenen Ek 7'inci madde ile olmuş ve kıyı bölgelerimiz de imar düzenine tabi kılınmıştır. Bu düzenleme ile deniz, göl ve nehir kenarlarında 10 metreden az olmamak üzere İmar ve İskan Bakanlığı'nca tespit edilecek mesafe içerisinde halka açık olmayan bina inşa edilemeyeceği ve mevcutlara ilave yapılamayacağı, 10 metrelik şerit içerisindeki arazi ve arsaların özel mülkiyet konusu yapılamayacağı, denizin doldurulması yoluyla özel mülkiyete konu edilecek şekilde arsa ve arazi kazanılamayacağı hükme bağlanmıştır. 18.01.1975 gün ve 15122 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Uygulama Yönetmeliğinde kıyıların herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olduğu, kıyının korunması ve kamu yararına kullanılmasının sağlanmasına yönelik olarak liman, iskele, dalgakıran, rıhtım gibi yapı ve tesislerin dışında yapı yapılamayacağı hükümleri yer almıştır. 01.12.1984 tarihli ve 18592 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3086 sayılı Kıyı Kanunu, kıyılarda planlara dayanarak kıyıyı korumaya, kıyıların kamu yararına kullanımını kolaylaştırmaya yönelik yapı ve tesisler ile faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıda yapılması zorunlu tesisler ile eğitim, spor amaçlı tesisler de yapılabileceğini hükme bağlamış, ayrıca Bakanlar Kurulunca onaylanacak plan kararları ile özel yapılanmalara olanak tanımıştır. Ancak bu yasanın önemli birçok maddesi Anayasa Mahkemesince iptal edilmiş ve iptal kararı, 10.07.1986 gün 19160 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır. 17.04.1990 tarihinde 3621 sayılı yeni Kıyı Kanunu kabul edilene kadar geçen sürede, kıyılara ilişkin uygulamalar, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın 15.07.1987 tarih 110 sayılı genelgesi ile sürdürülmeye çalışılmıştır. Sonraki yıllarda sıkça değişen kıyı mevzuatıyla, kıyılardaki uygulamalarla ilgili çok sayıda kurum farklı açılardan söz sahibi olmuş, bütüncül bir kıyı yönetimi oluşturulamamış, yasal düzenlemeler kıyıdan ne kadar uzaklıkta hangi tür yapılaşmalara izin verileceği konusuna yönelik olarak gerçekleştirilmiştir (Karabeyli, 2006).

Benzer sorunları yaşayan diğer kıyı ülkeleri, 70'li yıllardan itibaren kıyıların korunmasına yönelik önlemler almaya başlamışlar, bu alanlara ayrı bir önem vererek özel yönetim şekilleri uygulamaya çalışmışlardır. Bu kapsamda, kıyı kuşağı

yönetimine ilişkin yasalarla temel politikaları belirleyerek korumayı teşvik etmek, kıyı komisyonları oluşturmak, kıyısal mekânların planlamasına yönelik özel yasalarla ülke genelinde kuralları belirlemek, kıyı alanını, etkilenme kuşağını geniş tanımlamak gibi düzenlemelere başvurdukları görülmektedir. Ülkemizde kıyıları ilgilendiren konular geniş kapsamlı bir düzenleme yerine birden çok yasada yer almakta, kıyı yönetimine ilişkin özel bir kurumsal yapı bulunmamaktadır. Kıyıların koruma–kullanma dengesini sağlamaya yönelik yönetim politikalarının belirlenmemesi, bilim çevrelerinin çalışmalarının yeterince dikkate alınmaması, uygulamaların ve yasal düzenlemelerin bu alanların iyi kullanımına değil, yalnızca kullanımına ve gelir elde edilmesi konusuna odaklanması sonucunda mevzuatımızda kıyıların korunmasına ilişkin hükümler de göz ardı edilmiş, izinsiz, plansız ve doğal yapıya zarar veren uygulamalar önlenememiştir (Karabeyli, 2006).

Kıyı alanlarında planlama yetkisini bu günkü dağınık yapısından kurtaracak, sadeleştirecek yasal düzenlemelere ihtiyaç bulunmaktadır. Değişik kanunlarda farklı kurumlara tanınan planlama yetkisinin tek düzenleme çatısı altında toplanması, yetkilerin bu alanda uzman bir kuruma bırakılmasının uygun olacağı veya bu konuda başarılı uygulamalar yapan devletlerin sistemlerinin Türkiye’de de değerlendirilebileceği düşünülmektedir (Karabeyli, 2006).

2.4.2 Marinalar Ve Yat Turizmi İle İlgili Yasal Şartlar

Türkiye’deki marina yatırımlarında yaşanan sıkıntı, kamusal yapı ve işleyiş biçimidir. Bir marina yatırımcısı marinayı projelendirip hayata geçirebilmek için 12 resmi kurumdan izin almak zorundadır. Buna en canlı örnek Doğu Holding’in başlattığı Turgut Reis marinasıdır. Bu marina projesi ile ilgili yatırım izni 5 sene içinde ancak tamamlanabilmiştir. Bu tür bir bürokrasi ile hiçbir şirket marina yatırımına kalkışmaya cesaret edememektedir (DTO, 2003). Ayrıca yabancı yatların Türkiye’ye giriş-çıkış işlemleri 5 ayrı kuruluş tarafından yapılmaktadır. Avrupa ülkelerine ulaşım açısından uzak bir konumda, olan Türkiye, bu tür karmaşık işlemlerin aşılması ile gelen yat sayısında büyük artışlar sağlayabilir (Kalemdaroğlu, 2004).

Bodrum Turgutreis marinasının ihalesini 1997 yılında alıp bir ay sonra inşaata başlamayı planlayan Doğu Grubu, bürokrasi nedeniyle muradına ancak altı yıl sonra erebilmiştir. 12 bakanlık ve 40 kuruluşun yer aldığı bir bürokrasi zinciri nedeniyle

ihalesini aldığı marina inşaatına ancak 2000 yılında başlayabilen Doğu Grubu, bu yüzden Avrupa çapında kurmayı planladığı marina zinciri planlarından da vazgeçmek zorunda kalmıştır. Turgutreis, Didim, Dalaman, Bodrum ve Antalya olmak üzere beş marinanın ihalesini kazanan grup ancak Turgutreis'i tamamlayabilmiştir (Tüzün, 2003). Ancak bu olumsuzluklara rağmen işletmeye açılan Turgutreis marinasının getirileri görüldükçe yatırımlara devam etme kararları alınmış ve günümüzde Didim Marina için çalışmalarına başlamışlar ve Dalaman marina çalışmalarına da başlamak üzeredirler.

Doğu Yapı Sanayi Yönetim Kurulu Başkanı Erdem Altan, 1997 yılında açılan ihaleyi üstlendikten sonra 1998'de imtiyaz sözleşmesi imzalayabildiklerini belirterek, "Çevre Raporu'nun alınması 17 ay, İmar Planı'nın onaylanması 9 ay, liman arazi kullanım izninin alınması 8 ay sürdü. İnşaat ise 2002'de başladı ve 30 ayda tamamlandı" demektedir (Erk, 2003).

Yatırımcı tarafından yapılacak kıyı yapılarında uygulanacak prosedür şu şekilde gerçekleşmektedir:

Yatırımcının, ilk olarak her şeyin esasını teşkil edecek teklif İmar Planı tadilatı için;

1- Yatırım, Belediye sınırları içinde ise; İlgili Belediye: Belediye Meclisi'nin yapılacak yatırıma olumlu görüş vermesi gerekmektedir (Devlet Yatırımı dahi olsa Belediye Meclisi olumlu karar almazsa, yatırım yapılamamaktadır. Yani Yüksek Planlama Kurulu Kararı bir şey ifade etmemektedir.) Belediye Meclisi bu onamaya büyük pazarlıklar sonucunda karar vermektedir. Eğer olumlu karar çıkarsa, karar onanmak üzere ilgili Valiliğe gönderilir. Burada da Valilikçe uygun görülmesi halinde, kararı Bayındırlık ve İskan Bakanlığına gönderir.

2- Yatırım, Belediye Mücavir alanı dışında ise; İl Bayındırlık Müdürlüğü talebi inceler. Talep uygun bulunursa; Valilik, Bayındırlık Bakanlığına gönderir.

3 - Bayındırlık ve İskân Bakanlığı; Genel ve Yöresel Planlama İlkelerini, Genel Yerleşme Düzeni Plan Kararları açısından inceler, uygun görmesi halinde;

4- Denizcilik Müsteşarlığı,

5- Ulaştırma Bakanlığı, DLHİ Genel Müdürlüğü

6- Çevre Bakanlığı

7- Kültür Bakanlığı'ndan görüş ister,

8- Çevre Bakanlığı, ÇED Yönetmeliği kapsamında ÇED Raporu hazırlanabilmesi için ilk önce yatırımın yapılacağı yer hakkında mevzuat açısından bir engel bulunup, bulunmadığını ilgili valilik kanalıyla taşra teşkilatlarından araştırır. Bu kurumlar; İl Çevre Müdürlüğü, Liman Başkanlığı, Belediye Başkanlığı, Milli Emlak Müdürlüğü, DSİ Bölge Müdürlüğü, Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü, Sağlık Müdürlüğü, Kültür Müdürlüğü, Turizm Müdürlüğü, Tarım Müdürlüğüdür.

Bu il teşkilatlarının, uygun görüş bildirmesi halinde; Çevre Bakanlığı yatırımcıya, yatırımın yapılacağı bölgede; sit ve koruma alanı, özel çevre koruma bölgesi, tabiat anıtları, tabiatı koruma alanları, turizm alanları, yaban hayatı koruma alanları, askeri alanlar bulunmuyorsa, ÇED Raporu hazırlaması için ÇED Raporu Formatını verir. Yatırım yapılacak bölgede yukarıda sayılan alanlardan birinin bulunması halinde, büyük masraflarla belli aşamaya getirilmiş bir proje, bir anda iptal edilmek durumunda kalabilmektedir.

Yatırımcı ÇED raporu için 15 Bakanlık ve 44 Kamu Kurum ve Kuruluşundan onay ve görüş almak zorundadır.

Bütün bu görüş yazıları, belgeler, verilen Format'a uygun ÇED Raporu, 15 Nüsha hazırlanarak ÇED Genel Müdürlüğü'ne takdim edilir. Format, usul yönünden uygun bulunduğu takdirde ilgili kuruluşlara dağıtılıp 1. ÇED Toplantısının tarihi belirlenir. Bu toplantılar en az 3 defa yapılır; bundan sonra yatırımın yapılacağı yerde halkın katılım toplantısı yapılır. Buralarda sorun çıkmadığı takdirde ÇED Raporu son halini almış olur.

20 Aralık 2000 tarihinde Deniz Ticaret Odası bünyesinde çalışmalarına başlayan Deniz Turizmi Çalışma Grubu 2000 Nisan ayı içerisinde oluşturulan Deniz Turizmi Yönetmelik Taslağına 7 Şubat 2001 de son şeklini vermiştir. Bu yönetmeliğin amacı Yat Turizmi Yönetmeliği ile deniz turizmini ilgilendiren başka üç yönetmeliği aynı çatı altında toplamak ve bu yolla yatırımların hızlandırılmasını ve sektörün tek bir mevzuata bağlı olarak daha rahat bir şekilde çalışmasını sağlamaktır (DTO, 2003).

Marinalar – yat limanları daha önce tanımlar bölümünde de belirtildiği gibi turistik ve sportif amaçlı teknelerin barınması ve tekne kullanıcılarının sosyal ihtiyaçlarını karşılaması amaçlanan çok fonksiyonlu yapılardır. Ülkemizde de bu değişik fonksiyonların neler olduğu temel ihtiyaçların neler olduğu bir yönetmelikle

düzenlenmiştir. Marinaların barındırması gerekli olan temel nitelikler “Yat Turizmi Yönetmeliği”nde belirtilmektedir.

Deniz Ticaret Odası’nın marina yatırımlarını hızlandırmak konusunda çözüm olarak sunduğu en önemli yöntemlerden biri, ilk kez İtalya’da hayata geçirilerek uygulanmaya başlanan “Yuvarlak Masa Sistemi”dir. Yuvarlak Masa Sistemi’nin amacı, bürokrasiyi azaltmak değil, hızlandırmaktır. Uygulamanın ilk yılında bu yöntem sayesinde İtalya’da 36 yeni marina hizmete girmiş, 53 marinanın formaliteleri tamamlanmış, 30.000 yeni bağlama yeri kazanılmış (bu sayı 2005 yılına kadar 140.000’i aşmıştır), sektöre 125 milyon dolar yatırım yapılmış, pek çok balıkçı barınağı yenilenmeye alınmış ve Napoli Körfezi’nde 1500 yeni iş sahası açılmıştır.

Yuvarlak Masa Sistemi’nin işleyişi şu şekilde gerçekleşmektedir: Marinalar ve Yat Limanları; yerel, bölgesel ve ulusal menfaatlerle yakından alakalı olduğu için çeşitli makamlardan 21 tane onay alınması gerekmektedir. Ancak proje sahibinin bu 21 makamla temas gerekliliği, işleri çıkmaza sokmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı, bu 21 noktaya projeyi aynı tarihte teslim eder. Bakanlık, her kuruluştan projeyi tetkikle sorumlu en az iki yetkilinin, projenin dağıtımından sonra 90 gün içinde Ulaştırma Bakanlığı’nda bir “Yuvarlak Masa” toplantısında hazır bulunmalarını şart koşar. Bu şekilde sorun çözülür. Bu uygulamayla ilgili tüm kuruluşların kamu yararı ve ülke açısından kontrolü daha hızlı bir şekilde, bürokrasi azaltılmadan sağlanabilmektedir.

Sonuçta; “Yuvarlak Masa” toplantısının ilk bölümünde proje sahibi 21 kuruluş temsilcilerinin sorularını cevaplar. İkinci bölümde ise sadece yetkililer toplanıp görüşlerini açıkladıktan sonra proje oya sunulur. 11 veya 11’den fazla olumlu oy alan projeye yeşil ışık yakılır. Sonuç, olumlu veya olumsuz olarak en geç 90 gün içerisinde belirlenir. Bundan da otoriteler ve proje sahibi, yani ülke kazançlı çıkar.

2.5 Turistik Tesis Olarak Marina ve Yatçılık

Türkiye ekonomisinde turizm sektöründen giderek artan ekonomik katkılar beklenmekte, bu durum ise ülkenin elverişli turizm türlerinden ve imkânlarından yararlanmasını gerektirmektedir. Bu doğrultuda yat turizmi, Türkiye’de geliştirilebilecek ve daha fazla yararlanılabilecek bir turizm çeşidi olarak ortaya çıkmaktadır.

Uluslararası turizm pazarlarından önemli pay alan Akdeniz ülkelerinden İspanya, İtalya, Fransa, Yunanistan ve Hırvatistan, yat turizmini de yıllar öncesinden geliştirmeye başlamışlardır. Türkiye’de ise yat turizminin yeni bir olgu olduğu, ancak gelişmeye açık olduğu görülmektedir.

Yat turizmine son yirmi yılda yapılan yatırımlar bir milyar dolar civarındır. Yaklaşık 400 milyon marinalara, 350 milyon yatlara, 50 milyon yat yapım sanayisine 100 milyon da tanıtım için basına, fuarlara katılıma verilmiştir (Dağcı, 2004). Ancak bütün bu yatırımlara rağmen, nüfusa oranla düşük olan tekne sayısı ile bile bağlama yeri bulma sorunları yaşanmaktadır. Bu yer bulma sorununun sonucu olarakda turizm geliri olarak elde edilebilecek getiriler değerlendirilememektedir.

Dünya yat turizminin odaklaştığı önemli bölgelerden biri olan Akdeniz çanağı, gerek ticari gerekse amatör yatçılar için de cazibesini her geçen gün arttırmaktadır. Deniz turizmindeki bu gelişmeler Akdeniz’in en temiz ve en güzel kıyılarına sahip tarihten izler taşıyan bozulmamış koylara sahip ülkemizi de olumlu yönde etkilemiştir (DTO, 2005).

Deniz turizmindeki gelişmeler insanların denizden yararlanma imkânlarını arttırmış ve çeşitlendirmiştir. Önceleri elit bir kitlenin spor, denize dönük eğlence ve dinlenme aracı olarak kabul edilen yatçılık uluslararası turizm hareketlerinin bir parçası haline gelmiştir (DTO, 2005).

Konaklama ünitelerinin de marinalarda yer almasıyla kişilerin yatla gezintileri yanında, buralarda tatil yapma istekleri artmıştır. Fransa’da Port Grimaud ve Port Camargue (Şekil 2.3) örneklerinde olduğu gibi konut-yat ilişkisi sağlanmıştır. Bütün bunlar yat turizminin gelişiminde etkili olmuştur. Bunlara ek olarak Topanoğlu (1986) şu noktaları belirtmektedir:

- 1- Endüstriyel ve teknolojik devrimler sonucu şehirlerin kalabalıklaşması, nüfus artışı ve kişilerin sakin bir yer bulabilme özlemleri,
- 2- Gelişen ulaşım kolaylıkları sonucunda kişilerin gezme isteklerinin artması,
- 3- Gelişen kitle iletişim araçları sayesinde kişilerde kültürel ve tarihi eserlere duydukları hayranlık ve bunun sonucu bu eserleri görme istekleri,
- 4- Değişik ülkelerde değişik örf ve adetleri görme istekleri,
- 5- Kalabalık şehirlerden kaçarak doğa ile kucaklaşma istekleri,

- 6- Yaşam standardındaki artış sonucu kişilerin istek ve ideallerinin değişmesi, tekneye sahip olma isteği,
- 7- Tekne yapımında kullanılan yeni malzemelerin ucuzlatıcı etkisi,
- 8- Yat yapımında fabrikasyon sonucunda maliyetlerin azalması,
- 9- Gelişen yat turizmi yanında barınma olanağı sağlayan marina sayısının artması,
- 10- Yat yapan şirketlerin kredili satış imkânları,
- 11- Yat donanımı ve navigasyon aletlerindeki teknolojik gelişmeler,
- 12- Yat kredisi veren kurumların artışı,
- 13- Yat turizminin devlet tarafından teşvik edilmesi, gibi birçok farklı etmenin etkisiyle yat turizmi son 30 yıl içinde hızlı bir gelişme göstermiştir.



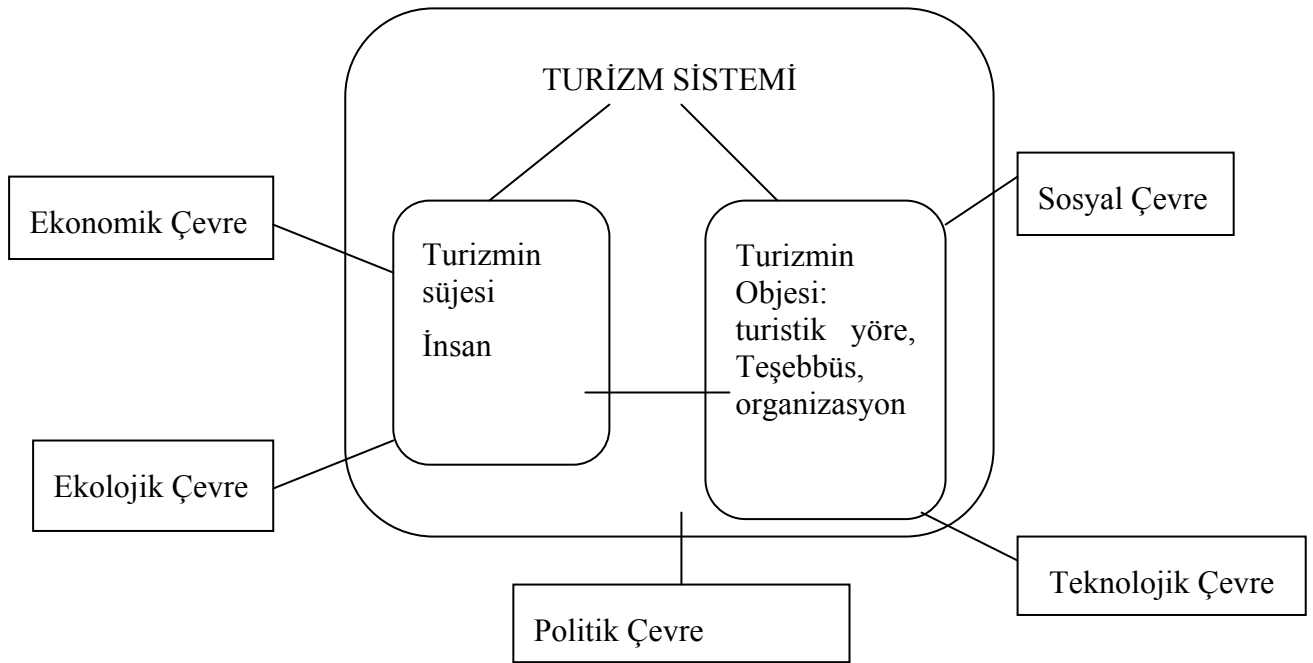
Şekil 2.3: Port Grimaud, Fransa

Yat turizmi faaliyetleri içinde yer alan marinalar, yat işletmeleri, yanaşma yerleri yat turizmi arzını oluştururken, yat turizmi talebini yerli ve yabancı yatçılar oluşturmaktadır. Dünyada yat turizmi gerek arz gerekse talep açısından sürekli bir gelişim içindedir (Durukan, 2004). Bölüm başında belirtilen yurdumuzdaki tekne bağlama kapasitesinin yetersizliği ve dünya çapında yaygınlaşan yat turizmi ve yatçılık sonuç olarak ülkemiz kıyılarını yatçıların uğrak yerleri arasına sokmuş, daha çok bağlama yeri ihtiyacını, dolayısıyla kaliteli hizmet sunan ve çevresiyle bütünleşik marinaların yapılmasını gerekli kılmıştır. Bu yapılacak yeni marinalar ile de hem büyük turizm gelirleri elde edilebilir hem de insanların denize ilgisi cevaplanarak denizci, sporcu, sağlıklı bir toplum oluşumuna katkılar sağlanabilir.

2.5.1 Marinaların Turistik Etkileri

Turizm; ekonomik, sosyal, politik, ekolojik ve teknolojik çevreler ile sıkı bir ilişki içinde bulunmaktadır. Bu ilişki içerisinde karşılıklı etkileşimler, Turizm Sistemi'ni oluşturmaktadır. Turizm Sistemi'nin süjesi olan insanın, sistem içinde mutluluğu amaçlanmıştır. Turizm Sistemi'nin objesi ise turistik yöreler, etkinlikler ve organizasyonlar olup, amacı da insanın ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlamaktır.

Şekil 2.4'de görüldüğü üzere turizmin süjesi ve objesi turizm sisteminin alt sistemini: ekolojik, ekonomik, politik, sosyal, tarihsel çevreler ise çevresel sistemleri oluşturmaktadır (Kaspar, 1978).



Şekil 2.4: Turizm Sistemi - Alt Sistemler - Çevresel Sistemler (Kaspar, 1978)

Özellikle İtalya ve İspanya gibi, turizm açısından gelişmiş olan ülkelerin denizlerinde son yıllarda doruk noktasına çıkan kirlilik, ülkemizde gelişim trendi gösteren yat turizminin hız kazanmasına neden olmuştur. Yat turizmindeki bu gelişimde güvenli ve kaliteli demirleme yerlerini, marinaları gündeme getirmiştir.

Ekonomisinde turizmin önemli yeri olan ülkelerde girişilen otel yatırımları, özellikle kıyılarda, “turizm kirliliği” denilecek boyutlarda çirkin yapılaşmalar ve doğayı tahrip edici unsurlar olarak görülmektedir (Özer, 1990). Bu aşamada yat turizmine yönelik yatırımlar sağlıklı yapılaşmaya alternatif teşkil edebilmektedir. Ayrıca turizmi olumsuz yönde etkileyecek bir durum ortaya çıktığında yatların faaliyet alanlarını

değiştirmeleri mümkün olmaktadır. Özellikle son yıllarda Batı Akdeniz'deki deniz kirlenmesi ve fiyatlardaki hızlı artış yatçılar için Doğu Akdeniz'i cazip hale getirmektedir.

Turizm, ülkelerde ekonomik yapının çeşitlenmesine ve bölgede diğer endüstrilerin gelişmesine neden olan uyarıcı bir sektördür. Bu uyarıcı özelliği ile turizm alt ve üst yapı yatırımlarına olanak sağlar. Devletin, "turizm"ın de katkısı ile yol, haberleşme, eğitim vb. gibi olanakları sağlaması yaşam standartlarını yükseltmektedir.

Turizmin ekonomik çevre üzerine sağladığı gelirler ile ülke ekonomisine katkısı, iş alanları yaratması, alt ve üst yatırımları ile halkın yaşam standartlarını yükseltmesi, sektörler arası iş bölümünü sağlaması vb. gibi olumlu etkileri görölmektedir. Aynı zamanda turizmin ekonomik çevre üzerine; bir yıl süreli istihdam yaratamaması, sezon sonu kamu hizmetlerinin azaltılması, iş yerlerinin kapatılması ve yöredeki gelir düzeyi farklılaşmasının sosyal dengeyi bozması gibi değişimler olumsuz etkiler oluşturmaktadır. Bilinçli ve planlı kullanıldığında turizmin ekonomik çevreye olumlu etkisi olan bazı etkenlerin, dengenin kurulamaması halinde olumsuz yönde sonuçlanabileceği açıktır.

Türkiye de, sahip olduğu doğal zenginlikleriyle yabancı turistler için merak faktörünü önemli ölçüde uyaracak bir ülke durumundadır. Arkeolojik değerler, şıfalı su kaynakları, gelenekler, folklor, ulusal giysiler, mistik inanışlar, geleneksel mutfağıımız ve müziğıımız değerlendirilebilecek kültürel potansiyelimizdir. Bunun yanında İstanbul, Kuşadası, Çeşme, Antalya gibi kıyı bandında düzenlenen çeşitli yarışma ve festivaller ile yat malzemelerinin tanıtıldığı ve pazarlamasının yapıldığı fuarlar yabancı yatçılarının dikkatini çekmektedir (Turizm Bakanlığı, 2002).

2.5.2 Ekonomik Bir İşletme Olarak Marinalar

Turizm gelişmiş ülkelerden gelişmekte olan ülkelere önemli bir kaynak transferine de neden olur. Güneş, kum, temiz hava, deniz gibi sıfır maliyetli ve normal olarak ticari niteliği olmayan ya da atıl işgücü, ucuz tarım ve deniz ürünleri gibi düşük maliyetli ve alternatif değerlendirme olanakları son derece sınırlı kaynakların turizm yolu ile değer kazanması ve gelir yaratması söz konusudur. Turizm ulusal gelire doğrudan ek bir katkı sağlamaktadır (Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri ve Önemi, 1991). Doğa ve iklimin yarattığı, tarih, folklor, uygarlık ve kültürün işlediği değerler bütününe büyük ölçüde bağımlı olan turizm bu sayede endüstriyel faaliyetler yönünden yeterli kaynak

ve gelişme olanağına sahip olmamasına rağmen zengin bir turizm potansiyeline sahip olan bölgelerin planlı ve etkin bir turizm uygulaması sonunda turistik yönden kalkınarak yurt ekonomisi içinde dengeli biçimde gelişmelerini mümkün kılmaktadır. Belirtilen tüm bu yararları dolayısı ile ülkelerin turizme katılarak gittikçe daha büyük pay elde etmek için çok çaba harcamalarının temel hedefi, turizmin bir yandan milli ekonominin gelişmesine diğer yandan toplumsal refah düzeyinin yükselmesine yaptığı katkıdır.

Türkiye gibi ekonomisi sık sık krizler yaşayan ve dış borçları kabaran bir ülkede, büyük gelir kaynağı olabilecek alanlar yaratma isteği her geçen gün artmaktadır. Bu alanlardan birinin yat turizmi ve marinalar olduğu unutulmamalıdır.

Günümüzde Akdeniz’de bir yıl içersinde seyreden yat sayısı 700-750 bin, yıllık yat artışı ise 50 bin olarak tahmin edilmektedir. Tüm Akdeniz çanağında 700’binler civarındaki yat bağlama kapasitesi marinalarında 200 bin, diğer limanlarla birlikte 250 bindir. Ülkemizde bir yıl içersinde seyreden yabancı bayraklı yat sayısı 100.000, yerli yat sayısı ise 5.000 civarındadır (Türkiye Turizm Stratejisi, 2006).

Yat turizminin diğer turizm türlerine oranla, gelir seviyesinin daha yüksek olduğu bir kesime hizmet etmektedir. Bu nedenle ülkeler arasındaki ekonomik farklılıklar yat turizmini de etkilemektedir. Özel yatlarla gelen turistler kaldıkları sürede ortalama 2810 \$, ticari yatlarla gelenler ise 1530 \$ harcamaktadırlar (Akın, 2003).

Yat turizminin ve marinaların yarattığı istihdam çeşitlemesi tablo 2.3’de görülmektedir (Akın, 2003):

Tablo2.3: Yat turizminin ve marinaların yarattığı istihdam çeşitlemesi

YATIRIM AŞAMASINDA	İŞLETME AŞAMASINDA
Tekne imalatı yapanlar	Yat işletme firmaları ve seyahat
Tekne ithalatı yapanlar	Yat üzerinde çalışan personel
Marina inşasında çalışanlar	Yat limanı işletmesinde çalışanlar
İmalat ve inşada kullanılan malzemeyi üreten, satan ve ithal edenler	Yat malzemesi satan ve ithal edenler
Yat imalatçılarına ilişkin fuarda ve derneklerde çalışanlar	Sergi, festival, yarış ve fuar organizasyon firmaları
Resmi görevliler federasyonlar ve derneklerde çalışanlar	Sektörü canlandırmak için kurulan kulüp ve yat bakım onarımında çalışan küçük sanayi işletmeleri
	Resmi görevliler

Ayrıca, bu tablonun dışında kalan pek çok kuruluşun da dolaylı yoldan marina ekonomisinden yararlanacağı açıktır. Bu bakımdan işsizliğin önemli bir sosyal problem olduğu ülkemizde yat yapımını ve işletmeciliğini desteklemek, gerekli mevzuatı düzenlemek bu problemin çözümüne de katkı sağlayacaktır. İşsizliğin sosyal bir problem olduğu ülkemizde yat yapımını ve işletmeciliğini desteklemek, gerekli mevzuatı düzenlemek ve sektörün problemini çözmek, genç nüfusu % 60'dan fazla olan ülkemizde istihdam açısından önem kazanmaktadır. Tablo dikkatle incelenirse, her eğitim seviyesinde verimli ve etkin bir şekilde istihdam mümkün olabilmektedir (Akın, 2003).

Yat turizminin gelir kaynağı olmasını sağlayan unsurlardan birisi yatların bakım, onarım ihtiyacıdır. Buradan hareketle marina sayısını arttırarak bakım, onarım hizmetlerinin fiyat, kalite ve güvenilirlik açısından gelişmesi ve yabancı yatların Türkiye'de kışlamaya teşvik edilmesi gerekmektedir.

Cumhuriyetimizin 100. yaşını kutlayacağı 2023 yılında AB ülkelerindeki emekli sayısının 100 milyonu aşacağı hesap edilmektedir. Deniz Ticaret Odası verilerine göre, marinalarımızda kendi yatlarında yaşayacak her bir emeklinin ülkeye her yıl 10-12.000 dolar girdi sağlayacağı gerçeğinden yola çıkılırsa bu pazarın önemi ve büyüklüğü net bir şekilde görülebilir; bu kitle ihmal edilmez ve gereken bütün kolaylıklar sağlanırsa deniz turizmi hedefine kısa zamanda ulaşabilecektir (DTO, 2005).

Bu konuda Abraham'ın (2000) görüşleri şu şekilde özetlenebilir; marinanın kara tarafından önü genellikle en değerli bölge olduğundan, yatırımcıların en büyük kâr beklediği alan burası olmaktadır. En büyük kâr konut projelerinden, perakende satış ünitelerinden ve tatil yeri yerleşmelerinden sağlanmaktadır. Buna rağmen kârlılığı daha düşük olan birçok marina tesisinin deniz kenarında bulunması zorunluluğu vardır ve bu fonksiyonlar perakende satış veya konut yerleşimi gibi konularla tamamen çelişmektedirler. Marina planlamasında zaruri marina ihtiyaçları ile diğer gelir getirici tesislerin aynı öncelik değerine sahip olduğu hatırlanmalıdır (Abraham, 2000). Tasarımcı olarak mimarların görevi de bu noktada ortaya çıkmaktadır. Bu farklı ve çelişkili fonksiyonları en elverişli ve getirisi yüksek şekilde bir araya getirmek ve kıyı alanlarının kamusal alan olması özelliklerini sürdürmesini sağlamak görevi tasarımcılara düşmektedir ki bu tezdeki amaçlardan biri de, bu görevde tasarımcılara bir ölçüde ışık tutabilmektir.

Akın'ın bu konuda değişik karşılaştırmalı değerlendirmeleri bulunmaktadır:

“Türkiye’de yat turizminin gelişmesiyle birlikte, yatçılığa altyapı tesisleri olarak hizmet veren marina yatırımları daha çok gündeme gelmeye başlamıştır. Sadece marina yapmak, bu yatırımın maliyeti göz önüne alındığında ve eğer yalnızca liman hizmeti sunuluyor ise kârlı bir yatırım değildir ve bu sebepten ötürü birçok ülkede marinalar ya devlet tarafından yapılmış ya da marina yatırımları devletçe desteklenmiştir. Marina yatırımlarını kârlı hale getiren unsurlar yan hizmet üniteleridir. Yine marinalarda yıllar itibariyle bakım, onarım ve yenileme masraflarının düşük, ekonomik ömrün uzun olması kârlılığı etkilemektedir.

Marina yatırımlarını kıyı düzenleme açısından ele alırsak, yaklaşık 500 konaklama tesisi ve 75.000 yatak kapasitesi meydana getirmek, arazi ve kıyı kullanımının bozulması ve doğayı tahrip eden yoğun bir yapılaşmayla mümkün iken, aynı yatak kapasitesi 730 yat kapasiteli, 10 marina tesisi ile yaratılabilir. Arazi ve kıyı kullanımında marina yatırımları tercih edilebilir ve böylece yatların kıyılarda kontrolsüzce demirleyerek denizi kirletmelerini önleyici tedbirler alınabilir ya da işe yaramaz araziler kullanılarak estetik açıdan kıyılar düzenlenebilir.

Yine yan hizmet üniteleri olan 600 yat kapasiteli bir marina (bir yatın en az üç kişi ile geldiği düşünülürse, marina 1800 yatak kapasitesi oluşturmaktadır) 1800 yataklı, üç yıldızlı otelin maliyetinden daha düşük bir maliyetle oluşturulabilir.”

Ülkemiz yat limanlarında bırakılan, yabancı bayraklı 12 m. boyundaki bir yat; yıllık marina ücreti olarak ortalama 3,000\$, karaya çekilmek için 600 \$ ve bakım-onarım talep ettiğinde, hizmetlerine göre 3000\$-5000\$ arası harcamaktadır (Bezirgân, 1998).

Ülkemizde gerçekleştirilen beş yıllık kalkınma planlarının sonuncusu olan 2001 tarihli planda turizm yatırımları konaklama tesisleri ve yat ve marina yatırımları olarak ikiye ayrıldığında her iki grup içinde eşit miktarda kaynak ayrıldığı görülmektedir.

Konaklama tesisleri için : \$ 4.430.800.000

Yat Yatırımları ve Yat Bağlama yerleri için : \$ 4.443 800 000

olmak üzere toplam yatırım ihtiyacının \$ 8.874.600.000 olacağı varsayılmıştır (SBYKP, 2001).

Batı ve Orta Akdeniz’deki marinalarda yaşanan yoğunluk, yatçıların değişik yerler görmek istemelerinin yanı sıra Anadolu’nun zengin kültürel geçmişe sahip topraklar olması, Akdeniz’deki en temiz kıyıların Türkiye’de bulunması ülkemizi yat turizminde avantajlı konuma getirmektedir. Ülkemizin Doğu Akdeniz’e yönelmekte olan uluslararası yat turizminden hak ettiği payı alabilmesi, mevcut alt yapı ve bürokratik sorunların çözümlenmesi, sağlıklı bir yapıya kavuşturulması ve marina

kapasitesinin arttırılması ile gerçekleştirilebilecektir. Bu kapasitenin kısa vadede 50 bine çıkarılması hedeflenmektedir. Halen yılda 2 milyar 500 milyon dolar düzeyde ciroya sahip olan yatçılık sektörünün 25-30 milyar dolar düzeyinde bir ciro ile ülke ekonomisine çok güçlü katkılar sağlaması beklenmektedir. Bunun gerçekleşmesi ise (Türkiye Turizm Stratejisi, 2006);

- Ülke yat ve kruvaziyer turizminin gelişmesine,
- İhtiyaç duyulan arzın taleple dengelenmesine,
- Yat ve kruvaziyer gemiler için yeni seyir alanlarının yaratılmasına,
- Mevzuata dayalı darboğazların belirlenmesine ve bunlara çözüm yolları bulunmasına,
- Yat ve kruvaziyer turizm sektörüne yönelik sorunların çözülmesine,
- Tanıtım ve pazarlamanın geliştirilmesine,
- Yat ve kruvaziyer turizmüne yönelik teknik ve sosyal altyapının tamamlanmasına bağlıdır.

Sonuç olarak, Türkiye’de yat turizmi ve marinalar diğer turizm dallarına oranla daha fazla ekonomik katkı sağlayacağına genel olarak inanıldığı görülmektedir. Ancak Türkiye’de kısa vadede 50000 tekne kapasitesi hedefi kıyılara yapılacak olan marinaların bugünkü anlayışla devam yapılması durumunda kıyılardan kamunun yararlanmasını engelleyici bir sakıncaya da işaret etmektedir.

2.5.3 Marina İşletmeciliği

Marina işletmesi bir çok hizmeti müşterilerine sunmak durumundadır. Bu hizmetlerin bir kısmı marina işletmesinin doğrudan kendi yönetiminde olması gereken hizmetler, diğer kısmı ise kâr getirecek, üçüncü şahısların işletmesindeki hizmetlerdir. Marina işletmesi kendi bünyesindeki gelir ve maliyet merkezlerini iyi planlayarak, üçüncü şahıslarla anlaşmaya girer. Bu anlaşmaların bir kısmı dükkânlar da olduğu gibi kiralama anlaşması olabilir.

Tam eğitilmiş ve deneyimli bir marina işletmesinde tipik maliyet merkezleri, Harray N.E. Shepard’a göre aşağıdaki gibidir (Doğan, 1990):

Ticari Kiralamalar

- Perakendeciler
- Brokerlar
- Deniz Malzemesi Satan Dükkanlar
- Gıda Marketleri
- Eczane
- Restoran
- Bar
- Spor ve Eğlence Yerleri
- Scuba Diving

Marinaların Sundukları Hizmetler:

- Güvenlik
- Bağlama Hizmeti
- Kışlama Hizmeti
- Karada Tamir ve Bakım Hizmeti
- Sıhhi Hizmetler
- Tahliye Hizmetleri
- Depolama Yerleri
- Yat ve yatçı için dükkanlar
- Broker Hizmetleri
- Haberleşme Hizmetleri
- Konaklama Tesisleri
- Eğlence, dinlence, restoran ve spor hizmetleri

Hizmetler

- Tekne Bakım
- Tekne Onarım
- Tekne Yenileme
- Soğutucular
- Elektrik ve Elektronik
- Yelken ve Donanımı
- Genel Mühendislik
- Özel Mühendislik
- İnceleme ve Dizayn
- Kiralama Kolaylıkları

Marina Rıhtımları

- Sürekli Kiralamalar
- Kısa Dönem Kiralamalar

Karaya Çekme – Denize İndirme

- Taşıma
- Yüksek Basıncılı Temizlik
- Karada payandalama (Açık Alanda)
- Kapalı Alana Çekim

Ülkemizde marinaların işletilmesi, marina işletmecisi tarafından o liman için özel olarak hazırlanarak, Turizm Bakanlığınca onaylanan bir yönetmelik uyarınca yapılır. Çekek yerlerinin işletilme esasları ile bu yerlerin sorumlu yöneticisinde aranacak nitelikler bakanlık tarafından belirlenir. Bu esaslar yat turizmi yönetmeliğince belirlenmiştir.

Marinaların barındırması gereken özelliklerdeki ve marinalardan beklenen hizmetlerin çeşitliliğinden dolayı marinaların tasarımı ciddi bir çalışma ve özen gerektirmektedir. Buna ilave olarak daha öncede belirtildiği gibi kamusal alanda bulunmalarından ve beklenen hizmet ve kullanıcı çeşitliliğinin karşılanabilmesi için marina tasarımı uzmanlaşma gerektirmektedir. Bütün bu özellikleri barındıracak marinaların hem

kıyılar, hem kıyıları kullanan toplum için, hem denizden yararlanan yatçılar için en elverişli ve tercih edilen tesisler olacağı düşünülebilir.

3 MARİNA ÇEVRE İLİŞKİSİ

Tarihsel gelişimleri sürecinde kıyı yerleşmelerinin ilk dinamiği; kara ulaşımının zorluklarına karşı gelişen yoğun bir deniz ulaşımı ve buna bağlı bir kıyı uygarlığı oluşmasıdır. Kıyı mekânı, ilk uygarlık dönemlerinden bu yana bu özellikleriyle önemli bir işleve, deniz aşırı ilişkilerin kurulması işlevine bağlı olarak kullanılmıştır. Günümüzde bir çok büyük metropolün - karşılıklı ilişkiler içinde büyük tersane, sanayi bölgelerinin, ticaret ve kültür kökenli kentlerin liman olmanın getirdiği üstünlüklere dayalı olarak kıyı boylarında geliştiği söylenebilir (Karabey, 1978).

Kıyı; deniz, göl ve nehirlerde, herhangi bir anda suyun kara parçasına değdiği noktaların birleşmesinden oluşan, meteorolojik olaylara göre değişen doğal çizgilerdir. Kıyı özelliklerinden dolayı birçok kullanışlara hizmet eder. Şener'e (1986) göre bunlar;

- Deniz ulaşımı ile kara ulaşımı arasında geçişi sağlayan liman kullanışları,
- Liman kullanışlarına yaraması ve artıkların kolayca atılabilmesi, nedeniyle sanayiinin yerleşmesi,
- Su ürünlerinden yararlanmayı gerektiren kullanışların yerleşmesi,
- Sanayi, liman ve su ürünlerinden yararlanma için kullanılması durumunda, buralarda çalışan insanları, yani kentsel kullanıcıları da barındırma gerekliliğinin oluşması,
- Denizin, karayı aşındırarak oluşturduğu kumsalın varlığı ve denizin iklim üzerindeki olumlu etkisi nedeni ile, dinlenme, sağlık ve eğlence amaçlı kullanımlardır.

Kıyının, yukarıda bir bölümü sıralanan kullanışları yanında savunma, endüstri ve servislerin, enerji, artıkların atılışı ve depolama gibi daha birçok kullanışları vardır. Bu tezde de bu kıyı kullanımlarından özel olarak marina kullanımı seçilmiştir. Kıyı yapısı olarak marinaların özellikleri, hizmet ettiği kişiler, kullanıcıları ve bulunduğu çevre, bölge, şehir ile ilişkileri ve marinanın çevresine etkisi ve çevresinden etkilenmesi incelenmektedir.

Özhan'a göre (2004); kıyı kullanımlarının başarılı olması için kıyı alanının özelliklerine duyarlı olmak, bütüncül yaklaşım, zamansal süreklilik, edinilen yeni bilgiler sonrasında oluşan koşullara uyaranabilmek, geçmişte oluşan kıyı ve kent kimliklerini zenginleştirmek, kıyı ve deniz kültürünün gelişmesine katkıda bulunmak önem taşımaktadır.

Marina ve çevre etkileşiminde; çevrelerin taşıma kapasitelerinin aşılması, çevre verilerinin iyi değerlendirilemeyişi, salt ekonomik çıkarlar, yoğun ve plansız yatırımlar, çevreyi olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Çevre bu olumsuz etkilenmeler sonucunda özelliklerini kısmen ya da tümüyle yitirme, ekolojik dengenin, görsel özelliklerin bozulması tehlikesiyle karşılaşılmaktadır. Tarihi çevrelerde de oluşan yoğun turizm potansiyeli, bu tür çevre değerlerinin yitirilmesi şeklinde sorunlara neden olabilmektedir.

Marinalarında çevreleriyle ilişkileri konusunda önemli olan noktalar ve bunların belirlenmesinde FEEE (Foundation for Environmental Education in Europe) aşağıdaki temel kavramlar çerçevesinde marinalar, denizcilik ve çevre ile ilgili bir rol üstlenmiştir (Donkin, 2000).

1- Denizcilik yaşam kalitesini artırır

- Açık alan eğlencesi sağlar
- İnsanları bir araya getirir – aileleri, arkadaşları, misafirleri gibi
- İnsanları doğa ile buluşturur

2- Marina bir kum saatidir

- Marina denizle kara arasında bir geçiş noktasıdır
- Marina insanların denize ait ortamla bağlantı kurmalarını ve denize ait ortamın içine açılmalarını mümkün kılar

3- Marina kendi içinde özel bir ortam, hem doğal hem de insan yapısı yerleşimleri barındıran daha büyük kıyısal alana ait olan bir ortamın elemanıdır.

Marinalar, şehirsiz kıyı gelişim planlarının ve tatil bölgeleri planlamalarının önemi giderek artan birer elemanı olmaktadır; son otuz yıl boyunca okyanusa, nehirlere, göllere kıyısı olan, körfezi olan, birçok ABD şehri, insanların denize karşı olan ilgisini

sermayeleştirmişlerdir; topluluk liderleri, kendisinden bekleneni veremeyen birçok kıyı planlamasını konaklama, perakende satış ve konut gibi diğer yatırımlara kaynak olabilecek suyla ilişkili aktivitelere dönüştürmek için özel sektör gayrimenkul yatırımcıları ile ortak çalışmalar yürütmüşlerdir (Klanecnik, 2000).

3.1 Mimari Çevre, Sosyal – Kamusal Çevre, Kıyı Tanımları

Günümüzde çevre tanımı geniş olarak kullanılmaktadır. Yaşam dünyası olarak çevre; insanlar, hayvanlar, bitkiler, taş, toprak v.b. somut olgulardan ve güneş, ay, yıldızlar, bulutların hareketi, gece-gündüz ve mevsimlerin değişimi gibi varolan gerçeklerden oluşur. Aynı zamanda duygular gibi varlığımız ile ilgili soyut olguları da içine alır ve somut bir terim olarak mekân - yer - alan anlamına gelir. Somut nesneler mekânın - yerin öz varlığı olan “çevresel karakteri” belirler ve genel olarak bir yer, bir karakter veya “atmosfer” verilen niteliksel bir bütün olgudur (Norberg-Schulz, 1979). Bir canlı varlığın bağıntı kurduğu olaylarla varlığın tümü olarak çevre (Hançerlioğlu, 1988), göreceli bir şekilde tanımlanmakla birlikte genel olarak “her şey”dir. Rapoport (1977), çevrenin olası potansiyel işaretlerini; fiziksel unsurlar (görüş, ses ve kokular), ve sosyal unsurlar (insanlar, eylemler/kullanımlar ve nesneler) olarak sıralar. Morval ise (1881), çevre eylem içinde veya eylem aracılığıyla yaşanan sembolik, estetik ve bütün duyuları ilgilendiren bir değere sahiptir demektedir. Birey gelişiminde rol alan uyarımların kaynağı olan çevre, aktif uyarım ve optimal uyarım olarak iki önemli fonksiyona hizmet etmektedir (Magnusson & Allen, 1983).

Genel çevre tanımlarının ardından, kamu yararının gelişim sürecine ve kamusal-sosyal çevre tanımlarına kısaca değinecek olursak; ortak iyilik ya da kamu yararı kavramı sanayi-ticaret öncesi Avrupa toplumunun siyasi tarihinde önemli bir yere sahiptir. Kamu hukukçularının temel tartışma konusu birey ve kamu çıkarı arasındaki uzlaşma modelinin mutlak anlamda toplum iktidarından yana olması gerekliliği yönündedir; bu kavram Yunan sitelerinden Roma’ya oradan da Ortaçağa ve 1789 Fransız ihtilaliyle birlikte değişim ve anlam içeriği zenginliği de kazanarak yirmi birinci yüzyıl insanlığının sosyal hayatında önemli bir yere sahip olmuştur (Akkaya ve diğ., 1998).

Kentlerin varoluşunun doğasındaki değiş-tokuş eyleminin gerçekleştiği yerler olarak kamusal alanlar tanımlanabilir. Lefebvre’nin tanımıyla kamusal alan, “kentte yaşayanlarca özgürce kullanılan, sahip çıkılan ve dönüştürülen” bir ortamdır (Otaner, 2003). Kamusal alana-mekâna, dönüşüm aracı olabilme yeteneğini yükleyen özelliği,

sosyal ve ekonomik bir araya gelme alanları olması ve kamu (toplum) tarafından denetlenebilirliğidir (Otaner, 2003).

Kamusal mekânlar kentin ortak mekânları olarak, her dönemde, toplumun yoğun kullanımıyla önem kazanmışlar ve sundukları kültürel, ticarî ve idarî olanaklarla kentlerin prestij alanları olmuşlardır. Kamu bir bütün olarak, insanlara ait olandır. Toplumu 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 bir çok anlamda “özel”in karşısı olduğu söylenebilir (Perinçek, 2003).

“Kamu’nun, birbiriyle ilişkili ama özdeş olmayan fenomen iki anlamı vardır: ilk olarak kamuda olan her şey herkes tarafından görülebilir ve duyulabilir ve olabildiğince açıklığa sahiptir, ikinci olarak, “kamu” kelimesi, şimdiye kadar hepimiz için ortak olan ve özel mülkiyetimizin içindeki yerden ayırt edilmiş bir dünya anlamına gelir” (Arendt, 1987).

Dijkstra (2000) kamusal alanın üç kriterini herkes tarafından erişilebilir olması, herkes tarafından kullanılabilmesi ve bir nesilden daha uzun dayanması şeklinde değerlendirmektedir. Çubuk da (1991) aynı konuda; “kamu mekânı toplu yaşamın süre gelen tüm etkinliklerinin her yaş ve meslek grubunun yararlanmasına açık, kent strüktürü içinde yer alan mekânlardır. Bu mekânda tüm insanî eylemler (sosyal-kültürel-ticarî-dinî-eğitim-spor gibi) yer alır” demektedir.

Kamusal mekânlar, kültürümüzü, inançlarımızı, kamusal değerlerimizi ve bizi yansıtır. Kamusal mekân bizim “kamusallık” dediğimiz niteliğin oluştuğu ve ifade edildiği ortak zemindir. Kamusal çevre kişisel davranışları, sosyal etkinlikleri ve bizim çoğu zaman çakışan kamusal değerlerimizi yansıtan bir ayna görevi görür (Francis, 1989). Bu tezde de sosyal-kamusal mekânlar toplumun bir araya geldiği, meraklarını giderebileceği, bilgi edinebileceği, bilgisini paylaşabileceği, açık veya kapalı alanlar olarak toplumu bir araya getirmeyi amaçlayan mekânlar olarak düşünülmektedir.

Sosyal – kamusal çevre kavramlarının ardından, kıyı kavramının tanımı ele alınırsa; 4/4/1990 tarih ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu’nun uygulanmasına dair yönetmelikte “kıyı kenar çizgisi”nin; “Deniz, tabii ve sunî göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık,

bataklık ve benzeri alanların doğal sınırır” şeklinde tanımı yapılmaktadır. Aynı yönetmelikte “kıyı” tanımında; kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasında kalan alan tarif edilip, kıyının herkesin serbest bir şekilde yararlanmasına açık olduğu ve bu alanda buna engel olabilecek hiç bir yapının olamayacağı, ayrıca kıyı bölgelerinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için onaylı kıyı kenar çizgisinin bulunması zorunlu kılınmıştır (T.Ç.S.V, 1992).

Kıyı çizgisi, iki değişik yapıda uzay kuruluşunu ayıran bir çizgidir. Deniz ve kara üzerinde dört yönde gelişen uzay kuruluşları kıyı üzerinde çakışır. Aslında bir görsel mekân olarak ele alındığında kıyı, denizde ufuk çizgisine, karşı olarak karada siluet çizgisine dayanan ve üçüncü boyutta havaya ve su altına doğru devam eden bir bütündür. Kıyı, bu yapısı yüzünden bir çizgi ya da yüzey değil, derinlikli, üç boyutlu bir geometrik mekândır. Doğal yapılarının değişik olması yüzünden her kıyı parçası kendi özelliklerini taşıyan bir sit, kıyı mekânı ise bir sitler dizisidir. Alan olarak ufak bile olsa, bu sitler bazen, akarsu ağızları, kıyı yamaçları, koylar, adalar, boğazlar gibi nitel değerler kazanırlar (Karabey, 1978).

Denizlerin dünyanın su dengesinin, iklim yapısının ana ögesi olduğu bilinen bir gerçekliktir. Dünya kabuğunun yüklü olduğu enerji ile şekil değiştirmesi sürecinde karalarla denizleri ayıran çizgi olarak ilk ağızda tanımlayabileceğimiz kıyı oluşumu, değişik etkenlerle yoğunlaşarak şekil almıştır. Denizin doğal uzantısı olarak nitelenebilecek dar anlamda kıyı şeridi ise karaların %0.03’ü kadar bir alanı, 150.000 km²’yi kaplamaktadır (İnandık, 1971). Doğanın devingen bir değiş tokuş ortamı olan kıyılar, değişik ölçekte ve sürekli olarak bitki ve hayvan dokusu (flora ve fauna), toprak, hava, su ve insanın birbirine bağlandığı bir çevre yapısına sahiptir. Tüm canlı öğelerin birbirine kenetlendiği bu ortam özellikleriyle çevresel bir bütün oluştururken öte yandan, neden-sonuç ilişkilerinin birbirine karıştığı tarih süreci ve veri zenginlikleri yüzünden, insanın bu alışverişe katılmasıyla sürekli çiğnenen, yaşayan, ürün alınan ve tüm insan eylemlerini (yerleşme, çalışma, dinlenme...) de barındıran bir çevre bütünüdür. Bireysel açıdan, insanın biyolojik ve psikolojik (dirimsel ve ruhsal) yenilenme, sağlanma, uyarılma gereksinimlerine cevap bulabileceği olumlu bir ortamdır. Kıyı bölgeleri diğer kaynaklarla yarışarak üzerinde oluşan bu ilgi yüzünden bir yandan kıyı kültürleri, kıyı uygarlıkları oluştururken diğer üst yapı kurumlarında da karşılıksız kalmamış, birçok yer ve dönemde özel yasal tanımlar bulmuştur (Akurgal, 1976). Kıyılar kendi üzerinde çektikleri bu olağanüstü ilgi

nedeniyle bir yandan çağlar boyu insan elinin değmesiyle özellik kazanırken, yakın dönemde nüfus ve eylem patlamasına koşut olarak hızla artan kaynak ve mekân gereksinmesi sonucunda, şekil değiştirmeye, özelleşmeye, kirlenmeye ve bir bakıma tükenmeye sahne olmaktadır (Karabey, 1978).

Kıyı alanı, yönetilmesi için emek vermeye değer insan etkinliklerine sahip deniz ve deniz alanını etkileyen kara parçasının tamamını kapsayan, kıyı çizgisinin her iki tarafındaki bölümlerdir ki tezdeki marinalarda bu kıyı alanlarında yer almak durumundadırlar.

3.2 Marinaların Bulunduğu Çevredeki Konumu

Kıyı alanları madenler, petrol, gaz gibi ülkenin doğal zenginliğidir. Ülkemizin coğrafyası, ılıman iklimi, kapalı denizleri, nehir, göl ve boğazları ile arkeolojik değerleri de bu zenginliğin kıymetini ve önemini arttırır. Ancak “kıyı alanlarında” özel konumlarından dolayı yapılma alternatifleri bulunan konu örnekleri:

- 1- Ticari: turistik tesis, liman, marina, iskele, tersane, yatçılık, su sporu, balıkçılık, petrol/gaz arama
- 2- Ticaret Dışı: park, askeri tesis, çevre koruma tesisi, fener-radar gibi seyir güvenlik istasyonları
- 3- Sulak alan, dinlenme sahası, kıyı yerleşim alanı, baraj ve dalyan şeklinde çeşitlenmektedir. Bu kadar çeşitli kullanım konuları kıyıların yağmalanması ve çıkar çatışmalarına neden olmakta ve ülkemizi fakirleştirmektedir.

Sanayi devrimi ardından toplum yaşayışına geçişle birlikte dünya nüfusu hızlı bir şekilde artarken kent olgusu ön plana çıkmış buna bağlı olarak özellikle de toprak ve diğer doğal kaynakların önemi artmıştır. Kıyılar bu gelişim sürecinde ülkemizin iktisadî kalkınmasının gereği ulaşım, konut, turizm vb. sektörler için zorunlu yatırım alanı haline gelmiştir. Ulusal ve uluslararası kıyı kullanım talebi doğal kaynağın fiyatını artırırken, kıt kaynakların artırılmaması kaynak üzerinde spekülasyon yağmalamaları beraberinde getirmiştir. Bu süreç Anayasada öngörülen kıyıların kullanımı konusundaki “kamu yararı” ilkesini tartışılır hale getirmiştir (Akkaya, ve diğ., 1998).

Bazı dallarda kısmi planlamalar yapılsa bile, otorite ve kullanan sektörlerin çokluğu nedeniyle kıyı alanlarımız bilinçsiz bir şekilde kullanıma açılmakta, buna karşın çok daha etkin bir şekilde kullanım fırsatları geri dönülemeyecek bir şekilde kaybolmaktadır (TOBB, 2006). Ülkemizin bu önemli değerlerimizi koruma amacıyla uygulanacak projeler hakkında çevre etki değerlendirme (ÇED) raporu hazırlanması uygulaması yapılmaya başlanmıştır.

Çevresel etki değerlendirmesi (ÇED); çevreyi doğrudan ya da dolaylı olarak, olumlu ya da olumsuz yönde etkileyen bir faaliyetin bu etkilerinin, bu faaliyetle ilgili yatırıma başlanmadan önce, henüz karar verilme aşamasında iken, irdelenmesi ve bu faaliyetin yaratabileceği olumsuz etkilerinin önlenmesi ya da çevreye zarar vermeyecek ölçüde en aza indirilmesi için alternatif çözümlerin belirlenmesinde kullanılan bir yöntemdir (18 dönem TBMM (10-15) esas numaralı meclis araştırması komisyonu raporu, 1991).

Bugün dünya metropollerinin büyük bir bölümünün (Tokyo, Meksiko City, New York, Bombay, Seul, San Paulo, Los Angeles, Shangai, Osaka, İstanbul, v.b.) deniz kıyısında yer aldığı bunun dışında kalan metropollerin ise (Delhi, Paris, Moskova, v.b.) büyük nehirlerin kenarında kurulduğu görülmektedir (Türkiye Turizm Stratejisi, 2006). Buna göre şehirlerin kurulmasında büyük bir öneme sahip olan kıyısı olması / bulunması özelliği, kıyılarda yapılacak her türlü tesisi de büyük bir özenle tasarlanmayı ve planlamayı gerektirmektedir. Marinalarda bu türden bir yapı olduğuna göre planlamalarında ve uygulamalarında bütün şehri etkileyecek tesisler olduğu unutulmadan, bu etkiler göz önünde tutularak yapılmalıdır.

Kıyı alanları kentlere dinlence faaliyetleri getirdiği gibi ulaşım olanakları da sağlamaktadırlar. Bu tür alanlar büyüdükçe onun artan gereksinmelerine özellikle dış mekânlar olarak hizmet etmektedir. Bu alanların tüm kente kullanım sağlayacak biçimde tasarlanması tıpkı diğer dış mekânlarda olduğu gibi zorunludur. Kıyı alanları, sağlık açısından en değerli doğal oluşumlardır. Sağlıklı bir kıyı alanı ve çevresi oluşturulmadığı zaman, insanlara zararlı alanlar haline dönüşebilir.

Türkiye nüfusunun yaklaşık üçte birinin deniz kıyısı niteliği taşıyan yerleşimlerde ikamet ettiği (Doğan ve Erginöz, 1997) göz önüne alınırsa kıyı alanlarının ve buralarda yaşayanların ülkemiz açısından önemi ortaya çıkmaktadır (Dede ve diğ., 1998).

Özellikle son yirmi yıldır, kıyı alanlarının kullanımına yönelik taleplerin ve yapılan yatırımların ülkemizde de süratle artma eğilimine girdiği görülmektedir. Denizcilik sektöründe kamu tarafından yapımı gerçekleştirilen kıyı tesislerinin yanı sıra, özel kuruluşlarca da, bir çok liman, iskele ve benzeri kıyı tesisi ile turizm tesisi inşa edilerek işletmeye açılmıştır (Aşan, 1998).

Su-kent kesişme noktası olan kıyıların çok boyutlu olan görünümü ve kentle olan ilişkilerinin benimsendiği farklı ekonomik ve sosyal politikalar, globalleşme, teknoloji, turizm ve beraberinde gelen; ekoloji, koruma gibi, kavramlar kıyıların planlama ve tasarım yaklaşımını etkilemiş ve çeşitlendirmiştir. Kıyı mekânının yeniden geliştirilmesinin temel amacı, kentte yaşayanlara yaşanabilir çevreler yaratma çabasıdır. Dünyadaki örnekler incelendiğinde, kıyı düzenlemelerinin kentle entegrasyonunun sağlanmasının, kentsel ekonominin ve kent kimliğinin gelişmesine önemli katkılar sağladığı görülmektedir (Özer, 1998).

Cenova, İtalya örneğinde görülebileceği (Şekil 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5) gibi kentin kıyıyla ilişkisini kesen otoyolun taşınması projeleriyle birlikte kıyı bandının yeniden düzenlenmesi görevini de Renzo Piano üstelenmiş ve halkı denize çeken, kıyıyı ilgi çekici hale getiren tasarımlarıyla Cenova sahillerinin sadece şehir için değil, bütün bölge için bir odak noktası haline getirmeyi başarmıştır.



Şekil 3.1 - 3.2 - 3.3 - 3.4 - 3.5: Renzo Piano, Cenova sahil düzenlemesi projesinden görüntüler

Erkök'e göre kıyı kentine atfedilebilecek nitelikler şunlardır (2002);

- suyun kıyı kentine önemli bir kaynak oluşturması, girdi olarak değeri,
- kentsel sistemde suyun kendisinin doğal bir ağ oluşturması,
- kentin sınırlarını genişletmekte suyun katkısı (kentlerde ağların sınırların ötesine uzanmaları),
- kıyının çeşitli türlerin değiş tokuşuna eşik, toplanma yeri ve iletim yeri olarak sunduğu fırsat,
- suyun, kentlerin besledikleri hinterland'ları için de besleyici olması,
- kendiliğinden bir ulaşım ağının üzerinde bulunması,
- pazarla kaynak arasında bulunması,
- katı düzenli bir ideal kentten ziyade, yaşayan kent olması,
- suyun dış dünyayla ilişki kurucu etkisiyle açık olması,
- fiziksel koşulların doğrudan biçimlendirici olması,
- ekolojiyle yakın ilişkili olması,
- doğayla ilişkili olması ve insana doğayı dönüştürme olanağını vermesi,
- “doğanın yaptığı” ile “yapılmış” olanın beraber olması,
- hareketin doğasında yer alması,
- kıyının hem sınır olma, hem de olmama özelliği, çeperin bir eşik haline de gelmesi, açık coğrafyaya sahip olması,
- kendi içinde kapalı kalmaması, dış dünyayla daha fazla bağlantı olanağı, çeşitli aktivitelere sahip olması nedeniyle açık olması,
- suyun kentin okunurluğuna olumlu katkıda bulunması,
- değişikliklere adapte olabilme zorunluluğu taşıması, esnek olması,
- zengin kişisel deneyimler sunması, zengin kentsel imgeler sunmaları, zengin fiziksel yapı,

- düğüm noktası olarak farklılıkları bir arada bünyesinde toplaması,
- bir kültür oluşturmaları,
- akışlar mekânı olması.

Sosyal çevre, nüfus artışı ve kentleşme gibi nedenlerle zaman içerisinde yapısal değişikliklere uğramaktadır. Sosyal yapının değişmesi kimi zaman toplumun dışa açılmalarını sağlamaktadır. Sosyal yapıdaki bu değişim, gelen denizci ile yöre halkının, daha kolay ilişki kurmalarını sağlamakta ve marina isteminin artmasına neden olmaktadır.

Denizci ile yöre halkı arasındaki ilişkiler, yöre halkının örf, adet ve eğitim düzeylerine bağlı olarak gelişmektedir. Marina için öncelikle sosyal çevreyi oluşturan bir üst yapının oluşumu marinanın gelişmesine katkıda bulunacaktır (Olalı, 1986).

Çevresel sistemleri oluşturan doğal, tarihsel, politik, ekonomik ve ekolojik çevreler marinanın etkinliklerini sürdürebileceği ortamlar yaratması ile marinanın gelişmesine katkıda bulunabilmektedir.

3.2.1 Marina Talebini Belirleyen Kriterler

Yıllar önce Azra Erhat, Cevat Şakir (Halikarnas Balıkcısı) ve Bedri Rahmi ve arkadaşlarının “Hürriyet” adlı küçük tekneleri ile doğayı keşfetmek amacıyla başlattıkları ve daha sonra “Mavi Yolculuk” adını verdikleri, tekne ile kıyıların gezilmesi, bugün büyük boyutlu bir endüstri haline gelmiştir. 1980’lerin ortasında daha çok yabancı teknelerle yapılan mavi yolculuk, Bodrum, Bozburun ve Marmaris’te yapılan guletlerin devreye girmesi ile daha da gelişmiştir (TURSAB 1990). Giderek daha konforlu tekne yapımı ve yabancıların gösterdiği ilginin artmasıyla teknelerin çoğalıp yavaş yavaş yüzen bir pansiyona dönüşmesi, yat işletmeciliğinin temelini atmıştır (Akın, 2003).

Türkiye için yat turizmi ve marinacılıkta talebi belirleyen kriterleri Poridis (1990) şu şekilde sıralamıştır:

- Doğal çevre: Ege ve Akdeniz kıyıları girintili çıkıntılı bir yapıya sahiptir. Denizin el değmemiş yeşil bitki örtüsü ile kaynaştığı bu kıyıları yatçıları çekmektedir.

- Çevre yatçılık merkezlerinin varlığı: Türkiye'deki marina ve çekek yerleri ile ilgili yatırımların büyük bölümü Ege ve Akdeniz kıyılarında bulunmaktadır. Gerek kamu gerekse özel sektöre ait bölgeye hizmet veren pek çok marina vardır.
- Yat ile yurt dışına giriş-çıkış olanakları: Türkiye kıyılarına çok yakın bir mesafede olan Yunan adaları üzerinden yat ile yurt dışına giriş ve çıkış olanakları vardır.
- Tarihi çevre: Ege ve Akdeniz kıyıları tarihsel kalıntılar bakımından zengin bir kültürel mirasa sahiptir. Anadolu kıyıları tarih boyunca pek çok uygarlığa beşik olmuştur. Özellikle Ege ve Akdeniz kıyıları Antik, Helenistik, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı devirlerinden kalma pek çok kalıntı ile, bir açık hava müzesi görünümündeler. Yatçılar temin edebilecekleri kara vasıtaları ile günübirlik turlar düzenleyerek, kıyıda en çok 10 km kadar içerilerde bulunan pek çok Antik kent ve tarihi kalıntıları ziyaret edebilmektedir.
- Bölgeye hava yolu ile ulaşım olanakları: Bölgede bulunan İzmir Hava Limanı, Dalaman Hava Alanı, Bodrum Hava Alanı ve Antalya Hava Alanları sayesinde ulaşım kolaylığı sağlanmaktadır.
- Seyir için uygun rüzgarların varlığı: Ege ve Akdeniz'de seyir için uygun rüzgarlar bulunmaktadır. Özellikle Güney Ege'de oluşan rüzgar nedeni ile, Bodrum - Finike arası bölge, seyrin en uygun olduğu bölgedir.

İnsan sağlığı ve deniz kurleri açısından aylık ortalama deniz suyu sıcaklıkları 18–28° C, hava sıcaklıkları 20–34° C arasında bulunan yerler olumlu ve öncelikli olarak kabul edilir (Poridis, 1990). Türkiye'de Güney Ege ve Akdeniz kıyıları, nisan-kasım arası (8 ay) çekici sıcaklara ve uygun hava koşullarına sahipken, Kuzey Ege ve Marmara'da bu süre çok kısalmakta, Karadeniz'de yağışlar olumsuz faktör oluşturmaktadır (Yat Turizmi Master Planı, 1992). Yat turizmi ve marinacılıkta tüm kültürel ve sosyal ülke zenginliklerinin yanında önemli, diğer aktiviteler ise; yat yarışları, yelken kulüp ve okulları, fuar ve festivallerdir. Uluslararası yat kulüpleri de özellikle uzun süreli seyre çıkan yatçılar için aranan sebeplerdendir (Zilli, 1995).

1940'larda yat turizmine giren Fransa, İtalya ve İspanya kıyıları kanıksanmış bulunmaktadır. Bu yabancı yatçıların yeni yerler görmek arzusunu arttıracak bir olgudur ve akıllara ilk gelen yerlerden birisi Türkiye kıyılarıdır. Doğal ve korunaklı

koyların bulunduğu ve kıyı aşınımının gençlik çağlarını yaşayan kıyılarımız, yatçılığın cazibe unsuru olan tabiatla baş başa kalma ve özgür yaşama isteğinin karşılanmasına yönelik hammaddeyi oluşturmaktadır.

Bu durumda üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde yat turizmine uygun alanların turizme kazandırılması, kıyı düzenlemesi ve master planlarının hazırlanmasında güzergahların neler olabileceğinin tespiti önemli bir unsur olmaktadır (Özer, 1990). Yat turizminin alt yapısı olarak bilinen marinalar bulundukları konuma göre değişik potansiyeller oluşturmaları bu açıklamalarla ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu potansiyellerin toplumun ihtiyaçlarına en iyi şekilde cevap veren tesislerde karşılanması da marina planlamasında ana hedef olmalıdır.

3.2.2 Denize Artan İlginin Değerlendirilmesi

Deniz, plaj ve güneş tabanlı turizm, popülerite ve önemini korurken, bedensel dinlenmeye yönelik, plajda güneşlenmekle sınırlı pasif deniz tatilinin modası hızla geçmekte; deniz, plaj ve güneş farklı kullanımları ortaya koyabildiği seviyede; yatçılık, dalış, sörf gibi, ilgiyi üzerinde toplamaya devam edebilmektedir. Plaj ve deniz kavramı sörf, dalma ve deniz altı fotoğrafçılığı, deniz paraşütü, balık avcılığı, vb. aktivitelerle kıyıdan açıklara doğru yelken açarken, ters yönde dağcılık, doğa yürüyüşleri, kuş ve bitki gözlemciliği, yaban hayatı, dağ bisikleti, safari, yerel kültürlerle tanışma, vb. etkinliklerle kıyılardan içlere doğru hızla genişlemektedir. Turizm, hapis olmuş gibi görüldüğü dar bir kıyı “hat”ından, kıyının her iki yönünü de içerecek biçimde, geniş bir “satih”a yayılarak özgürlüğün tadına varmaktadır; “hat”tan “satih”a geçiş, yükün daha geniş alana dağıtılması anlamında, taşıma kapasitelerinin artırılması ve kalabalıklık oranlarının düşürülmesi anlamlarını da içermektedir; turizmin geniş ve doğal satıhlara yayılmak zorunda kalışı, artık yorulan bedenlerin değil, yorulan beyinlerin dinlenebilme taleplerinin bir dayatmasıdır (Neyişçi, 1998).

Festival, şenlik, fuar; yarışma gibi sosyal ve kültürel etkinlikler bir beldenin turizm faaliyetlerini sürekli olarak canlı tutan, gerek yöre gerekse ülke ekonomisinde, ticari faaliyetlerini daha da arttırılarak, pazar ülkelerle rekabet ortamı yaratmasını ve dolayısıyla yeni kazanç imkân ve fırsatları yaratmasını öngörmektedir (Aykut, 1993). Yat festivalleri, kıyı kentlerinde doğrudan yatçılara hitap eder gibi görünse de kent halkına deniz sevgisini aşılamakta, yatçılığın tanıtılmasına yardımcı olmaktadır. Bu

konuda yurdumuzda “Marmaris Yat Festivali”, “Bodrum Ahşap Yat Yarışları” ve bunlara benzer diğer yerel ulusal ve uluslararası etkinlikler ilk akla gelenlerdendir.

Nautical Aegean dergisinin Bodrum Milta Marina Genel Müdür Ömer Karacalar ile gerçekleştirdiği röportajda (2005) Karacalar marinanın organizasyonlarının denize olan ilgi ile ilişkisini ve bölgeye etkilerini şöyle anlatmaktadır;

“Marina kapasitesi belli. Ve artık kıpırdayacak yerimiz yok... Burada daha bin kapasitemiz olsa dolacak... Bunun marınamızdaki standartların yüksekliği dışında, cazibe merkezinin tam ortasında olmasına bağlayabiliriz...

Şimdi Marina işletmesi olarak aktivitelere yönelmiş durumdayız. Bodrum'da yatçılığın gelişmesi, sevdirilmesi ve sesimizi sınırlarımız dışına duyurmak için etkinliklerin artırılmasında.

Bir kere denize yönelik ciddi etkinliklerimiz ve artık gelenekselleşmiş yarışlarımız var. BAYK Kış Tröfesi, GANT Cup, Bodrum Race Week bunların en önemlileri... Milta Bodrum Marina'dan start alacak olan yarışlar, Türk ve Yunan makamlarının verdiği desteklerle Bodrum, Kos, Kalimnos, Turgutreis D-Marin, Bodrum etabı olarak gerçekleşecek... Bodrum Race Week ona keza... Fikret Kızılok adına düzenlenen kupa ve aralık ayında BAYK Kupası gerçekleşecek... Ahşap tekneler yat yarışlarına da destek veriyoruz... Amacımız bu yarışların uluslararası nitelik kazanması..

Marina ve çevresinde, Osmanlı Kulesi'nde düzenlediğimiz resim sergilerinde ünlü Türk Ressamları'nın resimleri sergilendi. Sergiler devam edecek. Çarşımız adeta bir çekim merkezi oldu. Keza Marina Yat Kulübü de Bodrumlu denizcilerin buluşma noktasına dönüştü bile. Bu yıl başlattığımız yelken kursları ise yelken kullanımını sevdirmeye yönelik önemli bir faaliyet. Etkinliklerimiz ile birlikte Marina ve çevresi gibi, Bodrum'da günden güne hareketleniyor.

Marinalar kent için önemli cazibe merkezleri. Biz Milta Bodrum Marina olarak kentin denizcilik ve kültürel anlamda gelişmesini çok önemsiyoruz ve çalışmalarımız bu yönde...”

Yirminci yüzyılın özellikle son çeyreğinde, ülkemizde sanayiinin ve turizmin gelişmesi ile halkımızın kıyılara olan ilgisi ve yararlanma isteği artmış, kıyılarda yerleşme talepleri yoğunlaşmıştır. Bunun gereği olarak kıyı kullanımının planlı bir şekilde düzenlenmesi kıyılarımızın gelecek nesillere bu günkü değerleriyle bozulmadan aktarılması, kıyılarla ilgili olarak bundan sonra yapılacak tasarruflarda en temel amaç olmalıdır.

3.2.3 Marinaların Kullanıcı Profili

Yat turizminde olayı iki farklı açıdan görüntülemek gereklidir. Birinci açı yat sahipleridir ve kendi içinde yerel yat sahipleri ve gezici yat sahipleri olarak kabaca ayrılabilirler. Özellikle gelişmiş ülkelerde yat sahipleri çalışan insanlardır. Bu kişiler yabancı ülkelere yelken açacak kadar fazla zamanı olmayan ya da küçük teknelere sahip kişilerdir. Çalıştıkları kentler yakınındaki yat limanlarında barınan tekneleri ile, hafta sonu gezintilerine çıkarlar ya da yıllık tatillerinde gidebilecekleri maksimum uzaklığa kadar giderler. Gezici yat sahipleri ise genellikle daha geniş zamana sahip kişilerdir. Bu kişilerin arasında tüm yılını denize adanmış kişiler varsa da pek çoğu yılda birkaç ay teknesi ile dolaşan, diğer zamanlarda ise çalışan kişilerdir. Bu kişiler yılın bu birkaç ayında mümkün olduğunca güzel, el değmemiş yerler gezerler ve yatlarını yat limanlarına ya da çekek yerlerine bırakır, bir dahaki tatillerine kadar çalışmak için ülkelere dönerler.

İkinci grup turist ise “charterer”lardır ki, bu kişiler yat turizmi içinde önemli paya sahiptirler. Charterer’lar genelde bir önceki yıldan tatil planlarını yapan ve “Yacht Charter” firmalarından kamara ya da yat kiralayarak dünya üzerinde belirli yat turizmi bölgelerinde denize açılan turistlerdir. Bu durumda yat bir yüzen otel, turist de otel müşterisi olarak görülebilir.

Durukan’ın (2004) anket çalışmasına göre, tekne sahiplerine yönelik yapılan anketin genel bilgi bölümünde elde edilen veriler incelendiğinde genel olarak aşağıdaki sonuçlara varıldığı görülmektedir: yat sahipleri yoğunlukla; 36-45 yaş aralığında, üniversite mezunu, aynı zamanda yazlık sahibi de olan ve yatçılık ile ilgili bir kulüp üyeleridir. Genelde, 8 yıldan fazla bir süredir tekne sahibidirler ve yatlarını kış aylarında ayda ancak birkaç gün, yaz aylarında ise haftada 3-4 gün kullanmaktadırlar ve en az 1 kez de olsa yatları ile yurt dışına çıkmışlardır.

Marinaların genel kullanıcı profilini çıkartılmaya çalışıldığında marina yöneticileri, tekne sahipleri, tekne personeli, denizcilere hizmet sunan yan kuruluşların çalışanları gibi çok çeşitli kişiler göze çarpmaktadır. Tüm yapıların olduğu gibi, marina tasarımının da temel amacı, söz konusu farklı kullanıcıların geniş bir skalaya yayılan ihtiyaçlarının karşılanmasıdır. Bu ihtiyaçların karşılanması ise sadece marinaların direkt kullanıcılarını değil, tüm çevre halkının geniş kapsamlı ihtiyaçlarını dikkate alan bir tasarlama anlayışını gerektirir. Marina tasarımı bu nedenle, hem kıyıda çeşitli şekilde yararlanan geniş toplum kesimlerinin, hem de onu direkt olarak

kullanıcıların ihtiyaç, zevk ve beğenilerine hitap etme durumundadır. Kıyı alanları yasalarımızca kamusal alan sayıldığı içinde tekne sahipleri için özel, kara sakinleri için kamusal alan sınırlarının belirlenmesinde önemli düzenlemeler gerektirmektedir. 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 marinalarda bulunduğu alanın silüetini direkt olarak etkilemektedir. Mimari tasarım açısından önemli olan nokta, bu çeşitliliklerin kamusal alan özelliklerine uyacak ve bulunduğu bölgeye artı değer katacak şekilde çözümlenebilmesidir.

3.3 Kıyı Mekânında Marinaların Konumu

Her kıyı kentinin kendine özgü koşulları olması doğaldır, ancak bazı ortak özellik ve oluşumlar da gözlemlenebilmektedir. Suyun karayla ilişkisinin biçimi sayısız farklı peyzajı ortaya koymaktadır. Kente biçimsel kimliğini veren en önemli etkenler arasındaki bu farklı peyzajlar, görsel olarak kentler arasında farklılıklar oluştururken, aynı zamanda kentin suyla ilişkisini, suyun kullanımını da tanımlamaktadır. Kıyı kesitinin, örneğin gemilerin yanaşmasına olanak tanıyıp tanınamaması, o kıyıda yer alabilecek işlevleri doğrudan etkiler, kıyının karada devam eden kesiti de örneğin, kumluk, kayalık, uçurum vs. gibi farklı karakterlerde oluşuyla, kıyıdan geriye doğru oluşturulacak yerleşimin koşullarını belirler (Erkök, 2002).

Savaş sonrasında dünya çapında hava ulaşımındaki artış, boş zaman değerlendirme için artan olanaklarla ve turizm endüstrisini destekleyen rekreasyon talepleriyle büyük ölçüde ilişkiliydi. Bu gelişme en büyük fiziksel etkisini kıyı alanlarında, özellikle deniz kıyısında göstermiştir. Çok eskiden beri boş zaman aktiviteleri genellikle suyla ilişkiliydi. Balık tutma, yabani kuş avı, yüzmeye, tekne sporu, sörf gibi belirgin rekreasyon aktivitelerinden söz edilebilir.

Craig-Smith'e (1995) göre, su kenarı konumları için suya bağımlılık derecesi önemlidir. Suyla entegrasyon derecesi, yaşam alanları, çalışma alanları, boş zaman değerlendirme alanları ve özel alanlar için yüksek, orta, düşük gibi derecelendirmelerle değerlendirilebilir. Suya bağımlılık kullanıcı grubunun amacı ve perspektifine bağlıdır. İki kullanıcı grubu tanımlanabilir. İlk grup, kıyı alanlarını doğrudan kullanan grup, ikincisi kıyı alanlarını halka açık kaynak olarak gören

gruptur. Suya bağımlılık için şu sınıflama yapılmaktadır (Craig-Smith ve Fagence 1995):

1. Suya bağımlı kullanım (Yatçılık, su altı sporları, sörf, balıkçılık, deniz taşımacılığı gibi)
2. Suyla ilişkili kullanım (kıyı-sahil aktiviteleri, plaj aktiviteleri, turizm, endüstri tesisleri gibi)
3. Sudan bağımsız kullanım.

Suyla ilişkili kullanımlar olarak endüstrilerin, sadece liman aktiviteleriyle doğrudan bağlantılı olanları değil, genelde birçoğu, büyük su alanlarına yakın veya üzerinde konumlandırılmak durumundadır. Su kenarı konumlarının genelde tercih edildiği diğer kentsel kullanımlar ise, rekreasyon, turizm ve konutu içerir.

Marinalarda bu sınıflama içinde suya bağımlı kullanım sınıfına girmektedir. İçinde barındırdığı teknelerin denizle/suyla ilişki kurması gerekliliğinden dolayı kıyıda olmaları gerekli olan tesisler olan marinalar, kıyının aynı zamanda da kamusal alan olmasından dolayı bütün insanların ulaşabileceği, kullanabileceği sosyal tesisler olmak durumundadırlar. Kıyıların bütün toplumun kullanımına açık alanlar olması dolayısıyla kıyıda bulunması zorunlu olan marinaların da bütün topluma açık alan olma zorunluluğunun yerine getirmesi gerekmektedir.

3.4 Kamusal Mekânda Marinaların Konumu

Kamusal mekân hem küresel rekabet hem de sakinlerinin özbilinci için şehrin kartvizitidir. Kamusal mekânlar sosyalleşme ve iletişim için gündelik fırsatlar olmalıdır (Çakır, 2006).

Kamusal mekânların sorunlarının şehir gelişimindeki sorunları bir mercek gibi ortaya koyduğu söylenebilir. Çekici biçimlendirilmiş bir kamusal mekân şehirdeki insana, ideal durumda onu zaman geçirmek üzere ve iletişim için davet ederek, önce şehrsel bir yaşam fırsatı sunar.

Türk hukuk literatüründe kamu yararı doktrininin geliştirilememiş olduğu Akkaya tarafından belirtilmiştir. Akkaya bu konudaki görüşlerini “Kıyı Alanlarının Rasyonel Kullanımı Ve Yönetimde Kamu Yararı İlkesi” başlıklı makalesinde daha da geliştirmektedir: “Dolayısıyla yasal-idari ve politik uygulayıcılar arasında özellikle

kıyı alanının kullanımı konusunda kavram kargaşası vardır. Örneğin deniz kıyısı bölge halkı, kıyının kendi kullanımına açık olmasını kamu yararı olarak kabul etmekte; yerel belediyeler farklı bir boyuttan olaya yaklaşmakta; kamu kurumları kıyılarda kendi kurumu için yazlık ve dinlenme tesisinin var olmasını kamu yararı olarak yorumlamakta; turizm yatırımcıları kıyı alanlarının kendilerine tahsis edilerek bu bölgeyi yerli halka kapayıp yüksek döviz girdisi elde ederek bu girdinin gayri safi millî hâsılaya yansımaları vb. otoyol-telefon-hastane-okul vb. yatırımlar olarak farklı bir boyutta kamuya dönüşüm sürecini kamu yararı olarak yorumlamaktadır. Örneklerde görüldüğü gibi kamu yararının kişisel takdire bağlı değil, yasayla belirlenme gereği çıkmaktadır” (Akkaya, ve diğ., 1998).

Uygulamalarda da görüldüğü gibi kamu tüzel kişileri kıyıları kendi yasal korumaları altına almak istemektedir. Her bir idarî birim kendi özel kurumsal çıkarı doğrultusunda kıyı alanlarından yararlanmak istemektedir; kıyılarda özel sosyal tesisler kurulmakta; bu tesislerden kurum dışı bir şahsın yararlanması mümkün olmamaktadır. Kıyılar kamu yararından çok siyasi ve idarî ayrıcalığı olan kişi ve kurumlar arasında paylaştırılmıştır. Ege ve Akdeniz kıyılarının turizme açılmasıyla birlikte turizm şirketleri, yerel halk, siyasîler, yerel idare birimleri ve farklı rant çevreleri arasında kıyasıya çıkar çatışmaları yaşandığı gözlemlenmektedir. Kıyı alanları turizm yatırımlarına açılmadan önce halk, kıyı sahil şeridinden bağımsız ve ücretsiz olarak yararlanmakta idi. Fakat şu anda halk kıyıdaki tatil köyleri ve oteller nedeni ile kıyıya ulaşamazken özel kuruluşlar da sürekli tartışma ve davalı-davacı olma durumunda kalmaktadırlar ve aynı sorunlar marina yatırımlarında da karşımıza çıkmaktadır. Dolayısı ile Türkiye’de, kıyı alanı konusundaki hukukî-idarî-teorik yapı hiç bir şekilde pratik yaşamda gerçeklik bulamamaktadır.

Kamu yararı - kıyı kullanımının, kaynakların tüketilmesi açısından, zaman boyutu bulunmaktadır. İnsan, doğanın bir parçası olarak yaşamını sürdürebilmek için doğal kaynakları tüketmekte ve doğal mirasın gelecek kuşaklara ulaştırılması sorunuyla karşı karşıya kalınmaktadır. Doğal kaynakların paylaşımı sürecindeki kamu yararı içerikli süreç sadece bugün ile sınırlı değildir. Kıyıların kullanımı konusunda kamu yararının önemli bir boyutu doğal mirasın gelecek nesillere ulaştırılabildiği ölçüde var olacağı düşüncesidir. Kıyı kullanımı konusunda geleceği konu almayan bir yaklaşım kamu yararı içerikli olmaktan uzaktır, kıyıların kamu yararı içerikli kullanımında geleceğe yönelmek ve gelecek kuşakların da kamusal içerikli çıkarlarının güvence

altına alınması sosyal bilincinin toplumda yerleştirilmesi gerekmektedir (Akkaya ve diğ., 1998).

Ekonomik sistem ulusal kaynaklardan maksimum faydalanmayı gerekli kılmaktadır. Dolayısıyla kıyı kent toprağının kullanım biçimini ekonomik sistem belirlemektedir. Ekonomik sistemin temel özelliği üretimin özel mülkiyete dayanması ve “kârın maksimizasyonu”nu içeriyor olmasıdır. Bu sisteme göre toprak özel mülkiyet konusu olur iken, kıyılar da ticaret metaı olarak kullanılabilecektir. Kentsel topraklarda özel mülkiyet tartışmasız olarak vardır. Fakat kıyılar genel ilke olarak kamuya ait yerlerdir. Marinalarda da aynı durumlar ve sorunlar yaşanmaktadır. İçinde teknesi bulunan kişilerce, teknelerinin ve kendilerinin güvenliği açısından özel mekân olarak değerlendirmek istedikleri marinalar, kıyıda bulunması dolayısıyla kamunun kullanımına açık olması gereken mekânlardır. Kıyıda kamu mekânı ile özel alanın kesişim noktası olan marinaların tüm kullanıcılar için erişilebilir ve güvenli tesisler olma amacının tasarlama yoluyla nasıl gerçekleştirileceği bu çalışmanın araştırma konularındandır.

Denizi, kıyıyı ve hinterlandı içine alan kıyı mekânlarının bir yandan sahip oldukları coğrafi, fiziksel ve ekolojik özellikler nedeniyle sosyo-ekonomik gelişmeyi destekleyen aktiviteler için önemli alanlar oldukları dikkate alındığında, diğer yandan ise çeşitli şekillerde korunması gerekli hassas ekosistem parçaları olması nedeniyle, planlaması ve tasarımında özel modellerin ortaya konulması gereklidir.

Kentler, insanlar arasındaki iletişim ve değişim aktiviteleri için vardır ve kamusal alanlar bu aktivitelerin oluşması ve sürdürülmesinin yapı taşlarıdır. İletişim ve değişim konularında ne kadar teknolojik gelişme sağlanırsa sağlansın, yüz yüze ilişkiler birçok durumda tayin edici önem taşımaktadır. İnsanlar kamusal mekânları yaşamalıdır ve bu nedenle kamusal mekânlar hiçbir zaman kentin gündeminden çıkmayacaktır (Bentley, 1993).

Alexander (2002), kentsel kamusal mekânların toplumsal yaşam içindeki geliştirici, bütünleştirici ve birleştirici katkısını, “kentsel kamusal alanlar – yol ve meydanlar-toplumsal oturma odalarıdır. İnsanlığın selameti (well being) kentsel kamusal alanlara bağlıdır” diye dile getirmiştir.

Kamusal alanların etkin bir dönüşüm aracı olarak değerlendirilebilmesi için;

- kamusal alan kapsamını kavramsal ve hukuksal olarak genişletmek ve kamusal alanları bir havuzda bütünleştirmek,
- kamusal alanların kullanımına dayalı geliştirme plan ve stratejileri oluşturmak,
- kullanımının toplumsal olarak denetlenebilmesi için gerekli kurum ve platformları geliştirmek,
- karma mülkiyet koşullarında da uygulanabilen etkin yatırım – işletme modelleri kullanmak,

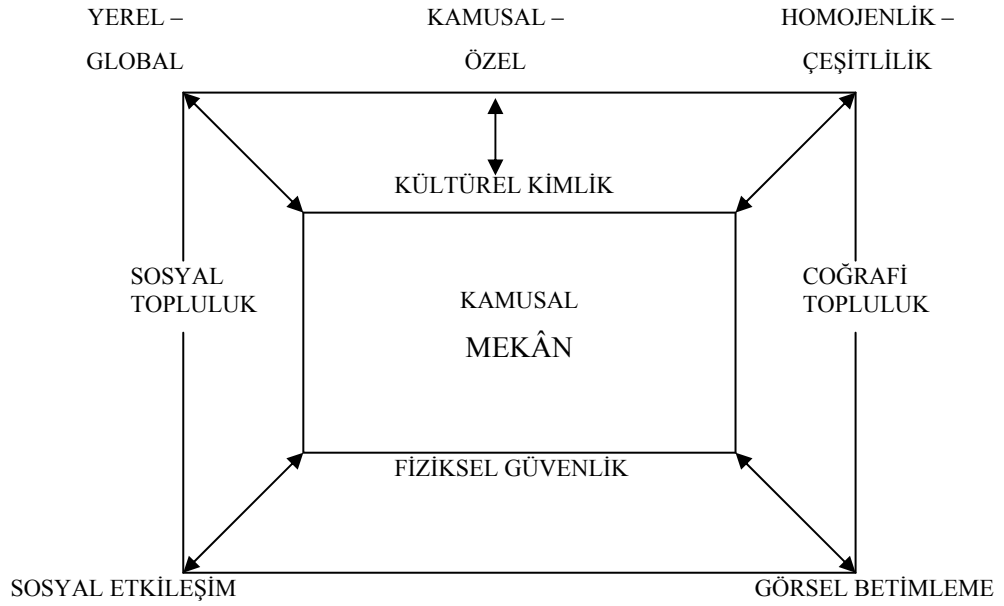
konuları önem kazanmaktadır (Otaner, 2003).

Bir kamusal yaşam mekânının şehrin dokusu içinde bir boşluk olduğundan söz eden Önur (1994) kamusal mekânı şu özelliklere göre değerlendirmektedir:

1. açık olması (ulaşılabilirlik) veya ortak olarak paylaşılması (kullanım ve anlam olarak)
2. birbirine yabancı insanların bulunabilmeleri
3. kalıcılık
4. toplumsal insan davranışlarına yön vermesi
5. bireysel denetimin ötesinde bulunması
6. içinde olunan çevreyi tanımada önemli rol oynaması
7. macera kaynağı ve ortamı oluşu
8. özel ve bireysel mekânlarla olan ilişkileriyle algılanması
9. kullanım tipolojisi bakımından çok çeşitlilik göstermesi
10. kolektif olarak oluşturulmuş olması ve kolektif hatıralar yaşatması.

Kamusal yaşam insanların, işin ve günlük hayatın stresinden kurtulmalarını sağlayarak eğlence, dinlenme ve sosyal ilişkiler için olanaklar yaratmaktadır. Kamusal hayatın değişik gruplardan insanları bir araya getirme potansiyeli bulunmaktadır ve böylece insanlar birbirlerinden bir şeyler öğrenebilirler. Bu durum çok sınıflı, farklı kültürlerden oluşan toplumların en zengin niteliklerindendir. Kamusal mekânlar yer aldıkları toplumsal ve kültürel yapısı ile karşılıklı etkileşim içindedirler. (Şekil 3.6)

Hertzberger tarafından (1991) kamusal ve özel kavramları, “ortaklaşa” ve “bireysel”in mekânsal kavramlarına tercüme olarak yorumlanmaktadır. Kloos, binanın kamusallığının ölçüsü öncelikle onun cinsine, bir tren istasyonu, arkad, belediye binası, postane ya da kütüphane olmasına bağlı olduğunu belirtmektedir. Ama aynı



Şekil 3.6: Kamusal Mekânı Tanımlayan Bir Çerçeve (Zukin, 1995)

zamanda içindeki kullanıma, kent içindeki konumuna, girişin yerine, erişilebilirliğine, yaydığı izlenime ve içerinin atmosferine bağlıdır. Bu etkenlerin çoğu mimarî ve kent planlama çalışmalarıyla belirlenmiştir. Marina tasarımında da benzer başlıklara dikkat edilmesi gerekmektedir. Kamusal mekânın bir parçası, bir odak noktası olacak olan bir marina için de içindeki fonksiyonların çeşitliliği, kent içindeki konumu; ki kıyıda olacak olmasından dolayı zaten önemli bir noktadadır, ulaşılabilirliği ve yarattığı atmosfer tasarımcının ve yatırımcının özellikle üzerinde durması gereken konuların başında gelmektedir.

Kamusal mekânları anlamlı yapmak, kullanıcıları, tasarımcıları ve işletmecileri kapsayan bir süreçtir. Lynch (1984), kontrol kavramını mekânlara ve faaliyetlere giriş ve kullanım derecesi olarak tanımlamaktadır. Mekânların tasarımları, onarımları, değişiklikleri, ve yönetilmeleri orayı kullanan, orada yaşayan veya oturanlar tarafından idare edilir. Lynch (1984) mekânsal kontrolün haklarını beş grupta değerlendirmektedir.

- 1- İlk mekânsal hak, varolma hakkıdır. Bu bir yer içinde bulunma hakkıdır. Normal koşullarda, kamusal bir mekânda kişi varolma hakkına sahiptir ama başkalarını oranın dışında tutamaz.
- 2- İkinci hak, kullanım ve harekettir. Bir yer içinde özgürce davranma ya da hizmetlerini kullanma hakkıdır. Kişi mekândaki davranışları belli derecede düzenleyebilir, aynı şekilde onunkiler de düzenlenebilir.

- 3- Üçüncü hak, benimsemedir. Diğerleri tarafından kullanım engellenecek şekilde bir mekânın kaynaklarını ya da hizmetlerini kullanmadır.
- 4- Dördüncü hak, değişiklik hakkıdır. Yerin uygun görüldüğü şekilde, geçici ya da kalıcı şekilde değiştirilebilme hakkıdır.
- 5- Beşinci hak, düzen hakkıdır. Kendi haklarını başkasına verebilmedir. O zaman kontrol kalıcı ve devredilebilir olur.

Madanipour'a (1996) göre, hukukî terimlerle eğer bir mekân kamusal bir mekân olarak görülüyorsa, kamusal girişe engel oluştursalar da mülkiyet ve giriş hakkı bu mekânın kamusal kullanımına karşı bir engel olarak görülemez. Özel mekânlarda bile kamusal giriş çoğu zaman elde edilebilir ve eğer engellenirse hukuki yollara başvurulabilir. Kamusal mekânlar hukuken diğer kullanıcılarla etkileşimi yasaklayamaz. Kamusal mekânın tanımı mekâna ve faaliyetlerin çeşitliliğine, özellikle de mekânda yer alan sosyal etkileşime olan açık girişe önem verir.

Kamusal mekânların gelişimi ve kullanımı toplumların ticari, kültürel, sosyal ve idarî ihtiyaçlarını karşılamayı hedeflemektedirler. Elemanların önemi açısından kamusal mekânlarda çevresel etkilerin sıralaması aşağıdaki gibidir (Conti, 2000):

1. planlama / bölgesel kuralların belirlenmesi,
2. yatıştırma veya yaşanan ortamın restorasyonu,
3. seçilen alanın çevresel hassasiyeti,
4. toplumun katılımı,
5. proje üzerindeki politik ve yasal etkiler,
6. kaynak sağlama ve adaletli dağılım,
7. bölgesel ve/veya sosyal önem veya hedefler.

İlk olarak dikkate alınması gereken konu bölgelemenin yapılmasıdır, böylece sürdürülebilir bir gelişim planı oluşturularak su ve karanın spor ve zevk kullanımına dönüştürülmesi sağlanır (Conti, 2000). Hiçbir şey yaşayan halkın izni yada görüşlerinin zıttı olacak şekilde planlanamaz ve rızası olmadan uygulanamaz. Halkın ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde hazırlanacak projenin, halk tarafından da kabul görmüş olması gereklidir (Conti, 2000).

3.4.1 Marina – Mimari Çevre İlişkisi

Marina yapılmaya karar verildiğinde genellikle her mimari yapıda uygulandığı üzere belirlenmesi gereken ilk konu ihtiyaç programının oluşturulması ve arsa verilerinin değerlendirilmesidir. Bu ihtiyaç programı marinanın kapasitesinden hizmet edeceği kişi sayısından ve bulunduğu bölgenin nüfus yoğunluğundan etkilenecek gibi, bölgenin marina ile birlikte gelişme durumu göz önüne alınarak uzun vadeli hesaplamalar ve gelişim planları ile birlikte de oluşturulabilir. Bunun yanında önemli bir diğer nokta da bulunduğu çevrenin doğal çevre yapısına; bitki dokusu, kıyı dokusu, iklimi gibi, uygunluk önde gelen unsurlardan biridir.

Yat turizminde denizciliğe ve elverişli rüzgârlara-iklime sahip kıyıların, deniz ve doğa yapısının büyük önemi vardır. Bundan dolayı yat turizmi dünya üzerinde belirli yerlerde belirginleşmiştir. Ayrıca yat bölgelerinde havaalanları ve iyi bir karayolu ağı olmalıdır.

Günümüzde kıyılarımızda gelişme süreci içinde bulunan yat turizmi ve marinacılık beraberinde bazı çevre sorunlarını da getirmiştir. Örnek olarak kötü yapılaşma, kıyı ekolojisinin bozulması, aşırı ve hızlı yapılaşma, denize erişimin engellemesi verilebilir. Gelişen yat turizmi ile birlikte bu faaliyetin yoğun yaşandığı kıyılardaki pek çok demirleme yerinde, yatlara hizmet veren ilkel yeme-içme-satış vs. gibi birimler kendiliğinden oluşmaya başlamıştır.

Yat turizminin de diğer turizm dallarında olduğu gibi alt yapıya ihtiyacı vardır. Bu alt yapı elemanlarının başında marinalar gelmektedir. Bir çok yatçıya aynı anda hizmet veren bu yapılar ister istemez temel gereksinimleri karşılayacak donatıları içermek zorundadırlar. Bu yapılanma genelde kent merkezinin kıyı birleşiminde ya da gelişmekte olan banliyölerde gerçekleştirilmektedir. Gelir düzeyi yüksek turist grubundaki yatçılar için, marina çevresinde bir çok alışveriş dükkanı, restoranlar ve barlar yapılarak, kentin ticaret akışına yeni bir yön getirilmektedir. Bu aks, kent merkezi ile kıyı birleşiminde bulunan marinayı doğrudan bağlayarak, bu aks üzerinde bulunan gerek konut gerekse yeşil doku rant kazanımı nedeniyle yerini ticaret dokusuna bırakmaktadır. Bu doku genelde kıyı kentlerinde görülen ve kıyıya paralel giden cadde üzerinde de kendini belli eder. Kentin yakınında yapılan marinalar ise kendi çekiciliklerini yaratırlar. Bunun sonunda marinayı çevreleyen bölge ticaret yoğunluğu kazanırken, marina-kent bağlantısı genelde rekreatif amaçlı yeşil dokuyla sağlanmaktadır.

Yat turizminin kıyı kesimlerinde yarattığı ekonomik etki yalnızca kent yakınlarında olmamakta, ıssız ve ulaşılması güç koy ve körfezlerde, yatçıların ihtiyaçlarını karşılayan sezonluk yapılar, artan istemler sonucunda giderek büyümekte ve kıyı dokusunu tehdit edici boyutlara ulaşmaktadır.

Görüldüğü üzere yat turizminin ve marinacılığın kıyı - kent dokusu üzerinde oynadığı rol kalıcı olmakta, bütün kıyı bölgelerini etkilemektedir. Marinaların çevresine bu anlamdaki etkileri tasarım aşamasında göz önünde tutulması gereken önemli bir noktadır. Bu doğal olarak geniş bir bakış açısının gereğine de işaret eder. Kent dokusunun içerisinde ve mevcut limanların marinalara dönüştürülmesi, ulaşım ve yaya arterlerinde değişikliğe neden olurken, kırsal alan kıyı bölgelerinde, çevresinde plansız gelişen ticaret ve ikinci konut dokusu oluşmaktadır. Bu tür çarpık gelişmeleri önlemek için marina yapılması düşünülen bölgelerde “Kıyı Alanları Yönetimi” ve “Çevresel Etki Değerlendirilmesi” (ÇED) çalışmaları yapılmaktadır.

Marinaların kent üzerindeki etkisi önemli boyutlardadır. Yeni kentsel gelişme bölgelerinin merkeze entegre edilmesinde etkili olmaktadır. Londra’da Thames nehri üzerindeki Woolwich-Erith arasındaki ikinci önemli marina olan Thamesmead Marina buna iyi bir örnektir. Nehir ile yeni kent merkezinin birleştiği özel konumda 500 teknelik marina tasarlanmıştır. Bunun dışında kentsel yenileme ve tarihi korumayı sağlayıcı çalışmalar yapılmaktadır. Amerika’da “Rhode Island Mystic Seaport”ta bu türe örnek bir çalışmadır (Şekil 3.8). Yenileme çalışmasıyla eski liman, kent içinde özelliği olan bir marina niteliğine bürünmüştür. Türkiye’de de Antalya Kaleiçi’nde, (Şekil 3.7) yeni ticaret limanının yapılmasıyla işlevini yitiren eski liman, marina olarak yeniden düzenlenmiştir. Aynı şekilde Londra’da Thames nehri üzerindeki St. Katharine’s Dock Marina da buna iyi bir örnektir (Şekil 3.9).



Şekil 3.7: Antalya Kaleiçi Marina



Şekil 3.8: Rhode Island Mystic Seaport



Şekil 3.9: St Katherine's Dock Marina, Londra

Klancnik'in (2000) bu konudaki görüşleri şu şekilde özetlenebilir;

“Marinanın konut ve çok fonksiyonlu ticari yapılara bitişikliği, komşu ev, dükkan ve restoran sahiplerine belirgin faydalar sağlamaktadır. Yeni, küçük bir marina, suyla ilgili rekreasyon imkânları, iyileştirilmiş görüş, ilgi çekici sahil gezinti olanakları ve bölgeyi ziyaret edecek potansiyel müşterileri oluşturabilir. Diğer taraftan da, çok fonksiyonlu kullanım güvenlik ve gizlilik açısından kaygıları ve tıkanıklığı beraberinde getirebilir. Marina tasarımcıları taşıt ve yaya dolaşımı ile birlikte bu muhtemel problemlere de yön vermelidir.

Kıyı yerleşimleri için artan bir talep bulunmaktadır. Dinlence, eğlence ve konut grupları güçlü bir ekonomi ile bir araya geldiğinde kıyıya olan talebi ortaya çıkartan gücü oluştururlar. Kıyılarda yaşama, çalışma dinlenme arzusu ülke çapında başarılı yerleşimlerin, gayrimenkul yatırımlarının oluşmasında etkili olmuştur. Belediye yönetimi ve halkın finanssal güç ve esnek özel sektör yapısıyla bir araya gelmesinin avantajlarıyla birinci sınıf, büyük ölçekli projeler oluşturularak, toplumun yararına hizmet edecek çevresel etkiler, ekonomik gelişimler ve gezi imkânları yaratılmasına doğru bir eğilim bulunmaktadır. Toplumsal amaçlı kullanım ile özel alanların dengeli bir şekilde düzenlenmesi anlayışının genel olarak benimsendiği görülmektedir.

Kıyı şeritlerinin bütün bu özel/toplumsal alan senaryoları altında, umuma açık yerler olarak kalması gerekliliği giderek daha fazla kabul gören bir anlayıştır. Kıyı şeridi yürüyüş yolları genellikle su kenarı ve yeni oluşturulan bölgenin görüntüsünü birleştirerek birbirleri arasında ilişki kurmalarını sağlarlar. Çevredeki aktivitelere katılmak için gelen ziyaretçilere ayrılan otoparkların bu aktivite alanlarına yakın olması genellikle tercih edilir. Birçok durumda, özel bir park veya festival alanının yeni kıyı şeridine geçiş için tasarlandığı görülmektedir. Otopark ihtiyacı, bağlama yeri kiralayan tekne sahiplerinin özel alan ve güvenlik ihtiyacı ve halkın su kenarına ulaşımı için çeşitli yaratıcı çözümler bulunmaktadır. İşaretleme, kapılarla ayırma, anahtarlı veya şifreli kart ile girişler ve paralel kıyı şeridi yürüyüş yollarının uygulanması, özel alanlar ile kamusal alanların birbirinden ayrılması için mümkün olan çözümlerdendir (Klancnik, 2000).

Böyle bir yerleşim için tema şematik planlama ve tasarım aşamalarında potansiyel kullanıcıları, ziyaretçileri ve yatırımcıları alana ilk baktıklarında düşünemeyecekleri veya geliştiremeyecekleri bir perspektifle görmelerini ve cesaretlendirmesini amaçlar. Mimari hizmetler ile alan geliştirme işlemleri kuvvetli bir koordinasyon içinde bulunarak toplumun ne olduğunu ve ne olmak istediğini yansıtacak bir sonuç oluşturmayı hedeflemelidir anlayışı gelişmektedir. Parklar, yollar, gezi alanları ve meydanlar gibi kamusal alanların tasarımı ile özel finanssal kaynaklarca yapılan marinalar, konutlar, restoranlar ve alışveriş mekânlarının tasarlanmasında dikkatli bir birlikteliğe ihtiyaç vardır. Özel ve tüzel başarının öncüsü bu birlikte yapılan gelişim planlarının sinerjisidir. Çatışan konumlar arasında olumlu cazibeler yaratan da önerilen aktivitelerin çeşitliliği ve oluşturulan yeni çevre-ortam-ambianstır.”

Karışık kullanımlı, doğayla etkileşimli başarılı kıyı alanı gelişimi satışı kolay marinalar ve konut grupları ve tamamen kiralanmış satış merkezleri oluştururlar. Bu alanlar, suyla fiziksel ve görsel ilişki içinde olurlarken, güvenlik ve belli ölçüde kullanıcılar için gizliliğini koruyor olacak şekilde tasarlanmalıdır. Yine Klancnik’e (2000) göre bu tip mimari projelerin tasarlanmasında çevredeki yerleşimler ile uyum içinde olması gerekmektedir. Marina görsel odak noktası olarak hizmet etmesine rağmen yapı kompleksi içindeki aktiviteler; dinlenme, gezi alanları gibi, sebebiyle faaliyet merkezi haline gelebilir. Kapalı ve açık tenis sahaları, yüzme havuzları ve diğer sağlık kulübü faaliyetleri potansiyel müşteriler için büyük değer katabilir. Yayalaştırılmış meydanlar ve çeşmeler ve diğer çekici alanlar planlanmış ve hazırlıksız eğlence alanları yaratabilir. Kıyı alanı aktivitelerinin açıkça görülebilmesi, müşterileri için gizlilik, güvenlik ve aktivitelerin olması, ziyaretçiler ve oradan geçenler açısından kıyı alanının başarısını veya başarısızlığını gösteren kriterlerdir (Klancnik, 2000).

3.4.2 Marina – Sosyal Çevre İlişkisi

Marinaları turistik birer tesis olarak düşünürsek, öncelikle turizmin sosyal çevre ile ilişkilerine değinmek gerekir. Turizm olgusunun, yöre halkı ile turistler arasındaki ilişkiden oluşması ve yöre halkının, turistlerin istemlerini karşılamak amacıyla eylemde bulunmalarıyla, sosyal ve fiziki çevrede değişim ve dönüşüm oluşmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde sosyal yapıda ülke ile birlikte gelişmekte olduğundan ve eğitim düzeyi daha düşük olabildiğinden bu değişim ve dönüşümler sorun yaratabilmektedir. Bu, özellikle yöresel kültür yapısının, turistlerin kültürel yapısından büyük ölçüde farklılık gösterdiği yöreler için geçerlidir.

Turizm, sosyo-kültürel çevre üzerinde farklı etkilere neden olmaktadır. Olumlu etkileri (Korça, 1993):

- Tarihi ve Kültürel Mirasın Korunması: Gelişme sürecinde kültürel mirasını kaybetme tehlikesinde olan birçok yöre turizm aracılığı ile bazı geleneklerini canlandırabilir ve geliştirebilirler.
- Kültürler Arası Değişim: Turistlerin ziyaret ettikleri yöre kültürüne önem vermesi, yöre halkının kendi kültürlerine daha olumlu bakmalarına neden olmaktadır.
- Sosyal Yapıda ve Yerleşme Dokusundaki Değişiklikler: Yöreyle ait yerleşme dokusu ve mimari kimlik, bilinçlenen yöre halkı tarafından koruma altına alınmaktadır.

Olumsuz etkileri (Korça, 1993):

- Sosyo-Kültürlerin Değişmesi: Yöresel giyim ve davranış türlerinin giderek bozulması turizm etkisiyle çıkan sorunlardan biridir.
- Aşırı Ticarileşme: Turistlerin istemine bağlı olarak gelenek ve görenekler ile el sanatlarının aşırı ticarileşmesi ve otantik özelliklerini kaybetmeleri.
- Kalabalıklaşma: Ulaşım, alış-veriş ve kamu donatımlarının kullanımında yöre halkının, bu donatımları kullanmalarını engelleyecek boyutlara ulaştığı durumlarda görülür.
- Bölgesel Dil Üzerine Etkisi: Turizmin, bölgesel dili geliştirici etkisi yanında, ziyaret edilen bölge dilinin, yabancı dillerin etkisi altında kalmasına da neden olabilmektedir.

- Öncelik: Plaj ve diğer alanların, öncelikli olarak turizm için kullanılması olumsuz tepkiler doğurabilmektedir.

Sayılan tüm bu olumlu ve olumsuz etkiler, marina planlanan bölgelerinde kazanacağı turistik değerle birlikte o bölgeler içinde geçerli olacaktır. Marina yapılan bölge halkı için bir buluşma noktası ve kaynaşma, haberleşme işlevlerini barındıran bir kamusal alan olmasının yanı sıra insanların sportif ihtiyaçlarını karşılayacakları, sosyal ilişkilerini belli başlıklar altında bir araya getirebilecekleri mekânlar olarak etkilerini olumlu yönde çoğaltmak mümkün olabilmektedir.

Marinaların kentin kamusal mekânlarının uzantısı niteliğinde olduğu durumlarda, işlevlerin organizasyonu konusu önem kazanmaktadır. İnsanlar kamusal mekânlara belirli nedenler yüzünden giderler. Bunların bazıları, su içmek, güneşli bir yerde öğle yemeği yemek ya da dinlenmek gibi ânî nedenlerdir. Diğerleri ise, bir hava değişikliği ya da egzersiz yapmak gibi uzun vadeli nedenlerdir ve daha az belirgin olabilirler. İnsanları kamusal mekânlara çeken unsurlar hayatın, özellikle şehir hayatının bir çok yönünü yansıtır. Kamusal bir mekâna yapılan kısa bir ziyaret insanın dinlenmesini sağlar ve insanı kentin kargaşa, gürültü ve kalabalığından kurtarabilir. Bu, özellikle şehir ortamlarında varolan bir ihtiyaçtır. Kamusal mekânlar aynı zamanda insanların diğer insanlarla kaynaşmasını sağlar. Bazı kullanıcılar belli başlı etkinliklerin olduğunu bilerek veya varsayarak kamusal mekânlara gelirler. Bunlar parklardaki bisiklet yollarını kullanan bisiklete binenler, plaja güneşlenmek veya denize girmek amacıyla giden insanlar veya oturmak için bir bank arayan yaşlı bir insan olabilir. Etkinliklerin çeşidi değişebilir fakat insanların bu yerlerde faaliyetleri destekleyecek belli başlı kaynakların olduğuna dair beklentileri vardır. Bu beklentilerin oluşabilmesi için de kamusal alanlarda tesisler olması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Marinalar bir yönleriyle bu ihtiyacı da karşılamalı, böyle bir hizmet sunmayı amaç edinmeli ve bu amaç için ortam ve istihdam yaratmalıdır.

Marina endüstrisi sadece direkt tekne sahipleri gibi müşteri tabanlı bir konu değildir, küreselleşmenin sosyal, ekonomik ve çevresel etkileri de tüm kıtalardaki toplumlar tarafından değerlendirilmektedir. Toplumun çevresel farkındalıkları arttıkça, marinalardan ve marina işletmecilerinden de bu konularda bir liderlik - önderlik görevi edinmesi talepleri de artmaktadır (Robinson, 2000).

Kıyıların, toplumun her kesimince dinlenme ve eğlenme amaçlı kullanıma açık tutulması gereği ve hakkı, toplumun ve kişilerin sağlıklı yaşamını sürdürmedeki

giderek artan rolünden kaynaklanmaktadır. Sanayileşme ve şehirleşme düzeyi ile birlikte açık alanların ve kıyıların kişinin doğal ve ruhsal dengelerini korumadaki rolü de artmaktadır. Her yıl daha çok insan, daha büyük şehirlerde, yoğunluğu giderek artan kapalı mekânlarda çalışmakta ve yaşamaktadırlar. Bu gelişmeye koşut olarak da kıyılarda en yoğun olarak algılanan “açıklık” özellikle büyük şehirlerdeki “kapalılık” duygusu ile bir ikilem oluşturmaktadır. Başka bir deyişle, şehirlerin yapılaşmış, kesinlikle belirlenmiş arazi kullanma durumlarına ve bunun fiziksel imajına karşı doğal oluşumlarıyla ve denizin sağladığı sınırsızlık duygusu ile kıyılar bir alternatiftir. Bu nedenle kıyılar ve şehirler insanların ve toplumların üretken ve sağlıklı yaşamları için gerekli çevresel ihtiyaçlarının daha büyük bölümünü karşılamakta birbirlerini tamamlarlar (Şener, 1986). Şehirlerdeki kamusal alanların amacının zaten şehirde yaşayan kişilere açıklık, ferahlık duygusunu yaşatmak olduğu söylenebilir. Bu kamusal alanlardan biri olan kıyılar, ve kıyılarda bulunması zaruri olan marinalarda bu açıklık hissini çeşitli aktivitelerle destekleyen, açıklığı bir yaşamla - hareketle birleştiren mekanlar olarak düşünülebilirler.

Şehirlerin milyonlarca kişiye iş, eğitim, hizmet ve yeni bir yaşam biçimi üretmesi yanında, önemli sorunların da ürettiği yerler olduğu gerçektir. Bunların çoğu sosyal ve ekonomik karakter taşımakla birlikte, çevrenin fiziksel niteliğinin yarattığı sorunlar da doğmaktadır. Şehirlerin fiziksel kaynaklı sorunlarından en önemlisi insanların duyum sistemine yüklediği gerilimdir. Gürültü, hava kirliliği, karmakarışık bir görünüş kendileri ile ilişki kuramadığımız kopuk kopuk parçalar, kesinlikle belirlenmiş bir mekân kullanımı içinde kesinlikle programlanmış bir yaşam v.b yapılaşmış niteliklere uyum yapma zorunluluğunun yüklediği gerilimlerdir (Tanrıver, 1976). Bu sorunların cevaplarını bulabileceğimiz yerlerden biri olan kıyıların, toplum yararına kullanımı çözüm alternatifleri üretmede önemli bir kaynak olarak karşımıza çıkmaktadır.

Marx’a (1966) göre de, “İnsan doğa içinde, onun bir parçası olarak etkir; çevresi üzerinde çalışıp onu değiştirirken, kendi doğal yapısını da değiştirir. Çalışma, toplumsal bir ulam olduğuna göre, insan doğa ilişkisi geçmişte olduğu kadar bugün de toplumda kendisini çevreleyen doğal ortamın ilişkisi sorunudur ve temelde toplumsal bir sorundur.”

Artık dünyadaki marinaların sadece teknelerin bağlandığı park alanları değil, yaşam kalitesini arttıran mekânlar olarak algılanması olgusunu savunan marinalarda birçok özellik bir arada bulunmaktadır. 2003 yılında Ege kıyılarında hizmete giren üç yeni

marina olan D-Marin Turgutreis, Port Bodrum Yalıkavak, Ece Saray'ın (Fethiye) yanı sıra Park Kemer, Port Göcek Akdeniz'in ve Ataköy Marina Marmara Denizi'nin en mükemmel, en modern tesislerine TYHA The Yacht Harbour Association tarafından verilen "5 Altın Çıpalı" tesisleri olarak kıyılarımızı süsleyerek ve ülkemize önemli ölçüde döviz kazandırmaktadırlar. Bu üç yeni tesis, tanımlarda bahsedildiği gibi, sadece bir marina değil; su sporları ve alışveriş merkezi, onarım ve bakım üssü, sosyal ve kültürel aktiviteler merkezi bir "marina village", yani "deniz tatil köyü" olma amacındadırlar.

Ekonomik ağırlıklı kabul edilen ancak ekolojik, sosyo-ekonomik ve kültürel bileşenler bütünü olan turizm etkinliği, günümüzde, sürdürülebilir turizm, ekolojik turizm, ekoturizm, yumuşak turizm, doğa turizmi gibi öz açısından benzer kavramlar çerçevesinde tartışılır ve uygulanır hale gelmiştir (Öztunalı-Kayır, 1998). Turizmin evrensel olma niteliğinden kaynaklanarak sosyal, ekonomik ve kültürel yapılarla örtüşmesi, doğal çevrenin korunması, yerel halkın katılımının sağlanması ve yerel yönetimlerin işbirliği açısından marinalar olumlu katkılar sağlamaktadır.

Sosyal analizler ise alanın elle tutulamayan soyut fayda ve maliyetleri ile ilgilidir. Turistik alanın koruma maliyeti bilinebilir ancak faydayı belirlemek mümkün olmayabilir. Sosyal açıdan toplumun sağlayacağı net faydanın bulunması zordur ancak genel anlamda toplumun elde ettiği faydanın pozitif olduğu yaygın bir görüştür. Korunmaya alınmış alanlar, turist çeken alanlar sosyal fayda sağlamaktadır. Doğa turizmi yapılan bir çok alan sosyal fayda sağlayanlar kategorisine girmektedir. Fayda ve maliyet analizlerinde ölçülebilen fayda, ölçülebilen maliyetten yüksekse (aynı zamanda diğer alan kullanımlarının yararından büyükse) alanın doğa turizmi için kullanılması potansiyel olarak istenilir bir şeydir. Sosyal faydanın pozitif olması, artıya geçmesi, marinaların en iyi kullanım biçimi olduğunu ifade etmez. Bu durumda doğa turizminin net faydasının diğer alternatif alan kullanım biçimleriyle karşılaştırılması gerekir.

Marinaların amacı kitle turizminin tersine, turist sayısını azaltmak ve turizmi yıl içinde yaymak, doğal çevreye yapılan baskıyı azaltmak, tahribatı düzeltmeye değil önlemeye yönelik planlamak ve uzun vadeli ekonomik çıkarı gözetmektir. Marinalar yerel boyutlu ve ekolojik krizi önlemeye yönelik olduğundan, uzun vadede sosyo-ekonomik fayda sağlayıcı bir araç olarak gözükmektedir.

Geniş tüketici kitlelerinin eğilimlerini saptamaya yönelik yapılan araştırmalar halkın kaliteli ve sağlığını tehdit etmeyen mal ve hizmete yöneldiğini göstermektedir, turizm sektörü için de talep aynı yöndedir; çevreye duyarlı, yerel halkla bütünleşmiş, sosyo-kültürel değerlerin sürekliliğini sağlayan, temiz ve sağlıklı bir hizmet sunan, işletmeler tercih edilmektedir (Öztunalı-Kayır, 1998). Turizm, insanların yüz yüze ilişki içerisinde oldukları bir olgu olduğundan, sosyal bütünü etkileyen bir faktör konumundadır. Yat turizminin ve marinaların kıyı yörelerine değişiklik getireceği açıktır. Bu değişiklik diğer turizm dallarında olduğu gibi toplumsal yaşayışta da kendini belli etmektedir.

Marinaların, kara ve su gibi iki farklı ortamda konumlanması, her iki ortamın kullanıcılarına hizmet vermesi, kıyı alanlarının kentsel odak noktaları olması ve rekreasyonel ihtiyaçlara cevap vermesi nedeniyle büyük ilgi görürler. Marinalar sahip oldukları sosyal tesisler ile hem bünyesinde barındırdığı yatçılara hem de bulunduğu bölgeye - özellikle sezon dışında da - hizmet vererek, bölgesel canlılığı sağlar. Daha önce de işaret edildiği gibi, marinalarda farklı ülke, ırk ve dile sahip insanlar bir arada bulunurlar. Böylesine karışık bir yapı her zaman insanların ilgisini çekmektedir. Bu çok kültürlülük, önceleri marina yakınlarında oluşan ticaret, eğlence ve restoran sahip ve çalışanlarında, daha sonra ise tüm yerleşimde kültürel değişmelere neden olur. Kişilerin birbirleriyle birebir ilişki içinde olmaları sonucunda onlardan kendi dil, giyim-kuşam ve gelenekleri dışında farklı bir takım davranış biçimleri öğrenirler.

Marinalar yerel sosyal yapıya, yaşam kalitesi, geleneksel el sanatlarının gelişmesi, yerel mimarinin korunması, teknolojik gelişime açılma, halkın katılımı, kültürel alış veriş olanağı gibi bir çok olumlu katkı sağlayabileceklerdir. Birey açısından ise, bireysel tercih ve seçimleri, doğayla bütünleşmeyi öne çıkaran marinalar özgürleştiricidir ve günümüz toplumsal yaşamının bireyi hiçe sayan uygulamalarını dönüştürücü bir rol oynamaktadır. Turizmin, suç oranlarının yükselmesi, gençler üzerinde geleneksel değerlerin kaybı, aile yapısına ve alışkanlıklara olumsuz sosyal etkileri olabildiği gibi; olumlu sosyo-kültürel etkileri de vardır. Eğitim düzeyi düşük, okuma alışkanlığı olmayan, değişiklik ve yeniliklere görece kapalı, farklı düşünce ve yaşam biçimlerine yabancı olan toplumumuz için, olumlu yöndeki sosyal etkiler daha da önem taşımaktadır (Öztunalı-Kayır, 1998).

“Marina”, küçük teknelerin ve yatların barınmaları için özel bir mendirekle çevrilen veya bir liman içinde ayrılan su alanıdır (Meydan Larousse, 1988). “Yat” ise özel gezi gemisidir.”

“Meydan Larousse”da 20 yıl öncesinin açıklamaları günümüz yat ve marinalarını tariftten çok uzak kalmasının nedeni, deniz turizminin geçirmekle olduğu hızlı, teknolojik, ekonomik ve sosyolojik değışikliklerdir. Günümüzde modern bir marinanın en önemli görevi genç nesillere denizi sevdirmek, ikinci kuşaklar için emeklilik süresini zevkli, sağlıklı meşgale haline getirmek, iş hayatının stresi altında ezilenlere nefes aldirmek, eğlence, spor ve sosyal aktiviteler yaratmaktır. Dolayısıyla yeni yapılacak marinalarda da bu noktaların göz önünde tutularak tasarlanması gerekmektedir.

Denizciliğin sosyal bir etkinlik olduğunun göstergelerinden biri de teknelerin boylarına göre dağılımlarından anlaşılabılır. Yatçılık sanıldığı gibi sadece zenginlere mahsus bir spor değildir. Dünya marinalarında lüks yat oranı yüzde değil binde, mega yat oranı da binde değil milyonda ile ölçölür. Toplam 20 milyon kadar teknedan sadece 1350 kadar mega yattır. Büyük yat sayısı genelin yüzde onu civarındadır. Yani dünya denizlerindeki teknelerin % 90 fazlası orta ve küçük boy teknelerdir (Dağcı, 1998).

Çağımızdaki ekonomik ve sosyal gelişmeler sonucunda, marinaların yatların barındırılması dışında da işlevlerinin olduğu açıktır. Yatırım yapılan bölgede gelişme süreçlerini başlatan marinaların etrafında ve onlarla gelişen kıyısıl turistik ekonominin doğmasına neden olmaktadır (Bezirgân, 1998).

Önceleri devletin ve mahalli idarelerin yaptığı balıkçı barınakları ile başlayan ve yat limanı, bağlama yeri ve marinaya doğru bir gelişme özel girişimcileri de bu alanda yatırım yapmaya yöneltmiştir. Bunlar ekonomik değerlerin yanında ayrıca bölgeye neler getireceği Altunay (2004) tarafından sıralanmıştır:

1. Modern ve gelişmiş ölkelerde yapılan teknelerin bu limanlara gelmesi mahalli teknisyenlerin teknolojik bir atılım içine sokacak, araştırma, geliştirme ve de uzmanlaşma konularında ilerlemeler kaydedilecektir.
2. Yat limanları sosyal, kültürel ve ekonomik yeterliliği olan kişi ve ailelerin yaşamını güzelleştiren, özendiren ve şehre bağlılığını sağlayarak daha gelişmiş bölgelere göçü önleyen hemşehriler bilincine yöneltecektir.
3. Ulusal ve uluslararası turizmin en uzun süreli konaklanılan bölgeleri olacaktır.

T.C. Anayasasında “Devletin temeli ailedir.” kavramı esas alınmaktadır. Anayasamızın bu kavramını en iyi koruyan ve kuşakları bir arada ve aileyi dar, fakat

mutlu bir ortamda çok uyumlu bir şekilde yaşayan tekne insanlarıdır. Tekne insanları şık ve zarif insanlardır, hangi ülkeden olursa olsunlar, ortak bir davranış ve denizci kültürüne sahiptirler ve aynı okuldan mezun olmuş bir grubu oluştururlar, birbirlerine güven ve saygı duyarlar, dürüstlük onların kendi onurlarıdır (Üren, 2003).

Denizciler yeni şartlara ve zorluklara uyum sağlayabilir ve yaratıcı kişiliğini ön plana çıkarabilirler. Her konuda kalite vazgeçilmez tercihleridir. Küçük bir mekânda tüm ailesi ile birlikte dirler. Tekne yaşantısı aileyi bir arada tutan, birlikte yaşayan, zorlukları birlikte göğüsleyen ve iş bölümü içinde yol alınan, birlikte eğlenilen veya ortak kaygılar taşınılan bir ortam yaratmaktadır. Ailenin bu derecede birbirine yakın ve birbirini tam olarak tanıdığı bir ortam çok azdır. Sağlıklı ve birbirini anlayan kuşakların bulundukları ortamlar için marinalar ve limanlar önemli bir noktaya yerleşmektedirler.

Bugün bazı küçük halk topluluklarının ekonomik durumu incelendiğinde, bütün zorluklara rağmen bir veya daha fazla marina yapma imkânı bulmuş olanların açık bir şekilde ekonomik olarak güçlendiklerinin, iş gücü olanaklarının anlamlı oranda arttığının, göç hareketlerinin azaldığının, servis ve hizmet sunumlarında da ciddi bir artışın işaretleri görülmektedir (de Moura, 2000).

3.5 Marinalarda Sürdürülebilirlik

Deniz, güneş, kum gibi geleneksel turizm denince akla ilk gelen üç unsur açısından bakıldığında, Akdeniz’de sıradan bir ülke konumunda olan Türkiye, tarih, kültür, sanat, doğal güzellikler, gastronomi, folklor, sıcak ve sevecen insanları söz konusu olduğunda, aynı coğrafyada eşsiz bir üstünlüğe sahiptir. Diğer bir deyişle Türkiye 21’inci yüzyılın farklı renk ve tatlar arayan, değişen turist profilinin talep ettiği tüm özellikleri barındırmaktadır. Ülkemizin bu eşsiz potansiyelini, sürdürülebilirlik özelliğini göz ardı etmeden, turizmin hizmetine taşıyabilmek, ciddi, bilinçli ve bilimsel çalışma ve planlamayı gerekli kılmaktadır (Köletavitoğlu, 2001).

Marinaların sürdürülebilirliği konusu, her türlü sürdürülebilirlik konusunda olduğu gibi benzer ilkelere bağlanmaktadır. Çevre konusunda Dobris Toplantısı’nda sürdürülebilir turizm konusunda belirlenen ilkeler önemli ip uçları vermektedir (The Dobris Assessment, 1995):

1. Kaynakların sürdürülebilir kullanımı: doğal, kültürel ve sosyal kaynakların korunması ve sürdürülebilir olması uzun vadeli bir çalışmayı gerektirir.
2. Aşırı kullanımı azaltmak ve yaymak: uzun vadeli çevre zararının onarılmasının maliyeti yüksektir ve turizm kalitesini etkiler.
3. Çeşitliliğin korunması: doğal, kültürel ve sosyal çeşitliliğin korunması uzun vadeli sürdürülebilir turizmin özüdür ve bu endüstrinin temelini oluşturur.
4. Turizmi planlamaya dahil etmek: Yerel ve ulusal stratejik planlama ve yönetim planlarına turizm gelişmesinin dahil edilmesi ve proje plan ve politikaların çevresel etki değerlerinin çıkarılması, turizmin uzun süreli yaşayabilirliğini arttırmaktadır.
5. Yerel ekonomilerin desteklenmesi: Yerel ekonomik etkinliklerin büyük bir kısmının desteklenmesi ve çevresel maliyet ve değerlerin ekonomik hesaplamalara dahil edilmesi bu ekonomilerin korunmasını sağlar ve çevresel zararları önler.
6. Yerel toplulukların katılımı: Yerel toplulukların tümüyle turizm sektörüne dahil edilmesi yalnızca onların yararına değil, genel olarak çevre için yararlıdır ve aynı zamanda turizm deneyimi ve kalitesini yükseltir.
7. Kamuya danışma: Turizm endüstrisi ile yerel halk ve yönetimler, çeşitli kuruluşlar ve kurumlar arası danışma son derece önemli ve temeldir. Eğer her biri kendi köşesinde çalışıyorsa taraflar arası potansiyel çekişmeler bu yolla çözülür.
8. Personel yetiştirme: Her düzeyde personelin yerel çevreden seçilmesi turizmin kalitesini arttırmaktadır.
9. Sorumlu bir turizm pazarlaması: Turist sayısını belli zaman aralığında azaltmak ve bütün yıla eşit yayabilmek için, turistleri sezonun en yüksek döneminden farklı zamanlarda, sürelerde ve ekosistemlerin daha güçlü olduğu dönemlerde gelmeleri yolunda cesaretlendirmek. Turisti tam ve sorumluluk yüklü bilgiyle donatmak, ziyaret edilen ülkenin sosyal, kültürel ve doğal çevresine saygıyı arttırmakta, müşteri tatminini de yükseltmektedir.

10. Araştırma yapmak: Efektif veriler ve incelemelere dayalı bir turizm yönetimi, sorunları çözmeye, müşteriye, endüstriye ve ülkeye yarar sağlamakta temel önemdedir.

11. En iyi bilgi öngörüsü: Turisti ülkeye gelmeden önce bilgiyle donatmak.

Bu ilkelere bağlı kalınarak uygulanacak bir planlama hem turizmin ve marinaların çevreye olumsuz etkilerini azaltacak hem de ekonomik, sosyal ve kültürel katkıları da beraberinde getirecektir. Ekolojik temelli turizm ve marina planlaması, ekonomi, yerel yönetsel ve sosyal düzenlemeleri de içeren çok boyutlu bir ilkesellik getirmektedir. Turizmin ve marinaların plansız, denetimsiz ve salt ekonomik kaygılara dayalı içeriğini ve biçimini değiştirme yolunda zorlayıcı olacaktır.

Türkiye için de önerilebilecek bir projeyi Kanada üretmiş ve uygulamıştır. Kanada, yıllardır eko-turizmi başarılı bir şekilde sürdürmüş bir ülke olarak, turistlerin desteğini almaya yönelik; turistler ve işletmeler için ayrı etik kurallar belirlemiş ve ulusal düzeyde önlemler almış, uluslararası düzeyde de girişimlere başlamıştır. D' Amore'nin oluşturduğu, marinaların sürdürülebilirliği için de kullanılabilecek bu kurallar şunlardır (Öztunalı, 1998):

Turistler için etik kurallar:

- 1) Doğal ve kültürel mirasımızın tadını çıkarın ve bunları koruyup himaye etmemizde bize yardımcı olun.
- 2) Enerji ve su kaynaklarının verimli bir şekilde kullanılmasını sağlayarak, doğal kaynakları koruma mücadelemize yardım edin.
- 3) Dost canlısı insanlarımızı ve konuksever toplumumuzu tanıyın. Geleneklerimize, adetlerimize ve yöresel düzenimize saygı göstererek, bu özelliklerimizi korumamızı sağlayın.
- 4) Yaban hayatı ya da florayı tehdit eden veya doğal çevreye zarar verme potansiyeline sahip etkinliklerden kaçının.
- 5) Sosyal, kültürel ve çevresel değerlere duyarlılık gösteren turistik mal ve hizmetleri tercih edin.

Turizm endüstrisi için etik kurallar:

- 1) Sunduğunuz turizm ve konaklama deneyimlerinin kalitesinin mükemmel olmasına ve müşterilerinize verdiğiniz bu hizmetin, motive olmuş ve bakımlı bir kadro tarafından yürütölmesine özen göstermek.
- 2) Müşterilerinizi, ekibinizi, hissedarlarınızı ve toplumunuzu doğa, kültür ve estetik mirasımızı takdir etmek ve saygı göstermeye teşvik etmek.
- 3) Yerli halkımızın değer ve isteklerine saygı göstermek, bu ülkede yaşayanların toplumsal kimliğine, onur duygusuna, estetik anlayışına ve yaşam kalitesine katkıda bulunacak hizmet ve olanaklar sunmak için çabalamak.
- 4) Ekonomik hedefler ile doğal, kültürel ve estetik mirasımızı koruma ve geliştirme gayretlerini birbiriyle uyumlu bir şekilde sürdüren bir turizm gelişimine ulaşmak için çalışmak.
- 5) Tüm doğal kaynakları verimli bir biçimde kullanmak, atık maddeler konusunu çevreye duyarlı kalarak çözümlmek, her türlü kirliliği tamamen önlemeye ya da en aza indirmeye uğraşmak.
- 6) Sürdürülebilir gelişim ve tüm Kanadalılar için daha yüksek bir hayat standardı konularında turizm veya diğer endüstrilerdeki meslektaşlarınızla işbirliği yapmak.
- 7) Doğayı ve “global köy”ün (tüm dünya ülkelerini kültürel bütönlükte olduğunu anlatan global village) duygularını daha iyi anlama ve takdir etmede turistlere yardımcı olmak. Turizm yoluyla daha güzel bir dünya yaratmak için çalışan ulusal ve uluslararası kuruluşlara katılmak.

Kanada’nın hümanist yaklaşımli, turistlere de ekolojik sorumluluklar yükleyen ve dayanışmacı desteklerini sağlamaya yönelik sürdürülebilirlik etiğine sahip olduğunu göstermektedir. Bu ilkeler, turistler, turizm endüstrisi çalışanları, yatırımcıları, işletmecilerine yöneliktir ve ekolojik ve sosyo-psikolojik boyutu da dikkate alan “evrensel sürdürülebilir gelişme”ye olanak verecek niteliktedir (Öztunalı-Kayır, 1998). Hem Kanada’nın uyguladığı bu prensipleri ele alıp hem de Dobris toplantısı kriterlerini incelendiğinde bu uygulamalar ile kıyı alanlarının kamusal kullanıma tamamen açılabilceği ve kıyılarda bulunan tesislerin de, marinalar gibi, bu alanların birer parçası olabilecekleri öngöröllebilmketedir.

Son yıllarda çeşitli sektörlerde doğal kaynakların kullanımında dünya çapında kabul gören bazı ekolojik prensipler, yenilenebilir doğal kaynakların toplum hatta global ölçekte yaşam standardının yükseltilmesi ve kalkınma amacıyla kullanımları ve bunların gelecek kuşaklara aktarımını güvenceye almaya yöneliktir. Söz konusu ilkeler doğal potansiyeli kullanırken koruma (koruyarak kullanma ya da koruma-kullanma dengesi), kullanırken yalnız korumakla kalmayıp mevcut doğal potansiyeli geliştirme (geliştirerek koruma), bu şekilde doğal kaynaklar günümüz toplumlarının yaşam standardını yükseltip çeşitli gereksinimlerini karşılarken doğal kaynakların gelecek kuşaklara kadar daha iyi şartlarda aktarılabilmesini sağlama (sürdürülebilir kalkınma) şeklinde özetlenebilir (Semenderoğlu, 1998).

Ülkemiz kıyılarında birçok farklı koruma statüsü bulunmaktadır. Bu durum, turizmin gelişmesi açısından hem bir kısıtlayıcı hem de önemli bir fırsattır. Örneğin bir çok bölgede Caretta Caretta'ların yaşam alanlarının korunması amacıyla yapılan düzenlemeler turizmin gelişmesine ve yerel ekonomiye olumlu katkılar sunmaktadır. Kıyıların barındırdığı habitatlar ile birlikte korunması, yaşatılması ve gerektiğinde sergilenmesi doğal yaşamı korumak ve bu tür faaliyetlerin çekiciliğinden yararlanılarak artacak turizm potansiyeli adına büyük önem taşımaktadır.

3.6 Marina Planlamasında Etken Ve Kriterler

Marina planlanması, yatçıya sunulacak hizmet çeşitliliği, pazar koşullarının uygun olması gibi faktörlerin yanında yatırımcının finanssal kapasitesi ile de ilişkilidir. Yurdumuzdaki en yeni örneklerden olan D-Marin Turgutreis'in yapımı için harcanan 30 milyon dolardan da anlaşılabileceği gibi, marinalar pahalı yatırımlardır. Bu nedenle yatırımcı gerek inşaat, gerekse işletme aşamasında optimum çözümler üretmek zorundadır. Yatçıya verilen her hizmetin bir maliyeti vardır. Bu nedenle her zaman yatçı ile yatırımcı ve işleticinin marinadan beklentileri aynı olmayacaktır (Oral, 2004).

Ülkemizin yat turizmi açısından henüz gerekli yatırımlarını tamamlayamadığına daha önceki bölümlerde de değinilmişti. Dezavantaj gibi görülen bu husus henüz yatırımlar gerçekleşmediği için, yapılaşmasını tamamlamış ülkelerin tecrübelerinden yararlanılarak doğru yatırımlar ile avantaja dönüşebilecektir. Yeni marinalar geniş alanlara yayılmış, çok sayıda tesisi içersinde barındıran karmaşık nitelikli turizm işletmeleridir. Bu sebeplerle yeni yapılacak olan marinaların verimli kullanılabilmesi ve hem toplum için hem de turistik getirileri açısından olumlu şekilde

değerlendirilebilmeleri için bütün bu isteklere cevap verebilecek şekilde planlanmaları gerekmektedir. Sadece tekne sahiplerinin ihtiyaçlarını karşılayacak tesisler günümüz şartlarında belirli bir kesim için yapılmış tesisler olacağından yatırımcıya yeterli getiriye sağlayamayacaktır. Bütün ihtiyaç ve istekleri karşılayabilecek şekilde planlanmış, çevresiyle uyum içinde ve beraber gelişen bir marina ise hem turizm getirisi olarak ülkeye büyük maddi yararlar sağlayabilecek hem de yöre insanının denize olan ilgisini ortaya çıkarmasına yardımcı olarak sosyal bir tesis, yöre için bir odak noktası olabilecektir. Bu şartları sağlayan bir marina yatırımcısı içinde oluşturacağı odak noktası aracılığıyla daha çok insana ulaşabilecek ve maksimum kârı sağlayabileceği düşünülebilir.

Daha önceki bölümlerde de belirtildiği üzere; sosyal, politik, ekonomik ve kültürel bakış açılarından marinaların ülkeler ve toplumlar üzerinde büyük etkileri olabildiği görülmektedir. Bu etkileri ve sonuçlarını iyi planlayabilmek ise, çevre ihtiyaçlarını ve marinanın olumlu ve olumsuz yanlarının plancılar tarafından doğru bir şekilde ortaya konmuş olması ile mümkün olabilecektir.

3.6.1 Marinalarda Yer Seçim Kriterleri

Her kıyının kendisine özgü topoğrafik, kültürel, fiziksel özellikleri olduğu gerçektir. Bu özellikler ve kendisine ait sorunları da bölgelere göre farklılıklar gösterirler. Bu nedenle yer seçimini doğrudan etkileyecek kesin bir kuralın varlığı söylenemez; ancak, çevre (kültürel açıdan etkileyen halk kitlesi), yatçıların beklentileri, genel planlama ilkelerinin yönlendirilmesi ve teknik veriler bir bütün içinde değerlendirilmelidir (Topanoğlu, 1986).

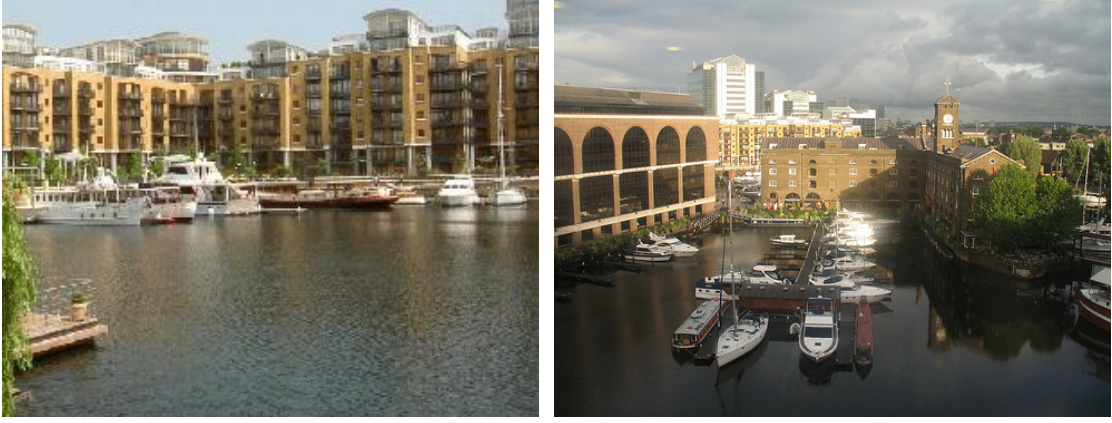
Yer seçiminde önemli kriterlerden biri genel konumun niteliğidir. Arazi ve kıyı bandının topoğrafik yapısına ve deniz ile ilgili değişkenlere bağlı olarak farklı marina tipleri oluşturulabilmektedir. Düz kıyı bantlarında, uzun dalgakıranlarla -ekonomik olmasalar da- oluşturulmuş marinalar veya doğal olarak iyi korunmuş koylarda oluşturulmuş marinalar gibi çeşitlemelere gidilebilmektedir. Plancı kararını verme sürecinde; maliyeti, işletmeyi ve kullanıcının yararlanma olanaklarını doğru bir şekilde değerlendirmelidir. Arazinin jeopolitik konumu ve diğer marinalarla rekabet edecek konumda olması önemlidir. Genel bir yat güzergâhı üzerinde bulunan ve bir zincirin halkası niteliğinde olacak marina ile bir bölgede yeni güzergâh kurmak için yapılan marinalar arasında da nitelik açısından farklılıklar bulunmaktadır.

Fiziksel açıdan da birçok koşulu yerine getirebilecek konumda olmalıdır. Denizle (akıntı, gel-git, dalga, çamur ve yosun birikmesi, vb.) ve iklimle (rüzgar, sis, yağmur, buzlama, vb.) ilgili fiziksel olayların incelenmesi ve suyun niteliğini belirleyici deneyler yapılması gerekmektedir (Güner, 1995).

Marinaların kısaca, şehre çok uzak olmayan, çevre güzelliklerine sahip turizm faaliyetleri ile iç içe ama sakin bir yerde yapılmasının uygun olacağı fikri ortaya çıkmaktadır.

Bunların dışında gerek politik, gerekse yerel halka ait bir çok farklı kararlar marinanın yer seçiminde etkili olmaktadır. Topanoğlu (1986), marinalar ve yat limanlarında yer seçimine karar vermek için öncelikle 4 temel etüde gerek duyulduğunu bildirilmektedir:

- 1- Talebin belirlenmesi: Marinanın kapasitesini büyüklüğünü ve ekonomik kârlılığını belirlemek için, kalıcı ve misafir tekneler için ayrı ayrı araştırılması gerekmektedir. Marinanın büyüklüğü ve kapasitesini belirlemek için, barındırılacak tekne türü, sayısı ve büyüklüklerine karar verilmelidir. Bu da marina yapılacak bölgedeki halkın nüfusuna, bölgenin yat güzergahları içerisindeki konumu, gibi farklı kriterlere bağlıdır.
- 2- Mevcut Arazi Yapısına Uyabilmek İçin Çevresel Koşulların Belirlenmesi: Marinanın yerleşim merkezine yakınlığı, doğal ve yapay güzelliklerin sürekliliğinin sağlanması ve çevrede oluşabilecek değişimin etkilerinin saptanması gerekmektedir. Mevcut doku içerisinde yapılacak / dönüştürülecek marinalarda ihtiyaçların ve bunların etkilerinin ne yönde olacağı saptanmaya çalışılmalıdır. Daha çok eski limanlar zaman içerisinde marinalara dönüştürülmektedir. Kargo depolama yerleri ve eski ambarlar eğlence yerlerine, dükkân ve konaklama ünitelerine dönüştürülmektedir. İngiltere’de St. Katharine Dock (Şekil 3.10, 3.11) buna iyi bir örnektir.



Şekil 3.10 - 3.11: St Katharine's Dock Marina, Londra

- 3- Teknelerin Limana Rahat Çıkması ve Demirlemesi için Denizcilik Koşullarının Ayarlanması, Denizcilik Etütleri: Bir marina ideal olarak her türlü iklim şartında özellikle fırtına şartlarında güvenli bağlama sağlamalıdır. Limana giriş-çıkış zor olmamalı, navigasyon ve minimum su seviyesi - gel-git varsa, sular alçaldığında belirlenmelidir. Limanın yerleştirilmesinde bölgedeki büyük gemilerin yakın seyirlerinden doğabilecek zararlar göz önüne alınmalıdır.
- 4- Projenin Fizibilitesinin Garanti Edilmesi için Mühendislik Gereklerinin Tanımlanması ve Araştırılması: Bunlar iskele ve dalgakıran duvarlarının dizaynından, bağlama cihazları ve hafif dubaların yapımına kadar her alanı kapsamaktadır.

Marinaların yerleri seçilir ve yapılırken her şeyden önce her türlü hava şartlarında yatlarla güvenli bir barınak olarak düşünmek gerekmektedir. Marinaların çok yönlü, yatlarla ve insana her türlü hizmeti sunan önemli tesisler olduğu daha önceki bölümlerde belirtilmişti. Marinaların ekonomik bakımdan rantabl olabilmesi için belirli bir kapasitenin üzerinde inşa edilmeleri gerekmektedir (Üren, 2003). Marina inşaatı için gerekli olan mendirek veya iç sahalarda yapılacaksa zemin kazısı işlerinin maliyetlerinin yüksekliğini telafi edebilecek kapasite olmasından dolayı kaynaklarda genellikle 300 yat kapasitesi ve üzerinin rantabl olabildiği belirtilmektedir.

Açık deniz şartlarında, marinanın yerini bir koy kenarında seçerek pahalı mendirek inşalarından sakınmak mümkündür (Abraham, 2000). Ülkemizin Ege kıyıları bu tür oluşumlara sıklıkla rastlanabileceği bütün özelliklere sahiptir.

Bir marina alanı su ulaşımına elverişli hazır bir konumda bulunmalıdır; makul fiyatta ve uygun derinlikli bağlama yeri olan korumalı su alanı oluşturma imkânı sunmalı, taşıt ve yaya ulaşımına uygun olmalı, ve çevre arsa kullanımlarıyla uyumlu olmalıdır. Ekonomik gelişimin ve/veya yeniden canlandırmanın amaçlandığı şehir merkezi bölgelerinde merkezi iş bölgeleriyle kuvvetli bağlantı önemli bir değerlendirme kriteridir, diğer taraftan kırsal tatil yöresi yatırımcısı için yakın çevredeki denizcilik faaliyetleri (balıkçılık, yelken gibi) alanlarının bulunması önemi yüksek bir değerdir (Klancnik, 2000).

En az miktarda kazı, dolgu, mendirek inşası, bölgeye has çevresel kaynakların rahatsız edilmemesi, kirlilik temizlenmesi ve bölgesel alan kullanımı marina oluşturulması düşünülen alan için tercih edilen kriterlerdir. Birçok durumda tarihte denizcilik faaliyetleri için kullanılmış alanların yapım için daha az maliyetli olmaları kanıtlanmıştır. Bir alanı bu amaç için satın almadan önce, komşu parsellerdeki ve çevresindeki parsellerdeki kullanım durumlarını ve gelecekteki kullanım planlarını öğrenmek alanın gelecekteki gelişim olanaklarını planlayabilmek açısından önemli bir etken olacaktır; sadece birkaç marina bütün bu özelliklere sahip olduğundan, potansiyel alanın avantajlarının ve maliyetlerinin her bir kalem için değerlendirilerek karar verilmesi tavsiye edilmektedir (Klancnik, 2000).

Klancnik'e göre(2000), inşa ettirilecek marinaların yer seçiminin denizciler, iktisatçılar, peyzajcılar, mühendisler ve mimarlardan kurulu heyetlerce belirlenmesi en olumlu sonucu elde etmeyi sağlayabilecek bir yöntemdir. Büyük sahil kentlerine yakın tabii koyların, rüzgâr, derinlik, su cereyanlarının iyice etüt edilmesi ve doğa bakımından estetik durumlarının incelenmesi gerekmektedir. Bu tür limanların tesisi için artık kriterler belirlenmiştir, diğer Akdeniz ülkelerinin geçirdikleri tecrübeler ışık tutucu olabilir.

Marinaların kullanıma geçtikten sonra gelişme kararı verilirken de talebin ötesine geçmemeye dikkat edilmesi gerektiği görüşü hakim görünmektedir. Çok büyük limanlar haberleşme ve ulaşım zorlukları getirdiği gibi psikolojik ve estetik açıdan da genellikle olumsuz sayılır. Marinanın gelişmesi, kullanıcı sayısındaki artışla doğrudan ilişkilidir. Eğer bir marina 500'den fazla bağlama yerine sahip ise, Güner'e göre (1995) en fazla bir saatlik uzaklıkta bir tren istasyonu veya havaalanı bulunmalıdır, çünkü belli bir sayının üzerindeki kullanıcı hedefleniyorsa bu sadece bulunduğu yakın çevreye değil daha büyük bir bölgeye hitap ettiğinin göstergesi olmaktadır. Böyle bir

durumda da bu büyük çevreden marinaya ulaşımın imkânlarının ve marinayı denizden ziyaret misafirlerinde bütün bu çevreyi gezebilme algılayabilme olanakları sağlanmasında yarar olduğu düşünülebilir.

Marina yapılması amacıyla seçilecek yerlerde aranan fiziksel nitelikler Yat Turizmi Yönetmeliğinde şöyle belirlenmiştir;

- a) Hakim dalgalara açık olmaması,
- b) Liman içine yönelik yoğun kanalizasyon ve su akıntıları ile çamur birikintisi olmaması,
- c) Yakın yerleşme merkezi, ile karayolu bağlantısı bulunması,
- d) Elektrik, tatlı su ve haberleşme imkânlarının bulunması,
- e) Denizdeki alanı kadar, kara alanının temini,
- f) Limanın su alanı içinde ve liman yaklaşmasında, batık, sığlık, topuk vb. engellerin bulunmaması,

şartlarının mevcudiyeti veya gerçekleşme imkânı aranır.

Bu konu üzerindeki araştırmalarıyla tanınan Laselle (2000); “Marina inşa etmek için ideal yerleri bulmak giderek zorlaşmaktadır. Marina yatırımcıları, daha iddialı müşterilerin isteklerine karşılık vermek zorunluluğuna girmektedirler. Tekne sahiplerini çekmek ve tutmak için farklı olmak zorundadırlar. Her geçen gün artan bir bağlama yeri talebi ortaya çıkmaktadır. Tersane ve liman tasarımcıları evrensel organizasyonlar haline gelebilmek için çok karmaşık şantiye ve tasarım problemlerini çözmeleri gerekmektedir. Bizim görüşümüze göre gelecekte marina projelerinin karmaşıklığı serbest tekne üreticilerinin çeşitlenmesi ve büyümesi sonucunda daha da artacaktır.” demektedir.

Marinaların gelişmesinde etkili olan ulaşımın önemli alt yapılarından biri de hava alanlarıdır (Güner, 1995). Havayolu ile seyahat eden turistlerin transferlerinin çabuk yapılması gerekmektedir. Hava alanlarından yat limanına bir saatten fazla süren yolculuklar sıkıntıya neden olduğu ve istenmediği Güner tarafından belirtilmektedir (1995). Bu durumda karayollarının durumu da yat turizmi için önemli olmaktadır.

Marina yapılarından beklenen özelliklere değinirken marinaların ihtiyaçlarından ve marinalardan beklenenler açıklanmaya çalışılmıştır. Bu kadar çeşitli konuyu içinde

barındıracak bir yapının konumu da bu bahsedilenlerle yakından ilgili bir etkidir. Marina yatırımının konumunun belirlenmesinde göz önüne alınması gereken, Poridis tarafından belirlenen kriterler şunlardır (1990):

A- Doğal çevre kriterleri:

- Topografya,
- Doğal bitki örtüsü,
- Doğal hayvan türleri,
- Deniz suyu akıntıları,
- Hakim rüzgâr yönleri,
- İklimsel veriler,
- Yıllık atmosfer ve deniz suyu sıcaklık ortalaması,
- Yıllık nem ortalaması,
- Yıllık yağış ortalaması,

B - Yapay çevre kriterleri:

- Tarihsel çevre verileri: Çevrede arkeolojik değer taşıyan buluntuların varlığı ve bunların kıyıya paralel dağılımı,
- Ekonomik çevre kriterleri: Çevrenin sanayileşmesi,
- Yapılaşma,
- Konut amaçlı kentsel yapılaşma,
- Turizm amaçlı yapılaşma,
- Kıyı ve yakın iç kısım kara ulaşımı,

C - Çevre sorunları kaynaklı kriterler:

- Olumsuz kıyı yapılaşması,
- Doğal kıyı yapısının tahrip edilmesi,
- Doğal bitki örtüsünün tahrip edilmesi,
- Kıyı ve denizlerin kirlenmesi,

D - Bölgenin yat turizmine katılımı kaynaklı kriterler:

- Bölgenin yat turizmi içindeki payı,
- Bölgede yat turizminin gelişmesi için geleceğe yönelik potansiyelin varlığı.

Bu kriterlere ilave olarak kıyı kamusal alanında olacak olan marinaların, kamusal kullanım imkanlarını maksimum seviyede sağlayabilen bir planlama ile tasarlanıyor olması şartı eklenmelidir.

Marinaya ulaşım; hem karadan hem de denizden olduğu için, marinanın algılanışının bu iki farklı ortama göre planlanması kolaylıkla öngörülebilecek bir durumdur.

Marinalar için yer seçim kriterleri her türlü yapının yer seçim kriterleri ile benzerlikler gösterir. Bu kriterleri ortaya çıkaran yapılmak istenen yapının sunması istenen hizmetler, çevresine ne şekilde bir etkisi olması istendiği, bulunduğu çevreye uyumlu olması gibi başlıklar altında toplanabilir. Marinalar için de aynı şartların sağlanması gereklidir. Ayrıca, marinalarda kapasiteye göre ihtiyaç duyulan kara ve deniz alanı, yan tesisleri barındıracak düzenlemeler ve herkes için ilgi çekici bir merkez olma özelliklerinin de göz önüne alınması ve marinanın bulunduğu bölgenin hava-deniz şartları, ulaşım imkânları, çevre ile marinanın uyuşan bir fonksiyon sergilemesi konusunda genel bir görüş oluşması doğaldır.

3.6.2 Çevre Değerlendirmesi

Her potansiyel marina yerleşmesinin çevresel etkisinin olacağı bir gerçektir. Örnek olarak, esas dalgakıranların doğal kıyı çizgisi veya Haliç'in uzantısı üzerinde yapılması, yabanıl kuş ve göçmen balıklar için sel etkisi yapar (Güner, 1995). Doğal olarak tasarımcılar, kârın maksimum ve konstrüksiyon yapım maliyetinin de minimum olmasını isterler. Bununla beraber yöre halkı da kendisi için ve toplum için yaşama, dinlenme alanları oluşturulmasını, çevresine değer katılmasını, çevresinin ilgi çekici özellikler kazanmasını, bütün toplum için mali getirileri olabilecek tesisler bulunmasını ister. Her ne olursa olsun arazinin çevresel değerleri, ekonomik faktör için önemli bir noktadır. Proje, varolanların doğal hayatı, peyzajı ya da çevredeki yeşil grupları ekolojik açıdan koruyabiliyorsa, tasarımcı projedeki uzatılmış kara yüzeylerini ve maliyeti kazançlı olması için arttırabilmektedir; çevresel açıdan duyarlı yerleşmeler, çıkarılacak olanaklar listesi ile ekonomik açıdan olumlu duruma getirilebilmektedir (Williams, 1992). Çevresine duyarlı olarak tasarlanacak marinalar bulundukları bölge için bir çekim merkezi ve toplanma noktası olmaya aday olabileceklerdir. Toplum tarafından sıkça dile getirilen sorunlardan olan marinanın kıyı bandını ve insanların denize ulaşımını engellenmesi sorunlarını da çevresiyle beraber hareket ederek ortadan kaldırması mümkündür.

Bütün liman türlerinin en önemli elemanı doğal olarak sudur. Suyun dinamikliğiyle mühendislerin ilgilenmesi yanında, tasarımcı ve mimarlar da suyun bazı özellik ve etkilerini planlamada iyi kullanmalıdırlar. Suyun algılama üzerindeki sakinleştirici, dinlendirici, rahatlatıcı, bazen hareketli bazen sakin etkileri marina çevresinde de toplumun algılarına ve duygularına hitap edecek şekillerde kullanılabilir.

Dalgakıranı çarpan dalgaların görünmesi ve seslerinin algılanması için tasarımcı güvenlik sınırları içerisinde kalmak koşuluyla bir çok farklı düzenlemelerde bulunabilir. Marina havzasında su ya çırpıntılı ve dalgacıklı ya da yumuşak, sakin ve durgundur. Durgun su yüzeyine yansıyan ışık ve görüntüler, geniş su alanlarında estetik görüntü oluşturur.

Çelişkili malzemelerin aniden yan yana gelmeleri, bu elemanların kendileri kadar etkileyicidir. Doğada en büyük psikolojik çelişkiyi de su ve karanın birleşmesinin oluşturduğu söylenebilir. Deniz, kıyı kentinin varoluş nedeni olması yanında, kentin içinden veya sokak aralarından farklı görünümler sunan bir eleman niteliğindedir. Bu durum tek başına duran rıhtım için geçerlidir. Bunda deniz ve kara arasındaki sınır çizgisinin tek noktada toplandığı gerilimli durumlar hariçtir. Bu ilgi çekici birleşimin verdiği görünüm, manzara içinde veya rıhtım görüntülerinde doğrudan hissedilir.

Cephelerin ve çevrenin düzenlenmesi, ağaçla perdeleme ve göze batırmayacak derecede yumuşak renkler kullanılmasıyla bu olumsuzlukları bir ölçüde gidermenin mümkün olacağı düşünülebilir. Su kenarında yapılar durgun suya yansıyacak ve boyutları görünüşte iki katına çıkacaktır. Yüzen yapılar, konsollar ve kazıklar üzerine yapılmış yapılar ile suya uzanan bir iskelenin üzerine yapılmış yapılar (dalgakıran ve mahmuzlar üzerine) gibi çok değişik çözüm olanakları sağlanabilir. Doğal veri olan su, gerek büyüklüğü gerekse kullanımda getirdiği bu özelliklerle yapının boyutunu zenginleştirir (Topanoğlu, 1986).

Sudaki insan yapısı eklentilerin (birleştirici ve koruyucu elemanlar) doğal özellikler ve flora ile uyumlu bir bütün oluşturacak biçimde düzenlenmesi tasarımın öncelikli konularından biri olarak düşünülebilir. İnsanlar üzerindeki olumlu etkileri bilinen su elemanları insanların her zaman ihtiyaç duyduğu bir ortamdır. Bu sebeplerle su ortamının bir parçası olan ve su ortamıyla ilişki kurmayı sağlayan marinalar da toplum için çok önemli tesislerdir. İnsanların suya karşı olan ilgisinin ilk örnekleri sahil bantlarında yapılan tatillerden ve günübirlik gezilerden anlaşılabılır. Günümüzde bu ilginin boyutu gittikçe büyümekte ve insanlar suyun farklı yönlerini keşfetmeye başlamaktadırlar. Bu farklı yönleri ortaya koyabilecek olan tesislerden olan marinalarda insanları su ile buluşturmayı hedefleyen tesisler olarak gittikçe önem kazanmaktadırlar. Yalnızca denize tekne ile açılmak isteyen kişilere hizmet etmekten öte, bulundukları kamusal alanı daha çok kişinin suyla temasını sağlayacak şekilde tasarlanacak marinalar gelecek nesillerin daha sağlıklı ve olumlu gelişimine

katkıda bulunabilecektir. Bu amaçlarla marinaların tekne sahipleri için olduğu kadar denize ve suya meraklı kişilerin meraklarını giderebilecek dalış kursları, akvaryumlar, oyun havuzları gibi sosyal tesisleri barındırarak çevrelerinin isteklerini da değerdendirmeleri tüm topluma hizmet eden tesisler olabilmelerini sağlayacaktır.

4 KAMUSAL KULLANIMA ETKİLERİ AÇISINDAN MARİNA TİPLERİ VE BAZI ÖNERİLER

Buraya kadar yapılan tanımlar, verilen bilgiler, marinaların özellikleri, marinacılık, kıyı ve sosyal-kamusal alan ilişkilerinin incelenmesi sonrasında, ülkemizde mevcut bulunan 19 marinanın değerlendirilmesi sunulmaktadır. Bu değerlendirmelerde marinaların sahip oldukları özellikler, turistik tesis olarak bölgelerindeki durumları, bulundukları bölgedeki, kentteki, kıyıdaki konumları, kamusal alan ile, ve mimari-sosyal çevre ile ilişkileri, çevrelerine sosyal ve kültürel olarak etkilerinin değerlendirilmesi sonucunda marinaların kamusal kullanıma etkilerini içermektedir. Ülkemizde bundan sonra yapılacak marinalar için, bugüne kadar yapılmış olan mevcut örneklerin olumlu ve olumsuz yönlerini değerlendirerek etkilenmeleri ve yurdumuz marinalarının yapılaşma şekillerinde daha iyiye ulaşmaları ile kamusal alanda bulunmaları dolayısıyla sosyal mekânlar olabilmeleri hedeflenmektedir. Bir sonraki bölümde incelenecek olan yurt dışında yapılmış ve yapılmakta olan, sosyal mekân olabilen ve kamusal kullanım özelliklerini barındırabilen marina örneklerinin de ileride ülkemizde yapılacak olan marinaların yapımları için alternatifler oluşturabileceği düşünülmektedir.

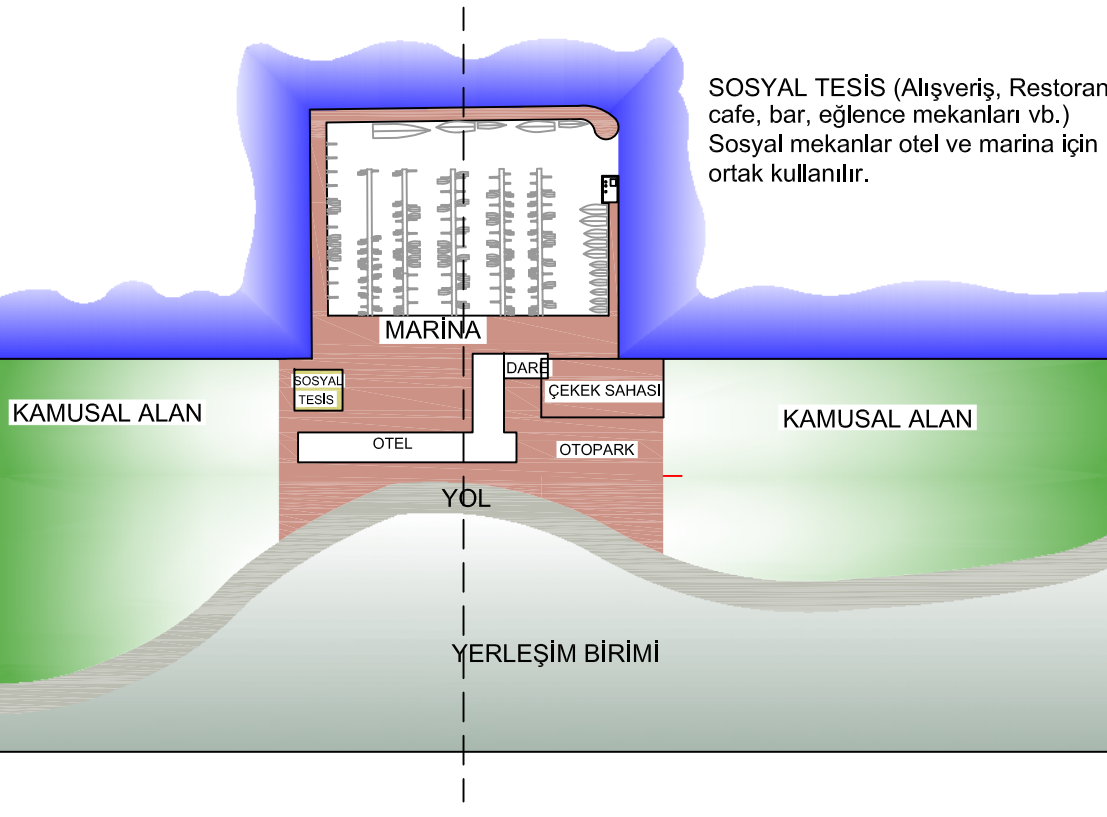
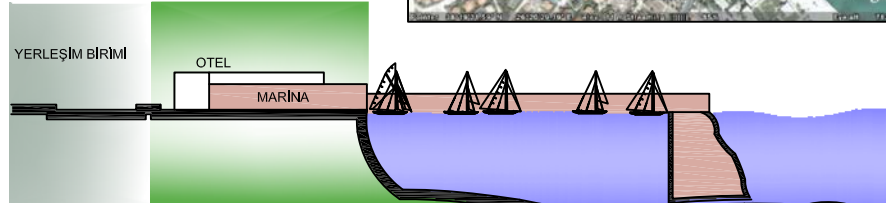
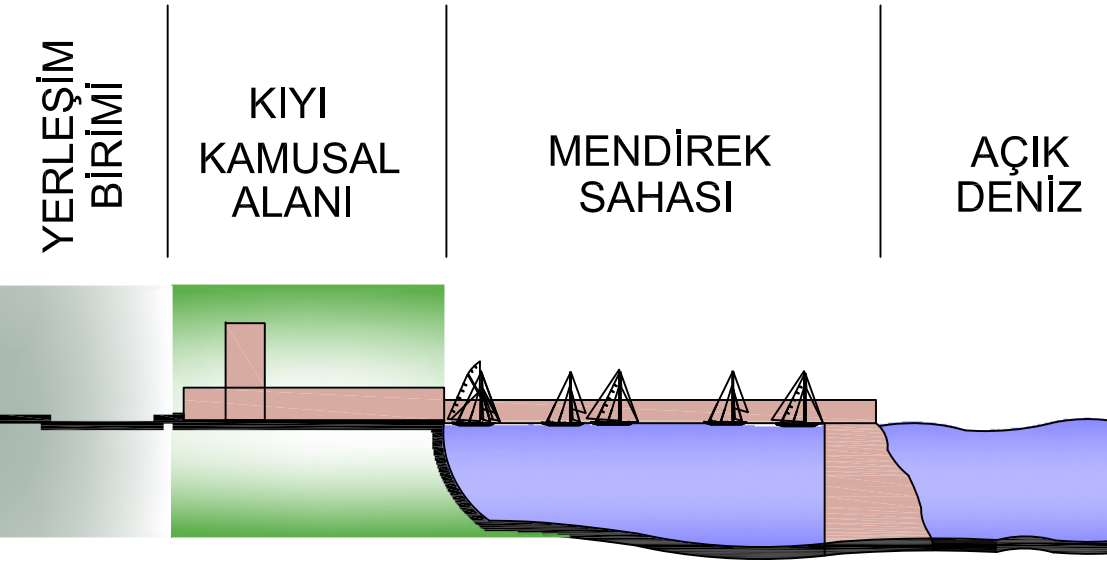
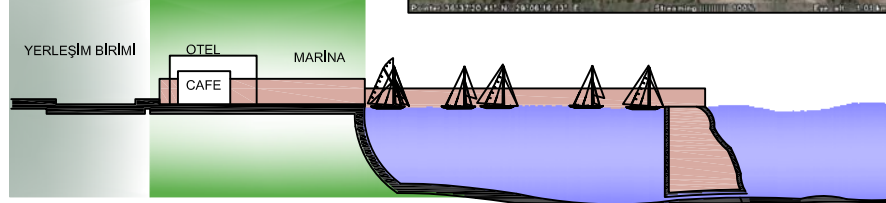
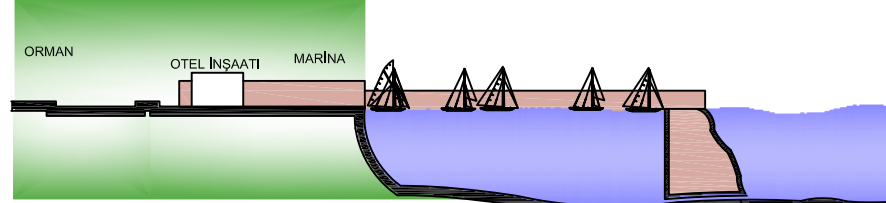
4.1 Kamusal Kullanıma Etkileri Açısından Türkiye’de Marina Tipleri

Ülkemizde bugüne kadar uygulanmış olan marinaların plan-kesit şemalarını ve bu planlamaların kamusal alan ilişkilerini; daha evvelki bölümlerdeki tanımlara ve açıklamalara dayanarak kamusal kullanıma etkileri açısından 3 ana plan şemasında toplamak mümkündür. Bu plan ve kesit şemaları mevcut marinaların kıyı kamusal alanının marinalar tarafından ne şekilde kullanıldığı ve kamusal kullanıma ne kadar izin verdiği esasına dayanmaktadır. Buna göre marinalar kamusal kullanıma kesin olarak kapalı olan (Tablo 4.1), kamusal kullanıma kısmen kontrollü bir şekilde açık olan (Tablo 4.2, 4.3) ve kamusal kullanıma geniş ölçüde açık olan (Tablo 4.4) planlama tiplerine sahiptirler.

Tablo 4.1: Kamusal kıyı kullanımına kesin olarak kapalı olan marina plan şemaları ve örnekleri

MARİNA TİPLERİ	PLAN ŞEMASI	YERLEŞİM ŞEMASI / KESİT ŞEMASI	AÇIKLAMA	YERLEŞİM ŞEMASI / KESİT ŞEMASI	AÇIKLAMA	YERLEŞİM ŞEMASI / KESİT ŞEMASI	AÇIKLAMA
KAMUSAL KİYİ KULLANIMINA KESİN OLARAK KAPALI OLAN			Kompleksin diğer parçaları olan otel, alışveriş merkezi ve eğlence merkezi ile sosyal bir tesis olması ve kamuya hizmet etmesi planlanmışken, günümüzde Regatta eğlence merkezinin atıl durumda olması çevre insanlarının marinayı algılayabilecekleri ve görebilecekleri neredeyse tek noktayı kullanılmayan bir yer haline getirmiştir. Marina girişinde geçilmesi gereken güvenlik noktası dolayısıyla toplumun kıyıya ulaşması engellenmektedir. Bu güvenlik noktasını tekne kullanıcıları, spor kompleksi üyeleri ve yat kulüp üyeleri ve misafirleri geçebilmektedirler.		Marina içinde bulunan sosyal ve ticari tesisler ile marina dışına çıkmadan bütün ihtiyaçlarını giderebilen tekne sahiplerinin şehir ile ilişkisi aradaki 8 kilometrelik mesafenin de etkisiyle sınırlı kalmaktadır.		Marina sadece bir marina olarak değil, turistik bir kompleks ve hatta kasaba oluşturmayı hedeflemiştir. Şu anda sınırları içinde her türlü lokanta, bar gibi sosyal aktivitelere sahip olan tesis, inşaatı devam eden kongre ve sergi sarayı ve villaları ile komple bir kasaba oluşturmayı hedeflemektedir. Bu tesislerin de faaliyete geçmesiyle marinanın kısmen kamusal kullanıma açık bir yapıya kavuşacağı söylenebilir.
			Setur Ayvalık Marina, Ayvalık kasabasının eski dokusunun ucunda konumlanarak Ayvalık içindeki hareketli yaya aksının ve çarşının sonunu oluşturmaktadır. Sosyal tesis özelliklerine sahip olabilecek sadece bir süper market-restoran ve cafe-barı bulunan marina yaya aksını sonlandırır bir durumda kalmaktadır. Marina dışarıya kapalı bir yapısı olması dolayısıyla beldenin marina yönünde gelişip büyümesini sağlayamamaktadır.		Marmaris Martı marina Marmaris'in yeşillikleri içinde dışı kapalı bir yapıya sahiptir. Yalnızca kullanıcılarının hizmetine açık olan marinaya giriş güvenlik elemanlarının üstlerinden onayı ile mümkün olabilmektedir.		Marinadaki tekne sahipleri tarafından kurulan marina 121 tekne bağlama kapasitesine sahiptir. Teknelere ve kullanıcılara ihtiyaç duydukları hizmetleri bünyesinde sunmaya çalışan marina dışı kapalı bir özellik sergilemektedir.
			Marina günümüzde Kuşadası içinde ortada bir konumda kalmış durumdadır. Ana yaya aksı ve çarşıya göre ters yönde bulunan marina kendi içindeki küçük çarşısı, restoranları ve yüzme havuzu ile bölge insanlarını içine çekmeye çalışmaktadır.		Marmaris Albatros marina karada 240, denizde ise 60 yat kapasitesi ile şu an için daha çok bakım onarım hizmetleri veren bir tesisdir. Ancak günümüzde uygulanması planlanan projeleri ile Marmaris'te yeni ve modern bir marina olarak hizmet etmesi düşünülmektedir.		Setur Antalya Marina, uluslararası ticaret ve turizm limanının içinde yer alan bir marina olması dolayısıyla ülkemizdeki diğer marinalardan farklılık göstermektedir. Şehre olan uzaklığı sürekli kullanımı ve etrafının ticari liman olması da yaya kullanımını ve çevre halkının ulaşımını engellemektedir. Bulunduğu büyük ticari liman dolayısıyla turistik tesis özellikleri ön plana çıkamamakta ve sınırlı sosyal tesisler barındırabilmektedir.

Tablo 4.2: Kamusal kıyı kullanımına barındırdığı otel aracılığı ile kısmen açık olan marina plan şemaları ve örnekleri

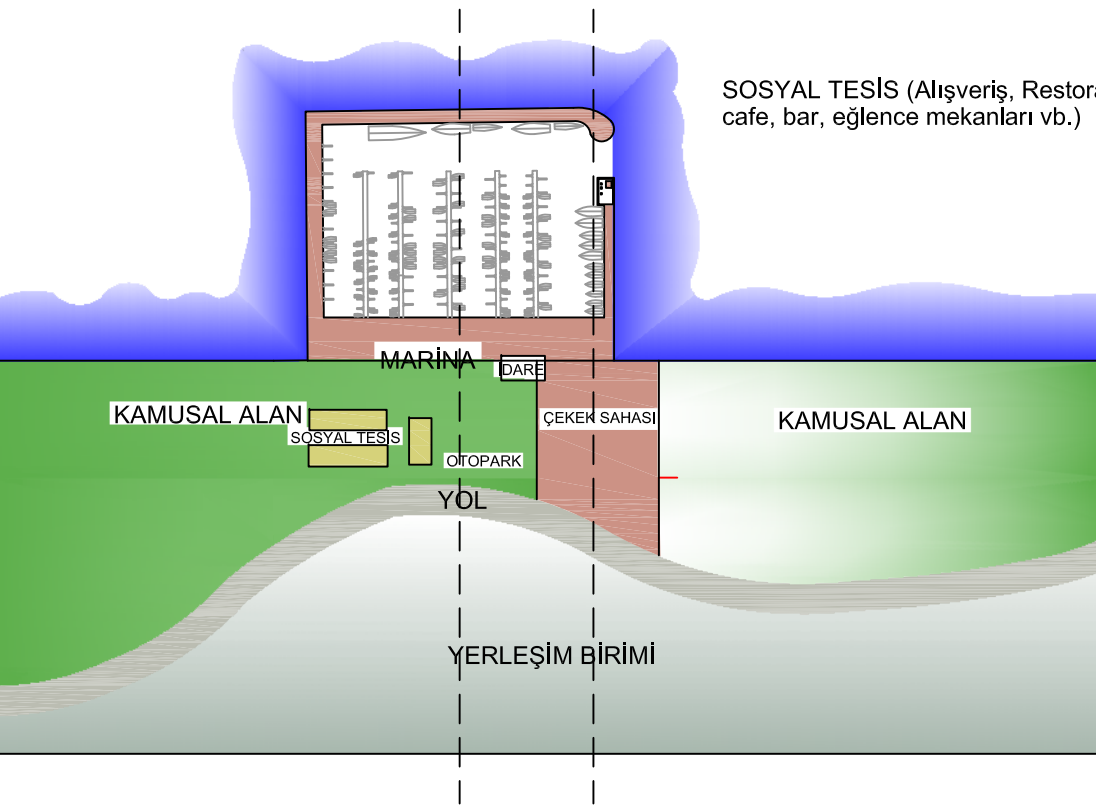
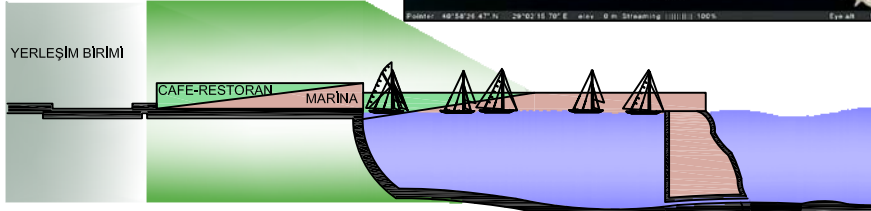
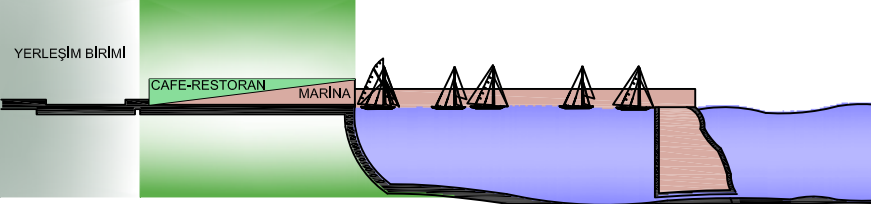
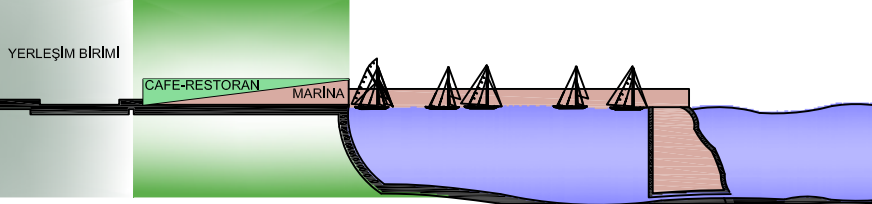
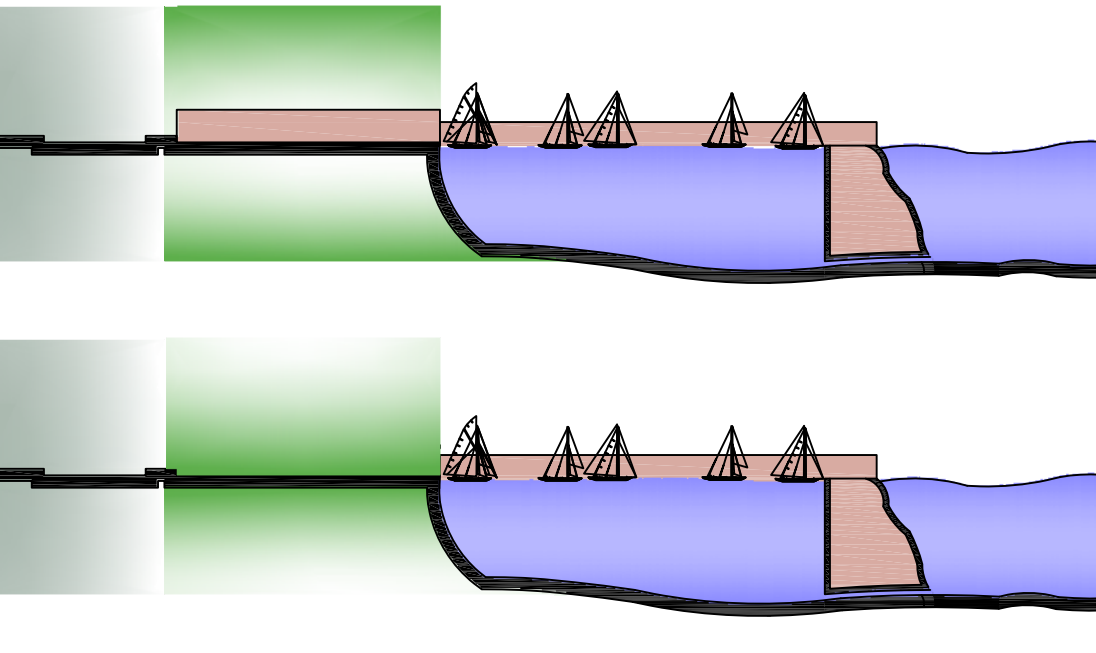
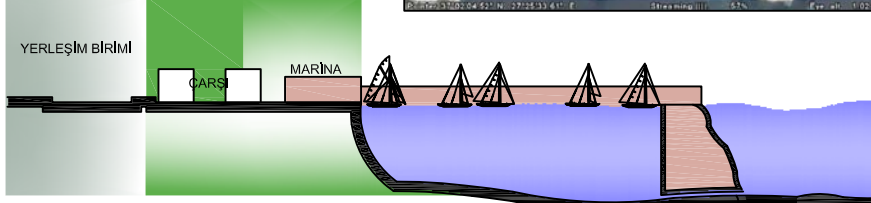
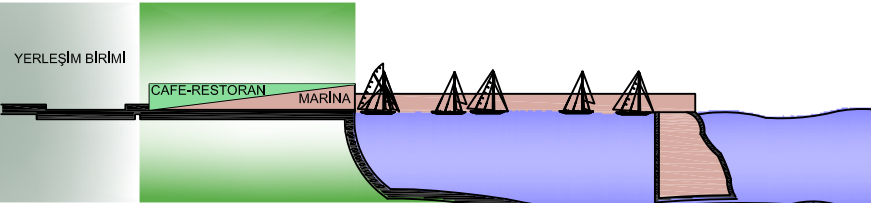
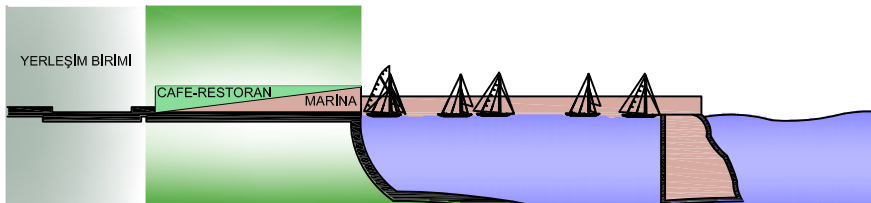
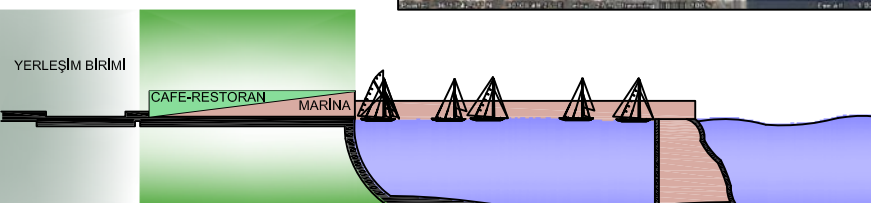
MARİNA TİPLERİ	PLAN ŞEMASI	ÖRNEK MARİNALAR	
KAMUSAL KİYİ KULLANIMINA KISMEN KONTROLLÜ BİR ŞEKİLDE AÇIK OLAN		YERLEŞİM ŞEMASI / KESİT ŞEMASI ÇEŞME ALTINYUNUS MARİNA 	AÇIKLAMA Altinyunus Otelinin bir parçasıdır ve karadan ulaşım otele giriş çıkış ile sağlanmasından dolayı herkese açık kamusal bir mekân özelliği taşımamaktadır. Marinanın zengin hizmetleri; lokanta, kafe, havuz, spor tesisleri gibi, sadece otel ve marina müşterilerine hitap eder durumdadır. Mimari etkileşim açısından otel marinayla birlikte yaşıyor olmasından dolayı her zaman denizcilikten ve marinadan etkilenmiştir.
Barındırdığı Otel Aracılığı İle Kamusal Kıyı Kullanımına Açık Olan Kıyı kamusal alanı marina ve otel tarafından kesintiye uğratılarak toplumun denizle ilişki kurması engellenmekte. Otel müşterilerinin de kıyı kamusal alanını kullanabiliyor olmaları kısmen bir açıklık sağlıyor ancak otel kütlesi yerleşim biriminin deniz ile ilişkisini yüksekliği ile de kesmekte	KESİT ŞEMASI 	FETHİYE ECE MARİNA 	Fethiye Ece Marina, bir otel ile beraber bir turizm kompleksini oluşturmaktadır. Ece Marina Fethiye'nin sahildeki yaya aksının sonunu oluşturan bir noktada konumlanarak bu sonu bünyesindeki tesisler ile oluşturmaktadır. Bu noktadan sonra yükselen kıyı yapısı denize ulaşımı ve denizin algılanmasını azaltmaktadır.
		MARMARİS MARTI MARİNA 	Marmaris Martı marina Marmaris'in yeşillikleri içinde dışa kapalı bir yapıya sahiptir. Yalnızca kullanıcılarının hizmetine açık olan marinaya giriş güvenlik elemanlarının üstlerinden onayı ile mümkün olabilmektedir.

Kamusal kullanıma kesin olarak kapalı olan marinalar kıyının kamusal alan olması gerekliliğini engelleyen örnekler olarak görülmektedir. Bu örneklerde kıyı sadece marina teknesi bulunan kişilere açık olabilmekte, kamusal kullanıma, toplumun kullanımını engelleyen durum yaratmaktadır.

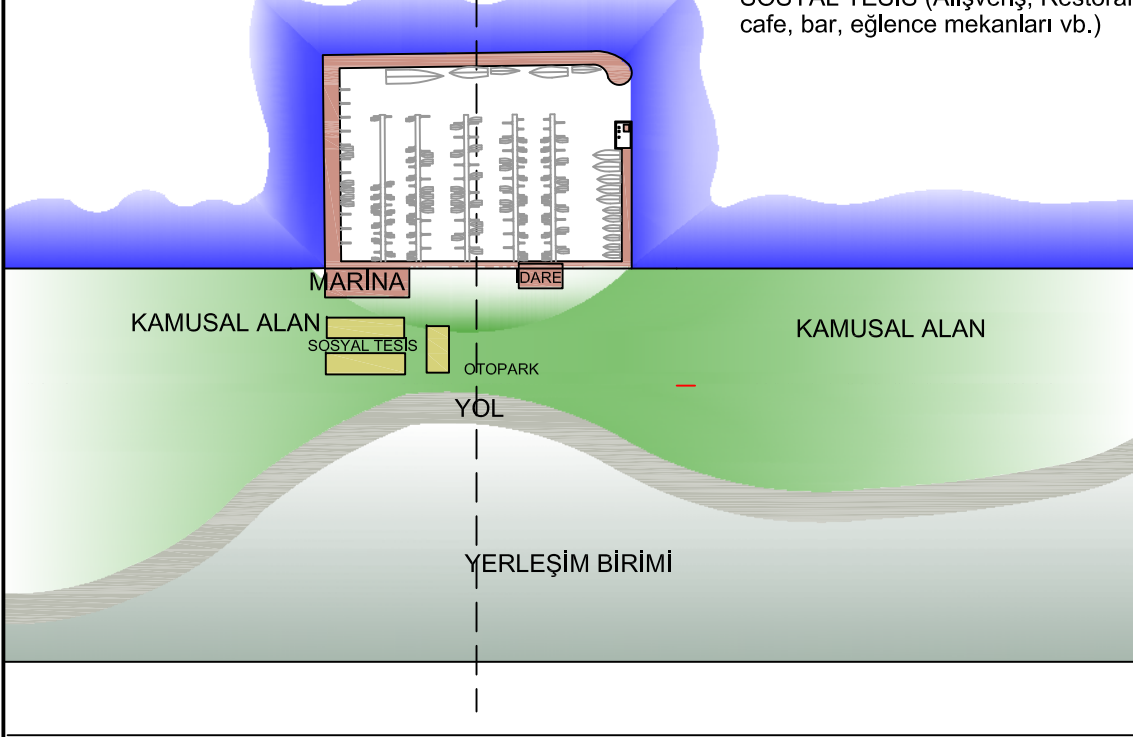
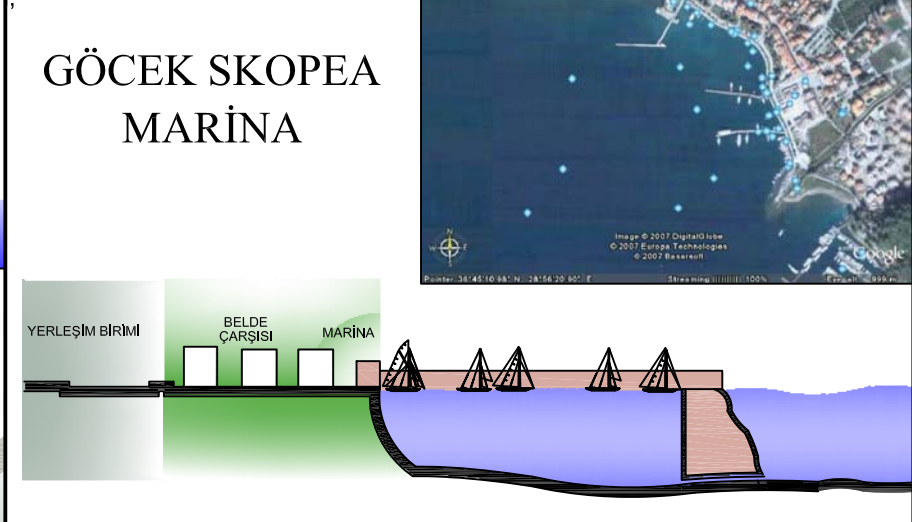
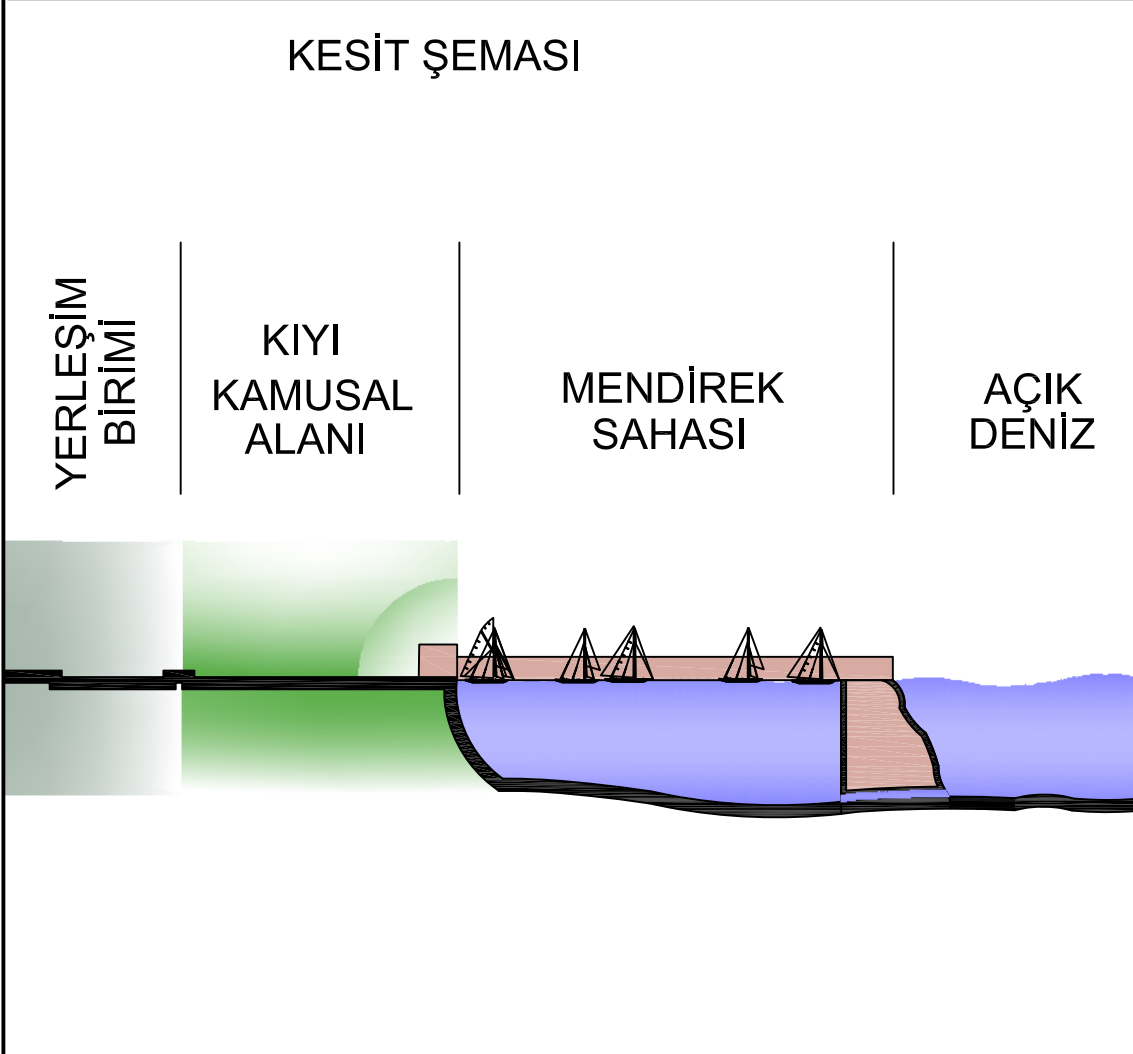
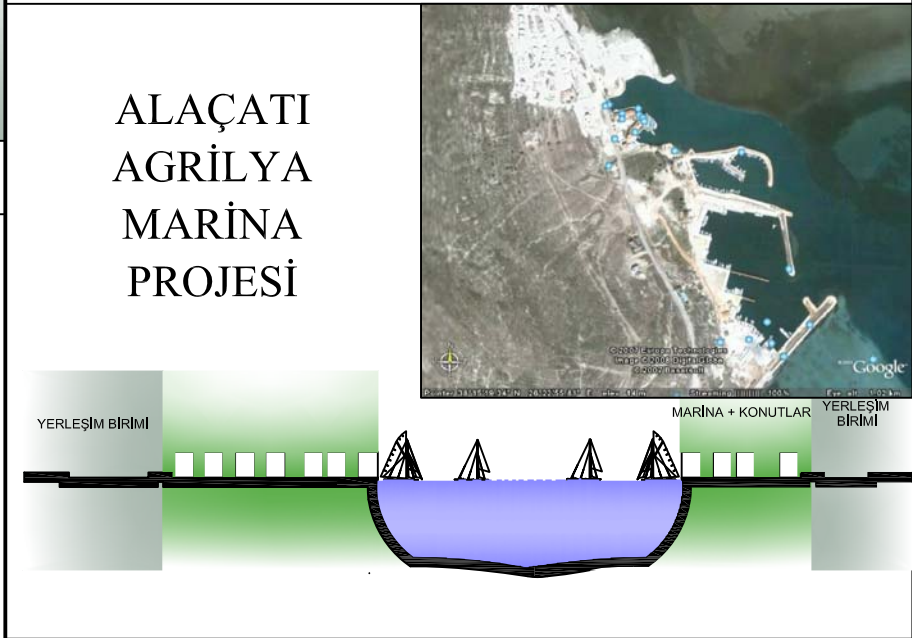
Kamusal kullanıma kısmen kontrollü bir şekilde açık olan marinalar ise bu kısmi kontrollülüklerini iki şekilde sağlamaktadırlar, kamusal kıyı kullanımına barındırdıkları otel aracılığı ile açık olanlar ve kamusal kıyı kullanımına sosyal tesisleri aracılığı ile açık olan marinalar. Bu iki kamusal kullanıma kısmen kontrollü şekilde açık marina tipinin birbirinden farkı kullanıcı sayıları ve nitelikleri olarak açıklanabilir. Otel barındıran marinalarda, marina gene sadece marina kullanıcılarına ve otel kullanıcılarına açık olabilmektedir. Marinanın kullanıcı sayısı otel de katılımıyla artmış olmasına rağmen kamunun marinayı kullanımı ve erişimi sınırlanmaktadır. Marinanın barındırdığı sosyal tesisler aracılığı ile kamusal kullanıma açılmasında ise marinanın sahip olduğu sosyal tesisler bütün topluma-kamuya açık olduklarından kıyıların kamusal mekan olmalarını özelliklerini taşıdıkları söylenebilmektedir. Kıyının kamusal alan olmasını sağlayan bu tip marinalar kendi bünyelerinde bulundurmaları zaruri olan teknik servis bölümleri nedeniyle kıyı alanını kesintiye uğratmaktadır.

Kamusal kullanıma geniş ölçüde açık olan planlama tiplerinde ise ülkemizdeki örnekte zaruriyetten dolayı kamuya tamamen açık kalabilmiş tesislerdir. Marinanın bulunduğu kıyı alanının yoğunluğu dolayısıyla teknik bölümleri bulunmamakta, sosyal tesisleri ise belediye tarafından oluşturulmuş olan ve herkese açık çarşıdır. Bunun dışındaki halen inşaatı devam eden örnekte ise yurt dışında örneklerini görebildiğimiz bir marina köy yerleşmesi oluşturulmaya çalışılmaktadır. Bu sebeple marina sadece tekne sahiplerine değil, o bölgede yaşayan, marina köyde yaşayan herkesi ve bölge halkının denize ulaşmasına aracı olabilecek bir oluşum oluşturmaktadır.

Tablo 4.3: Kamusal kıyı kullanımına sosyal tesisleri aracılığı ile kısmen açık olan marina plan şemaları ve örnekleri

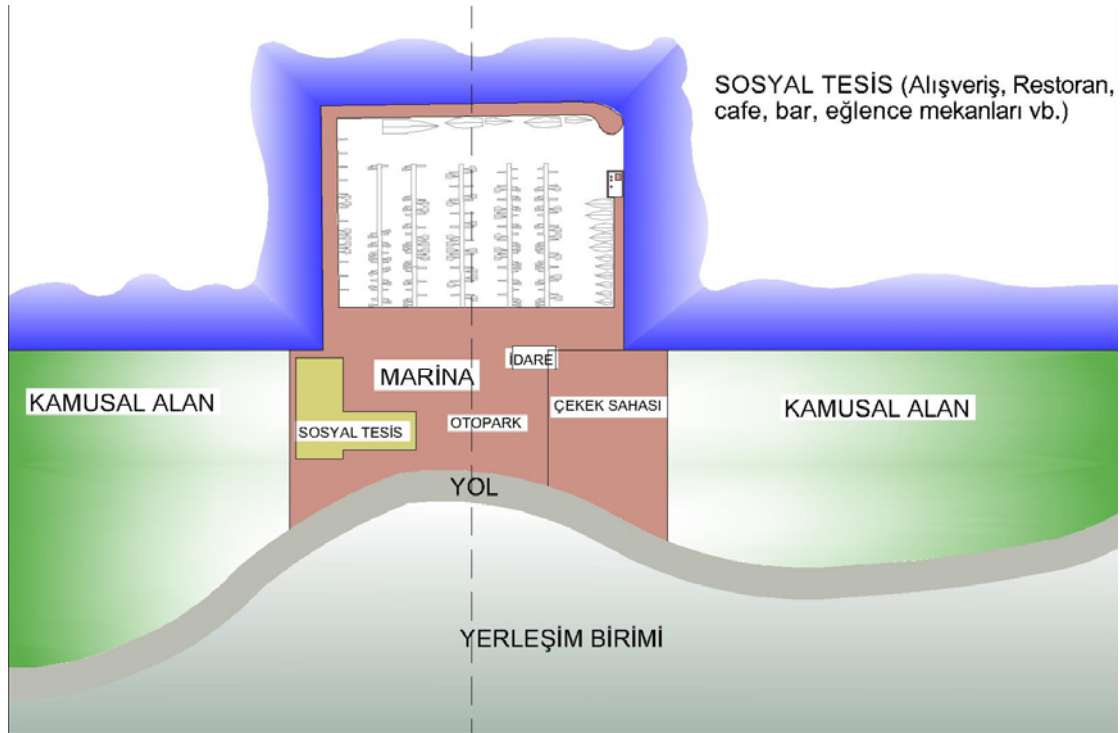
MARİNA TİPLERİ	PLAN ŞEMASI	YERLEŞİM ŞEMASI / KESİT ŞEMASI	AÇIKLAMA	YERLEŞİM ŞEMASI / KESİT ŞEMASI	AÇIKLAMA	YERLEŞİM ŞEMASI / KESİT ŞEMASI	AÇIKLAMA
KAMUSAL KİYİ KULLANIMINA KISMEN KONTROLLÜ BİR ŞEKİLDE AÇIK OLAN	 SOSYAL TESİS (Alışveriş, Restoran, cafe, bar, eğlence mekanları vb.) KAMUSAL ALAN CEKEK SAHASI YOL YERLEŞİM BİRİMİ	SETUR KALAMIŞ FENERBAHÇE MARİNA 	Kalamış Marina, sosyal tesislerinin ulaşılabilirliği ve denizi görmeye izin veren yapısı ile insanları nispeten davet eder bir durumdur. Ancak marınanın Kalamış parkı tarafındaki tekne çekme ve bakım alanı etrafı konutlarla çevrili olan kısmı sanayi tesisi durumunda kalmakta ve Kalamış Parkı ile diğer kıyı bandını ayıran bir özellik göstermektedir. Mendirek ve iskeleleri üzerinde konumlandırarak insanların denizle sınırlı da olsa ilişki kurmasını sağlayan özellik göstermektedir. Bulunduğu bölgenin eğlence ve dinlenme merkezi durumu çevresinde rahat ulaşılabilirliği ve denizi hissetmeyi maksimum seviyede sağlayan sınırlama elemanları ile sağlayabilmektedir.	PORT BODRUM YALIKAVAK 	Bulunduğu beldenin daha bakımlı ve planlı bir şekilde düzenlenmesine sebep olmuş böylece de çevre halkının da beğenisini ve takdirini kazanabilmiş bir tesistir. Marınanın belde çarşısı ile ilişkisini kuran sahil şeridinin marınanın yapımı ile birlikte yenilenmesi bunun bir örneğidir. Bölgenin bilinen yapısına yeni ve farklı bir bakış getirmiştir. Kıyı alanlarının tamamen beton ile doldurulmamış olması ve herkese açık mekânların denize kavuşması, insanların denize ulaşımını engelleyecek unsurların azlığı olumlu yanlarıdır. Marınanın bünyesinde bulunan amfi tiyatro ve restoranlar, cafeler barlar gibi ortak mekânlar sayesinde bölge halkının ve turistlerin marınaya ilgisi sağlanmaya çalışılmıştır.	PARK KEMER MARİNA 	Park Kemer Marina, Kemer beldesinde bir merkez oluşturmuştur. Marınanın bütün sosyal tesislerinin halka tamamen açık olması ve sadece marınanın teknelerle ilgili bölümlerinin basit, görüşü engellemeyen elemanlarla ayrılmış bulunması halkın ve ziyaretçilerin marina ile denizi algılamasını sağlamaktadır. Çevrede bulunan ve aslen marinayla birlikte yapılmış olan cafe, lokanta ve mağazaların, bu sınıra sonuna kadar yaklaşmış olabilmeleri de bu algılamayı ve birlikteliği arttıran bir unsur olmaktadır.
Sosyal Tesisleri Aracılığı İle Kamusal Kıyı Kullanımına Açık Olan Kıyı kamusal alanı marınanın sosyal tesisleri aracılığı ile marina merkezi etrafında yoğunlaşabiliyor. Marina kıyıda bir merkez oluşturuyor ancak kıyı kamusal alanı çekek sahası marınanın kamusal alanı kesintiye uğratan bölümü oluyor	KESİT ŞEMASI YERLEŞİM BİRİMİ KİYİ KAMUSAL ALANI MENDİREK SAHASI AÇIK DENİZ 	BODRUM KARADA MARİNA 	Marina şehrin merkezinde olması konumunu Bodrum'un son yirmi yıldaki büyümesine rağmen koruyabilmiş ve her zaman olduğu gibi günümüzde de Bodrum'un merkezini oluşturmaya devam etmektedir. Geçtiğimiz yıllarda geçirdiği yenileme çalışmaları ile çarşısı ve tesislerini yenileyerek Bodrum'un canlı gece hayatının marina yönüne kaymasında etkili olmuştur. Bodrum merkezindeki yaya akışı ve çarşının devamı niteliği kazanmasıyla popülerliği artmıştır. Tamamen kamuya açık olan çarşı marına kullanıcıları ile halkın ortak değerlendirdiği bir mekân olarak kaynaşma noktası oluşturmaktadır.	MARMARİS NETSEL MARİNA 	Marina bulunduğu konum itibarı ile Marmaris'in kıyısındaki alışveriş ve lokanta aksının, yaya gezi alanının sonunu oluşturmaktadır. Bu son noktayı sosyal tesisleri ve alışveriş merkezi ile herkese açık şekilde oluşturan marina yapılış tarihi göz önüne alındığında kamusal alan oluşumu olarak olumlu bir örnek oluşturmaktadır. Tekne sahiplerine yönelik olan sosyal tesisler ve spor tesisleri ise marınanın diğer ucuna yerleştirilerek kullanıcılarına özel bir bölge oluşturulmuştur.		
		BODRUM D-MARİN TURGUTREİS 	Turgutreis D-Marin Bulunduğu bölgenin adının duyulmasında ve ziyaretçilerinin artmasında birinci derecede etkili olan marina, alışveriş eğlence gibi sosyal olanaklarını yaya yolları aracılığıyla şehre bağlayarak şehrin devamı olmayı hedeflemektedir. Toplumun denizle ilişkisini kesmemek amacıyla herkese açık alışveriş mekânları deniz tarafında suni bir göl ile bitirilerek hem teknelerin güvenliği hem de toplumun denize ulaşımını sağlamıştır. Denizin bir göletle de olsa bu şekilde hissedilebilmesi ve göletin barındırdığı balıklarla çocukların ilgisini çekmesi dolayısıyla toplumu marınaya ve denize olan ilginin artmasına vesile olabilmektedir.	SETUR FİNİKE MARİNA 	Teknelerin ve sahiplerinin her türlü bakım onarım ihtiyacını karşılayabilecek tesislere sahip olan marina kıyı kesiminde belediye tarafından işletilmekte olan veya kiraya verilen tesislerle beraber bulunmaktadır. Kıyıda Antalya'dan gelen ve Fethiye'ye doğru devam eden otoyol nedeniyle kıyı ile ilişki sınırlanmaktadır. Bu sınırlama içinde marina denize ulaşma ve denizi hissedebilme olanağı sunarak bölge için bir merkez oluşturmaktadır.		

Tablo 4.4: Kamusal kıyı kullanımına geniş ölçüde açık olan marina plan şemaları ve örnekleri

MARİNA TİPLERİ	PLAN ŞEMASI	ÖRNEK MARİNALAR	
		YERLEŞİM ŞEMASI / KESİT ŞEMASI	AÇIKLAMA
KAMUSAL KİYİ KULLANIMINA GENİŞ ÖLÇÜDE AÇIK OLAN Kıyı kamusal alanı geniş ölçüde topluma açık sadece mendirek sınırlanıyor. Kıyı kamusal alanında ki yapılaşma ile oluşturulan mahallede amaç toplumun denizle iç-içe olması	PLAN ŞEMASI  SOSYAL TESİS (Alışveriş, Restoran, cafe, bar, eğlence mekanları vb.) MARİNA DARE KAMUSAL ALAN SOSYAL TESİS OİTOPARK YOL YERLEŞİM BİRİMİ	GÖCEK SKOPEA MARİNA  YERLEŞİM BİRİMİ BELDE ÇARŞISI MARİNA	Belediye marinanın imkânları sınırlı olmasına rağmen 2006 yılında açılışı yapılan belediyenin çarşı kompleksi hem bölgede sürekli yaşayan yerli halka hem de tekne sahiplerine hizmet etmesi bakımından bir kaynaşma noktası olacağı öngörülmektedir. Marinaların alış-veriş mekânlarıyla işleyiş ve şema olarak benzerlikler gösteren çarşı kompleksi bölgenin turistik merkezi olmayı hedeflemektedir.
	KESİT ŞEMASI  YERLEŞİM BİRİMİ KİYİ KAMUSAL ALANI MENDİREK SAHASI AÇIK DENİZ	ALAÇATI AGRİLYA MARİNA PROJESİ  YERLEŞİM BİRİMİ MARİNA + KONUTLAR YERLEŞİM BİRİMİ	Bu projede marina sadece deniz kıyısı tesisi olarak planlanmamıştır. Agrilya projesi içinde yer alan konut grupları ile tekne bağlama alanlarının birarada düşünülerek marina çevresindeki yaşamla birlikte planlanmıştır. Evinde oturan bir kişinin de, kıyıda gezintiye çıkan bir kişinin de marınayı ve deniz yaşantısını her an hissetmesi planlanmıştır.

4.1.1 Kamusal Kıyı Kullanıma Kesin Olarak Kapalı Olan Marinalar

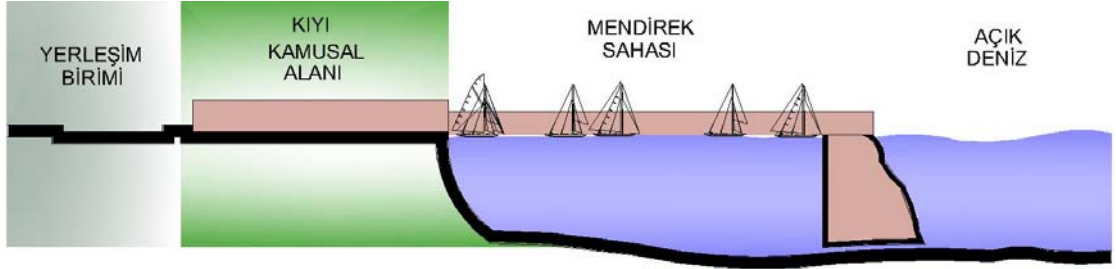
Kıyı kamusal alanının, marinanın tamamı tarafından kesintiye uğratıldığı tip marinalar bu modelde değerlendirilmektedir. Bu modelde marina kamusal kullanıma kesin olarak kapalı ve marina içine ve marina içindeki tesislere girilebilmesi için güvenlikten geçilmesi gerekmektedir. (Şekil 4.1) Bu güvenlikten geçiş kamusal alan olarak düzenlenmesi gereken kıyı şeritlerimiz için anayasaya aykırı bir uygulama durumunu ortaya çıkarmaktadır. Bu aykırı durum hem plan düzleminde hem de kesit düzleminde kıyıya - denize ulaşımı engellemektedir.



Şekil 4.1: Kamusal kıyı kullanımına kesin olarak kapalı olan marina yerleşim modeli

Ülkemizdeki mevcut marinalardan bu plan tipinde kullanılanlar olarak Ataköy Marina, Setur Ayvalık Marina, Setur Kuşadası Marina, Marmaris Yacht Marina, Marmaris Albatros Marina, Port Göcek, Göcek Club Marina ve Setur Antalya Marina sayılabilir. Bu tesislerde genel olarak içeride herkese hizmet edecek lokanta, cafe, bar gibi sosyal tesislerde olmasına rağmen genel marina kompleksi içine giriş için bu yerlerde rezervasyona sahip olma veya bu sosyal tesislerin üyesi olma ihtiyacı bulunmaktadır. Bu özelliklerinden dolayı birinci tipteki marinalar kamusal alanı bölen, kamusal alan kullanımını engelleyen örnekler olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Bu engelleme kesit şemasında da (Şekil 4.2) planda olduğu gibi net bir şekilde anlaşılabilmekte yerleşim birimi sakinlerinin kıyı ve deniz ile ilişkisi marina

tarafından kesintiye uğratılmaktadır. Kıyının kamusal alan olması gerekliliğinde, marina bir merkez olmak yerine insanların uzak durmayı tercih ettiği, ulaşamadığı yerler durumuna gelmektedirler.



Şekil 4.2: Kesit düzleminde yerleşim birimi - kıyı kamusal alanı - marina ilişkisi

İstanbul Ataköy Marina

Bir turizm kompleksinin parçası olarak kurulmuş olan Ataköy Marina, 700 denizde 100 karada tekne barındırma kapasitesine sahiptir. (Şekil 4.3) Marina sınırları içinde yer alan spor kulübünde ve yat kulüpte değişik spor aktivitelerine de imkân sunulmaktadır.



Şekil 4.3: Ataköy Marina

Turistik tesis olarak bir kompleks olan marina, sınırları içinde Holiday Inn otelini ve hemen yakınında beş yıldızlı Crowne Plaza otellerini de barındırmaktadır. Bunun dışında İstanbul'daki iki marinadan biri olması ve uluslararası havaalanına yakın konumu dolayısıyla İstanbul'dan denize açılmak isteyen denizcilerin uğrak noktasını oluşturmaktadır. Bu istekle gelen turistlere hizmet amacıyla günümüzde uygulanması için hazırlıkların devam ettiği yeni bir projeye hem marinanın kapasitesinin

arttırılması hem de kruvaziyer yolcu gemilerine de hizmet edecek kapasite ve tesislere sahip olması hedeflenmektedir. (Şekil 4.4)



Şekil 4.4: Ataköy Marina Gelişim Projesi

Ataköy Marina Eminönü-Bakırköy sahil yolunun bitiş noktasını oluşturmaktadır. Emlak bankasının konut projelerinden olan Ataköy'ün sosyal merkezi ve bir odak noktası olması düşünülerek Galeria alışveriş merkezi, Regatta eğlence merkezi ve Ataköy Marina inşa edilmiştir. (Şekil 4.5) Ancak kullanıma geçildiğinde alışveriş merkezinin içe dönük yapısı, eğlence merkezinin hiçbir zaman istenen popülerliğe ve kullanıma ulaşamamış olması dolayısıyla marina, arada kalmış gözden uzak, karadan algılanamayan bir durumda kalmıştır. Denizden yeri bilinmesine ve görülebiliyor olmasına rağmen karadan ulaşımın oteller ve eğlence merkezi arasında kalan dar bir girişe sıkışmış olması marinanın karadaki insanlar tarafından fark edilip kullanılabilirliğini algılamaları zorlaştırmaktadır.



Şekil 4.5: Ataköy Marina Bakırköy Çarşı ve otoyol bağlantıları

Kompleksin diğ er parçaları olan otel, alışveriş merkezi ve eğence merkezi ile sosyal bir tesis olması ve kamuya hizmet etmesi planlanmışken, günümüzde Regatta eğence merkezinin atıl durumda olması  evre insanlarının marinayı algılayabilecekleri ve görebilecekleri neredeyse tek noktayı kullanılmayan bir yer haline getirmiştir. Marina girişinde geçilmesi gereken güvenlik noktası dolayısıyla toplumun kıyıya ulaşması engellenmektedir. Bu güvenlik noktasını tekne kullanıcıları, spor kompleksi  yeleri ve yat kulüp  yeleri ve misafirleri geçebilmektedirler.

İstanbul içerisinde belirli periyotlarla düzenlenen fuarlar ve yat yarışları ile toplumla sosyal ve kültürel bir ilişki kurulmaya çalışılmaktadır. İstanbul'da senede iki kere denizde düzenlenen tekne şovları meraklıları ve ilgilileri alana çekmeyi hedefleyen aktivitelerdir. Bunların dışında yat kulüp yeni yatçılar yetiştirmek amacıyla belirli dönemlerde yelken kursları düzenlemektedir. Amatör Denizcilik Federasyonu ve Türkiye Açık Deniz Yarış Kul b n  de bünyesinde barındıran Ataköy Marina bu kurumlar aracılığıyla da çevrenin ilgisini çekerek kamuya hizmet sunmaya çalışmaktadır.

Setur Ayvalık Marina

Setur Ayvalık Marina Çanakale Boğazından Ege denizine çıkıldığında ilk sığınılabilecek marina olması dolayısıyla önemli bir konumdadır. 200 denizde, 150 karada tekne barındırabilme kapasitesine sahip olan marinada, denizcilerin ihtiyaçlarına yönelik tesisler bulunmaktadır. (şekil 4.6) Ayrıca kasaba merkezinde yer almasından dolayı her türlü imkân çok kolay sağlanabilmektedir.



şekil 4.6: Setur Ayvalık Marina

Setur Ayvalık Marina, Ayvalık kasabasının eski dokusunun ucunda konumlanarak Ayvalık içindeki hareketli yaya aksının ve çarşının sonunu oluşturmaktadır. Sosyal tesis özelliklerine sahip olabilecek sadece bir süper market-restoran ve cafe-barı bulunan marina yaya aksını sonlandırır bir durumda kalmaktadır. (Şekil 4.7, 4.8)

Marina dışarıya kapalı bir yapısı olması dolayısıyla beldenin marina yönünde gelişip büyümesini sağlayamamaktadır.



Şekil 4.7 – 4.8: Setur Ayvalık marina sosyal tesisleri – girişi

Setur Ayvalık Marinada sosyal tesis olarak sadece iki adet kafeterya bulunmaktadır. Bunlardan birine marinanın güvenli girişiinden sonra ulaşılabilmekte, diğesinde ise bünyesindeki süpermarketin arasında kalan konumu dolayısıyla ve arada yüksek metal bölücü elemanların bulunması dolayısıyla marinanın ve denizin hissedilmesi çok zorlaşmaktadır. Kıyı kamusal alanı içinde yer alan bu kafeteryaların müşteri sayısı belde geneline göre düşük seviyelerdedir.

Setur Kuşadası Marina



Şekil 4.9: Setur Kuşadası Marina

Setur Kuşadası Marina 350 denizde bağlama ve 175 karada tekne yedekleme kapasitesine sahiptir. (Şekil 4.9) Tekne sahiplerine gerekli tüm ihtiyaçlarını bünyesinde sunabilmektedir.



Şekil 4.10: Kuşadası limanı ve marinası



Şekil 4.11 - 4.12: Setur Kuşadası Marinadan Kuşadası görüntüleri

Marina günümüzde Kuşadası içinde ortada bir konumda kalmış durumdadır. Ana yaya aksı ve çarşıya göre ters yönde bulunan marina kendi içindeki küçük çarşısı, restoranları ve yüzme havuzu ile bölge insanlarını içine çekmeye çalışmaktadır. (Şekil 4.10, 4.11, 4.12)

Marmaris Yacht Marin

Marmaris Yacht Marin aslen karada yedekleme hizmetleri vererek sektöre adım atmış daha sonra yüzen iskeleler sistemi ile denizde de tekne bağlama olanakları sunarak büyük kapasiteli bir marina haline gelmiştir. Marmaris'i Yıldız Adasına bağlayan yalancı boğaz üzerinde konumlanan marina (Şekil 4.13) bu mekânsal özelliği

sayesinde mendirek inşasına gerek kalmamış ve marinanın kapasitesi ilave edilen yüzer iskelelerle sürekli olarak artmaktadır.



Şekil 4.13: Marmaris Yacht Marin hava fotoğrafı

Marinanın müşterilerini daha çok teknesinde yaşayan yabancı turistler oluşturmaktadır. Marina içinde bulunan sosyal ve ticari tesisler ile marina dışına çıkmadan bütün ihtiyaçlarını giderebilen tekne sahiplerinin şehir ile ilişkisi aradaki 8 kilometrelik mesafenin de etkisiyle sınırlı kalmaktadır.

Marinanın yakınında yerleşim bulunmamasından dolayı ulaşım ancak kara veya deniz araçları aracılığıyla sağlanabilmektedir. Denizdeki alanın genişliği sayesinde müşterilerine Dalaman'dan deniz uçağıyla ulaşım imkânı da sunan marinaya karadan ulaşım da ise araç bir zorunluluktur. (Şekil 4.14, 4.15) Karadan araçla ulaşım sırasında da bulunduğu konumun özelliğı olan iki tarafta da denizi görebilme özelliğı marinanın yüksek duvarları nedeniyle engellenmekte ve bu özellik hissedilememektedir.



Şekil 4.14 – 4.15: Marmaris Yacht Marin girişı ve giriş yolu üzerindeki duvar

Marmaris Albatros Marina

Marmaris Albatros marina karada 240, denizde ise 60 yat kapasitesi ile şu an için daha çok bakım onarım hizmetleri veren bir tesistir. (şekil 4.16) Ancak günümüzde uygulanması planlanan projeleri ile Marmaris'te yeni ve modern bir marina olarak hizmet etmesi düşünölmektedir. Marmaris'in beşinci marinası olacak olan Albatros Marina bölgenin yatçılığa ve marinacılığa olan ihtiyacını göstermesi açısından önemli bir örnektir. Tesis şu anda bakım onarım hizmetleri ağırlıklı olduğu için giriş-çıkışı kontrollü olarak sağlanmaktadır. Marmaris merkezine olan 1.5 kilometrelik mesafesi dolayısıyla da halkın ulaşımına uzak bir noktadadır.



şekil 4.16: Marmaris Albatros Marina hava fotoğrafı

Marmaris Albatros Marinanın merkeze olan 1,5 kilometrelik mesafe boyunca sahil kumsal bir plaj oluşturmaktadır. Halka açık bir plaj konumunda olan bu kumsal Marmaris'in bitişini oluşturan Netsel Marmaris Marinadan başlayarak Albatros Marinaya kadar devam etmektedir. (şekil 4.17) Kamusal alan olan kıyılarımız ve plajlarımız için Netsel Marina ile Albatros marinanın ortaklaşa üreteceği bir proje ile kamusal alanlarını ilişkilendirerek hem kendi müşteri-ziyaretçi sayılarını arttırabilir hem de kamusal mekân kullanan tesisler olarak kamuyla ilişkilerini arttırabilecekleri düşünölebilir.



Şekil 4.17: Albatros Marina - Netsel Marina arasındaki kumsal

Port Göcek Marina

Port Göcek, Göcek koyundaki 4 marinadan biridir. Denizde 380 tekne bağlama kapasitesi sunan marina, tekne sahipleri ve ziyaretçileri için her türlü imkânı kendi bünyesinde sunmaktadır. (Şekil 4.18) Marina sadece bir marina olarak değil, turistik bir kompleks ve hatta kasaba oluşturmayı hedeflemiştir. Şu anda sınırları içinde her türlü lokanta, bar gibi sosyal aktivitelere sahip olan tesis, inşaatı devam eden kongre ve sergi sarayı ve villaları ile komple bir kasaba oluşturmayı hedeflemektedir. Bu tesislerin de faaliyete geçmesiyle marinanın kısmen kamusal kullanıma açık bir yapıya kavuşacağı söylenebilir.



Şekil 4.18: Port Göcek Marina hava fotoğrafı

Port Göcek marina karadan araç ile ulaşımında güvenli girişi ile kamusal alan kavramından uzaklaşmaktadır. Kendi tesislerinin ve barındırdığı teknelerin güvenliği amacıyla uygulanan bu yöntemi Marmaris Netsel Marinada olduğu gibi sınır elemanını oluşturan dere ile de desteklemektedir. Kıydan yaya olarak yürüyüş yollarıyla marinanın içine ulaşmak mümkün kılınmıştır. Bu durumda teknelerin güvenliği yüzen iskelelerin kıydan az bir uzaklığa yerleştirilmesi ile sağlamıştır. (Şekil 4.19)



Şekil 4.19: Port Göcek Marina yaya yolu – iskele ilişkisi

Mimari çevreye etkileri bakımından marinanın bütün sosyal tesisleri ve binaları doğal yapıya uyumlu şekilde inşa edilerek doğal yeşil doku içinde saklanmıştır. Bundan sonra yapımı düşünülen konutlar ve kongre merkezi içinde aynı özelliğin devamı düşünülmektedir. Ayrıca konut grubunun içinde denizle ilişkili göletler ve dere oluşturularak; (Şekil 4.20) bir marina yerleşimi olmasından dolayı, konutlarında sürekli olarak deniz etkisine sahip olmaları amaçlanmaktadır.



Şekil 4.20: Port Göcek Marina ve Spa Resort projesi vaziyet planı

Turkey Club Marina-Göcek

Turkey Club Marina buraya kadar incelenen örneklerden farklı bir özellik göstermektedir. Marina yöneticileri marinaları genellikle iki temel kategoriye ayırmaktadırlar: Club marina ve ticari marina. Turkey Club Marina'da Türkiye'deki tek kulüp marinası olma özelliğine sahiptir. (Şekil 4.21) Marinadaki tekne sahipleri tarafından kurulan marina 121 tekne bağlama kapasitesine sahiptir. Teknelere ve kullanıcılarına ihtiyaç duydukları hizmetleri bünyesinde sunmaya çalışan marina dışa kapalı bir özellik sergilemektedir.



Şekil 4.21: Turkey Club Marina hava fotoğrafı



Şekil 4.22: Turkey Club Marina görünüşü

Tamamen ormanlarla kaplı olan kıyılara yerleşmiş bulunan tesislerin projelendirme aşamalarında mevcut ağaçlar göz önüne alınarak hazırlandığından kâr yapıları minimumda tutulmaya çalışılmıştır. (Şekil 4.22) Marinanın idari binası iskele üzerinde konumlandırılmış teknelerin yakıt ihtiyacı için gerekli olan benzin istasyonu da yüzen sistemle faaliyet göstermektedir. Doğal kıyı hattında oluşturulan küçük iskelelerle tekneler için birbirinden bağımsız özel alanlar oluşturulmuştur.

Setur Antalya Marina

Setur Antalya Marina, uluslararası ticaret ve turizm limanının içinde yer alan bir marina olması dolayısıyla ülkemizdeki diğer marinalardan farklılık göstermektedir. (Şekil 4.23) Ülkemizde genellikle Marmara ve Ege kıyılarında yoğunlaşan yat turizmi ve denizcilik faaliyetlerinin son noktasını oluşturan tesis durumundadır. Akdeniz’de uzun süreli gezi planı olan denizciler için açık denize açılmadan önce uğranabilecek son emniyetli liman durumundadır. Günümüzde Kaş ve Mersinde ihaleleri devam eden marinaların tamamlanması ile Akdeniz kıyılarımızın tamamını kullanılabilir-gezilebilir durumu getirilmiş olacaktır.



Şekil 4.23: Setur Antalya Marina hava fotoğrafı

Setur Antalya Marina denizde 235 karada 150 tekne kapasitesine sahiptir. Bulunduğu ticari liman sayesinde geniş bir kara alanına sahip olan tesis, bu geniş kara alanını büyük kapasiteli karaya tekne alma ve bakımları işlemleri için kullanmaktadır. (Şekil 4.24, 4.25)



Şekil 4.24 – 4.25: Setur Antalya Marina teknik servis birimleri

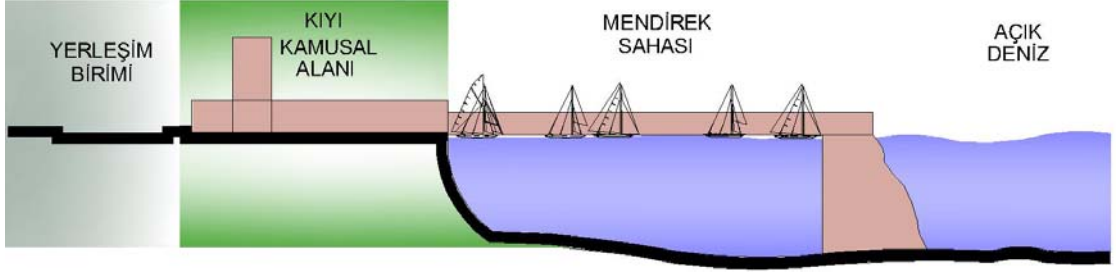
Turistik olarak, Antalya şehrine hitap eden bir tesis olan marina, şehrin ulusal ve uluslararası ulaşım imkânları ile kullanıcılarının ulaşım imkânlarını arttırmaktadır. Ancak gene de şehre olan uzaklığı sürekli kullanımı ve etrafının ticarî liman olması da yaya kullanımını ve çevre halkının ulaşımını engellemektedir. Bulunduğu büyük ticari liman dolayısıyla turistik tesis özellikleri ön plana çıkamamakta ve sınırlı sosyal tesisler barındırabilmektedir. (Şekil 4.26)



Şekil 4.26: Setur Antalya Marina sosyal tesisi

4.1.2 Kamusal Kıyı Kullanımına Kısmen Kontrollü Bir Şekilde Açık Olan Marinalar

Kamusal kullanıma kısmen - kontrollü bir şekilde açık olan marinalar, tesisin belli bölümlerinin kamusal kullanıma açık olması veya kıyı kamusal alanını kullanan kişilerce denizin hissedilmesine olanak sağlayan yapılanmalar olarak tanımlanabilir. Bu olanak örneklerin bir kısmında bünyelerinde barındırdıkları otel aracılığıyla olmakta, bu sayede sadece marina müşterileri değil otel müşterileri ve ziyaretçileri de marinayı ve kıyıyı hissedebilmektedirler. Diğer bir kısmen kontrollü açıklık seçeneği de, marinaların sosyal tesislerinin kamuya açık tasarlanarak bölgede yaşayanların ve ziyaretçilerin marinanın içine kadar girebilme olanağına kavuşmasıdır. Her iki durumda da kıyı kamusal alanının kullananlar belli bir noktaya kadar özgürce hareket edebilmekte daha sonra marinanın mekanik bakım atölyeleri gibi bölümleri veya otellerin kendi içine dönük tesisleri dolayısıyla kıyı kamusal alanı kesintiye uğramaktadır.



Şekil 4.28: Kesit düzleminde yerleşim birimi - kıyı kamusal alanı (otel bloğu) - marina ilişkisi

Ülkemizde bu planlama tipindeki marinalara örnek diğer tiplere göre daha az sayıda olsa da bulunmaktadır. Bunlar Çeşme Altinyunus Oteli ve Marinası, Marmaris Martı Marina, ve Fethiye Ece Marina olarak sayılabilir. Kıyılarımızda sayıları hızla artan otel tesislerinin kıyıları işgalinden ve halkın kıyıya-denize ulaşımını engellemesi ciddi bir problem olarak görülmektedir. Bu planlama modelinde de kıyıyı işgal eden ve ulaşılabilirliğini engelleyen etkenler olarak otel ve marina görülmektedir.

Çeşme Altinyunus Marina



Şekil 4.29: Setur Çeşme Altinyunus Oteli ve Marinası

Setur Altinyunus Marina karada 60 yedekleme ve denizde 180 tekne bağlama kapasitesine sahiptir. Marina kullanıcılarına her türlü imkânı gerek kendi tesisleri aracılığıyla gerekse de otelin tesisleri aracılığıyla sunmaktadır. (Şekil 4.29, 4.30)



Şekil 4.30: Çeşme Altinyunus Oteli ve Marinası

Setur Altinyunus Marina farklı bir yapılaşmanın sonucu olarak Altinyunus Otelinin bir parçasıdır ve karadan ulaşım otele giriş çıkış ile sağlanmasından dolayı herkese açık kamusal bir mekân özelliği taşımamaktadır. Marinanın zengin hizmetleri; lokanta, kafe, havuz, spor tesisleri gibi, sadece otel ve marina müşterilerine hitap eder durumdadır. (Şekil 4.31) Mimari etkileşim açısından otel marinayla birlikte yaşıyor olmasından dolayı her zaman denizcilikten ve marinadan etkilenmiştir.



Şekil 4.31: Çeşme Altinyunus Otel ve Marina

Yakın geçmişe kadar bölgedeki tek marina olmasından dolayı çevresindeki bütün yatçılık ve amatör denizcilik faaliyetlerinin merkezi konumunda olan Çeşme Altinyunus marina, günümüzde ihale işlemleri tamamlanmış olan Çeşme Marina ile bu tür sosyal ve kültürel faaliyetlerini daha büyük ve daha nitelikli olacak olan bu marinayla birlikte yürütmek durumunda kalacaktır.

Marmaris Martı Marina

Marmaris Martı marina Marmaris'in yeşillikleri içinde dışa kapalı bir yapıya sahiptir. Yalnızca kullanıcılarının hizmetine açık olan marinaya giriş güvenlik elemanlarının üstlerinden onayı ile mümkün olabilmektedir. (Şekil 4.32) 300 denizde bağlama ve 70 tekne de karada yedekleme imkânına sahip olan marina tekne sahipleri için bütün imkânları kendi içinde sunmaktadır.



Şekil 4.32: Marmaris Martı marina hava fotoğrafı

Marina bulunduğu koyun doğal özellikleri sayesinde ayrıca bir mendirek yapmaya ihtiyaç duymadan tamamen yüzer iskeleler ile oluşturulabilmiş, böylece de koydaki doğal yapıya müdahalesi minimumda kalmıştır. Kara kısmında bulunan sosyal tesisleri de yine aynı endişe ile doğal ağaç dokularına en az müdahale ile gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. (Şekil 4.33, 4.34)



Şekil 4.33 – 4.34: Marmaris Martı Marina sosyal tesisleri

Bütün bu doğaya karşı özene karşın ticari bir kurum olmanın sonucu olarak getirilerini arttırabilmek amacıyla sahip olduğu yeşil doku içinde bir otel inşaatı devam etmektedir. (Şekil 4.35, 4.36) Bu otel inşaatının tamamlanması sonucunda deniz ile yeşilin buluşması arasına bir başka yapı girmiş olacak, doğal güzelliğin bütünlüğü etkilenecektir.



Şekil 4.35: Marmaris Martı Marina otel inşaatı ve mevcut idari tesisler



Şekil 4.36: Marmaris Martı Marina gelişim projesi

Fethiye Ece Marina

Fethiye Ece Marina, bir otel ile beraber bir turizm kompleksini oluşturmaktadır. Fethiye körfezinin deniz etkilerine karşı korunaklı yapısı sayesinde mendireğe gerek kalmadan yüzer iskeleler sistemi, denizde yaklaşık 500 bağlama kapasitesi sunmaktadır. (Şekil 4.37) Marinada tekne sahibinin tekneyi karaya alma dışındaki bütün ihtiyaçları karşılanabilmektedir. Bünyesindeki otel ile birlikte çeşitli lokantalar barındırmakta, (Şekil 4.38) ayrıca halka açık olan süpermarketi ve cafe-barlarıyla toplumu içine çekmektedir.



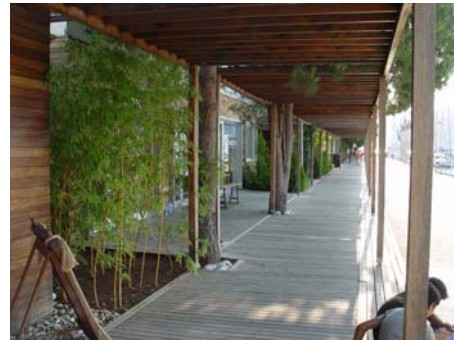
Şekil 4.37: Fethiye Ece Marina hava fotoğrafı

Ece Marina Fethiye'nin sahildeki yaya aksının sonunu oluşturan bir noktada konumlanarak bu sonu bünyesindeki tesisler ile oluşturmaktadır. Bu noktadan sonra yükselen kıyı yapısı denize ulaşımı ve denizin algılanmasını azaltmaktadır.

Kamusal alan ve mimari özellikleri olarak marina ve otel birbirinden farklı karakterler taşımaktadır. (Şekil 4.39, 4.40) Marinanın tesis ihtiyaçları ahşap kaplamaları ile bölgede farklı bir etki yaratmıştır.



Şekil 4.38: Fethiye Ece Saray oteli



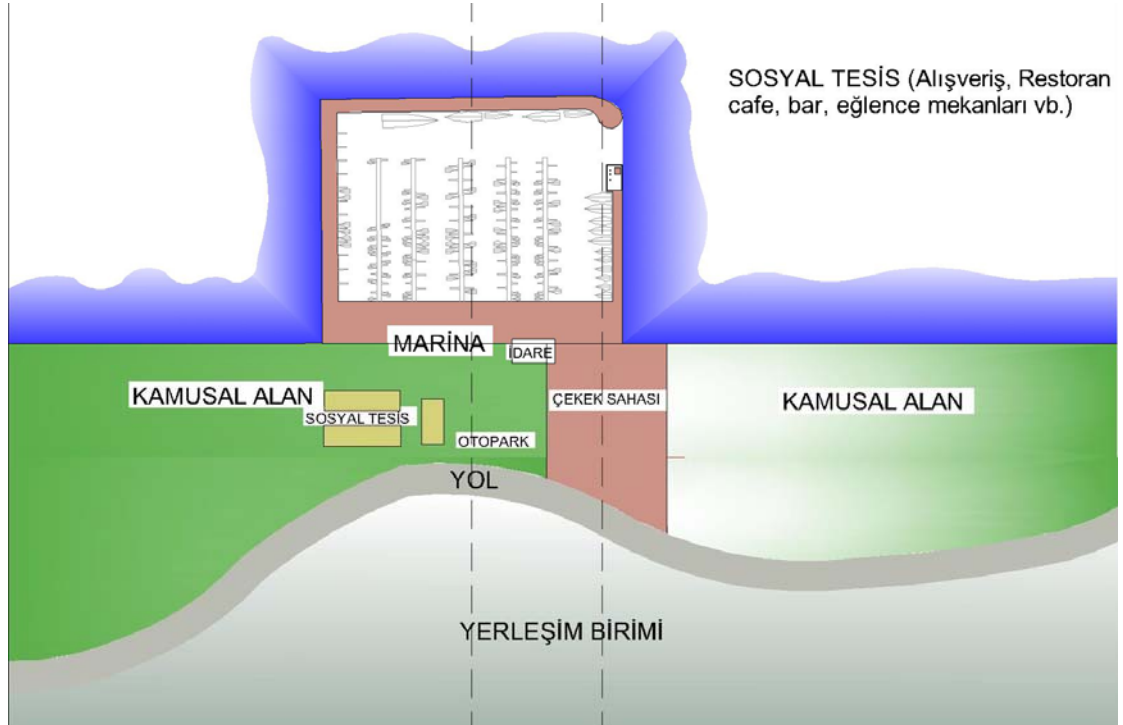
Şekil 4.39 – 4.40: Fethiye Ece Marina sosyal ve idari tesisleri

Çok hızlı ve plansız bir gelişme gösteren Fethiye bölgesi içinde marina çevresine saygılı mimarî üslubu ve sosyal tesislerini bütün insanlara açan yapısı ile bir merkez oluşturmaktadır. (Şekil 4.41)



Şekil 4.41: Fethiye’de oluşan yapılaşma görüntüleri

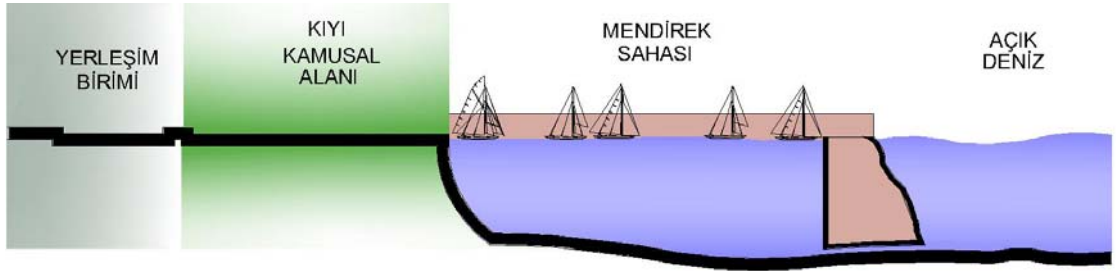
4.1.2.2 Sosyal Tesisleri Aracılığı ile Kamusal Kıyı Kullanımına Kısmen Açık Olan Marinalar



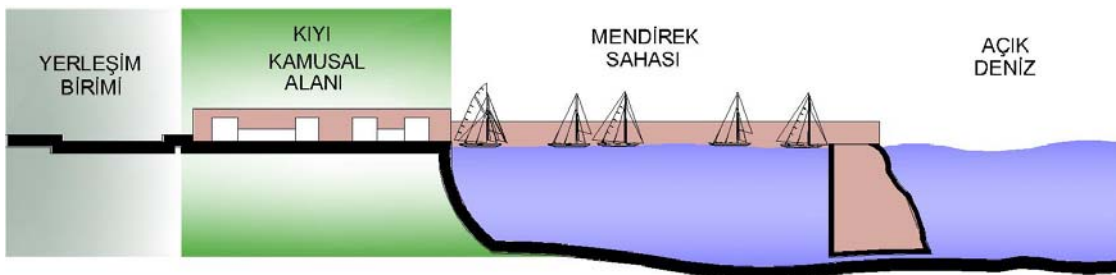
Şekil 4.42: Kamusal kıyı kullanımına sosyal tesisleri aracılığı ile kısmen açık olan marina yerleşim modeli

Marina kamusal kıyı kullanımına kısmen sahiptir. Aslında bu örneklerdeki içine kapalılık bir yerde mecburiyet sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu örneklerde, kamusal alan olan kıyı alanındaki sosyal tesislerin ve kıyının kullanımı bütün halka açıktır. Kıyıyı bölen ve kıyının kamusallığını engelleyen bölümler ise marinanın teknik servislerinin ve çekek yerlerinin bulunduğu bölgelerdir. Bu bölgelerdeki bakım onarım işlemleri, tamiratlar ve yapılan bu işlerdeki çeşitlilikler; boya, temizlik, marangozluk, elektronik donatıların bakımları, dikim, metal-alüminyum aksam işleri gibi, zarurî olarak bu bölgelerin dışa kapalı olmasını gerektirmektedir. (Şekil 4.42) Kıyıların kamusal alan olarak kullanımlarını genel olarak dinlenme, temiz hava alma, spor yapma, piknik yapma gibi günlük fizikî ihtiyaçlar olarak tanımlandığından bu alanlardaki sanayii işleri bu tanımlara uygunluk gösterememektedir.

Bu plan şeması kesit şeması olarak da iki farklı görüntünün ortaya çıkmasına neden olmaktadır. (Şekil 4.43, 4.44) Kamuya açık alanlarda kıyının sürekliliği sağlanırken, bakım atölyeleri – çekek sahaları bölümlerinde kıyı kamusal alanı tamamen ani ve sert bir kesintiye uğramaktadır.



Şekil 4.43: Marina sosyal tesislerinin kesit düzleminde yerleşim birimi - kıyı kamusal alanı - marina ilişkisi



Şekil 4.44: Marina çekek sahasının kesit düzleminde yerleşim birimi - kıyı kamusal alanı - marina ilişkisi

Yurdumuzdaki mevcut marinalardan bu plan tipine uyanlar Setur Fenerbahçe-Kalamış Marina, Bodrum Karada Marina, Bodrum Turgutreis D-Marin, Port Bodrum Yalıkavak, Setur Netsel Marmaris Marina, Setur Finike Marina, Park Kemer Marina

sayılabilir. Burada sıraladığımız yedi örnek marinadan dördünün yeni yapılmış veya yakın bir zamanda yenileme işlemlerinden geçmiş olması kıyılarımızın kamusal alan olarak düzenlenmesinin marinacılar tarafından da giderek dikkate alındığını ve yeni örneklerde bu özelliklere sahip olmanın ön plana çıktığını göstermektedir.

Setur Kalamış – Fenerbahçe Marina

Setur Marina Kalamış ve Fenerbahçe bölümlerinde toplam 1069 tekne bağlama kapasitesi yanında 220 tekneyi de karada barındırma kapasitesine sahiptir. (Şekil 4.45) Kalamış marina daha nitelikli hizmet ve yoğunlaşmış sosyal dokusu ile Fenerbahçe kısmından ayrılmaktadır. Fenerbahçe marina sadece teknelerin ve kullanıcılarının temel ihtiyaçlarını karşılamayı hedeflemektedir. Her iki bölümde de teknelere güvenlik, temiz su, elektrik imkânları sunmaktadır. Ayrıca karada bakım onarım ve saklama imkânları sunulmaktadır.



Şekil 4.45: Setur Kalamış-Fenerbahçe Marina

Geçmiş zamanlarda bir sayfiye yeri olan ve her zaman denizin etkilerinden korunaklı olması dolayısıyla tekne sahiplerinin teknelerini demirlemek için tercih ettikleri, İstanbul'un Anadolu yakasında tüm toplumca bilinen bir koyuna konumlanmış olan ve ismini de bu koydan alan Kalamış Marina, sosyal tesislerinin ulaşılabilirliği ve denizi görmeye izin veren yapısı ile insanları nispeten davet eder bir durumdadır. (Şekil 4.46) Ancak marinanın Kalamış parkı tarafındaki tekne çekek ve bakım alanı etrafı konutlarla çevrili olan kısmı sanayi tesisi durumunda kalmakta ve Kalamış Parkı ile diğer kıyı bandını ayıran bir özellik göstermektedir.



Şekil 4.46: Setur Kalamış-Fenerbahçe Marina bölgedeki konumu

Daha çok bulunduğu bölgeye hizmet eden ve yerli turistleri hedefleyen bir tesistir. Ayrıca içinde barındırdığı çeşitli tipteki ticari ve sosyal tesislerle de; lokantalar, cafeler, barlar gibi, çevre halkına kıyıda hizmet etmektedir. Bu tesislerden bazılarını da mendirek ve iskeleleri üzerinde konumlandırarak insanların denizle sınırlı da olsa ilişki kurmasını sağlayan özellik göstermektedir. Bulunduğu bölgenin eğlence ve dinlence merkezi durumu çevresinde rahat ulaşılabilirliği ve denizi hissetmeyi maksimum seviyede sağlayan sınırlama elemanları ile sağlayabilmektedir. (Şekil 4.47, 4.48)



Şekil 4.47 – 4.48: Setur Kalamış-Fenerbahçe Marina sınır elemanları

Bölgede yarattığı odak noktası ile sadece kendi içindeki sosyal ve ticari tesisleri etkilemekle kalmamış, zamanla etraftaki diğer yapıların da ticarî amaçlara yönlendirilmesinde etkili olmuştur. Bu da marinaların çevresi üzerindeki değiştirici dinamiğine işaret etmektedir. Bu etki tesislerin isimlerinin belirlenmesinden

başlayarak marina müşterisi ve meraklılarının isteklerine, zevklerine ve yaşam tarzlarına hitap edecek şekilde düzenlemelerin yapılması olarak kendini göstermektedir.

Bodrum Karada Marina



Şekil 4.49: Bodrum Limanı ve Karada Marina

Bodrum şehir merkezinde Bodrum Koyu'nda yer alan marina, Bodrum'un simgelerindendir. Marinanın denizde 475 tekne bağlama kapasitesi ve karada yedekleme hizmetleri bulunmaktadır. Bulunduğu merkezi konum dolayısıyla çok yüksek bir taleple karşı karşıya bulunmasına rağmen tarihi Bodrum limanı içinde büyüme imkânına sahip olamamaktadır. (Şekil 4.49)

Bodrum Karada marina, şehrin merkezindeki konumu ile, sağlık, beslenme, konaklama, eğlence gibi her türlü gereksinmenin maksimum 3 km dahilinde günlük hayata karışarak karşılık bulunabilmektedir. Marina şehrin merkezinde olması konumunu Bodrum'un son yirmi yıldaki büyümesine rağmen koruyabilmiş ve her zaman olduğu gibi günümüzde de Bodrum'un merkezini oluşturmaya devam etmektedir. (Şekil 4.50) Bölgenin en önemli turistik bölgelerinden olan Bodrum, artık sadece kumsalları ve gece eğlenceleri ile değil denizcilik faaliyetleri ile de ülke çapında söz sahibi olmaktadır.



Şekil 4.50: Bodrum Limanı ve marinası

Geçtiğimiz yıllarda geçirdiği yenileme çalışmaları ile çarşısı ve tesislerini yenileyerek Bodrum'un canlı gece hayatının marina yönüne kaymasında etkili olmuştur. Bodrum merkezindeki yaya aksı ve çarşının devamı niteliği kazanmasıyla popülerliği artmıştır. Tamamen kamuya açık olan çarşı marina kullanıcıları ile halkın ortak değerlendirdiği bir mekân olarak kaynaşma noktası oluşturmaktadır. (Şekil 4.51) Marina kendi özel tesislerini şehirle ilgisi az olan ve kullanımı zor olan yamaca yaslayarak ve Bodrum'un kendine has dokusunu ve yapı özelliklerini koruyarak inşa etmiş böylece şehre olumsuz etkisini azaltmayı başarmıştır. (Şekil 4.52)



Şekil 4.51: Bodrum Karada Marina Çarşısı



Şekil 4.52: Bodrum Karada Marina büro ve teknik servis birimleri

Şehirle bütün bu birlikteliğine daha da geliştirmek amacıyla marina yönetimi Bodrum'da yapılan her türlü yatçılık faaliyetine ve yelken yarışlarına destek vermektedir. Bölge halkının gönüllülerinden kurulu bir arama kurtarma birimi ve halkın bilgi ve becerilerini arttırabileceği denizcilik seminer ve kursları organize ederek denize ve denizciliğe ilgiyi her zaman canlı tutmayı hedefleyen yönetim anlayışı izlemektedir.

Bodrum Turgutreis D-Marin



Şekil 4.53: Turgutreis D-Marin

Ülkemizin yeni marinalarından olan D-Marin, kuruluşu ve faaliyete geçmesiyle birlikte Bodrum'da yeni bir merkez oluşmasına sebep olmuştur. Marina işletmeciliğinde ekonomik yat sayısı olarak kabul edilen yaklaşık 550 deniz, 100 kara kapasiteli olarak yapılmıştır. (Şekil 4.53) Günümüzün en modern marinalarından olan

D-Marin Turgutreis kullanıcılarının ve ziyaretçilerinin tüm ihtiyaçlarını karşılayabilecek donanıma sahiptir.

Turgutreis D-Marin Bulunduğu bölgenin adının duyulmasında ve ziyaretçilerinin artmasında birinci derecede etkili olan marina, alışveriş eğlence gibi sosyal olanaklarını yaya yolları aracılığıyla şehre bağlayarak şehrin devamı olmayı hedeflemektedir. Bölgenin büyümesinde ve gelişiminde büyük etkisi olmasından dolayı çevre halkının desteği ve olumlu görüşleri etkisini göstermektedir. Toplumun denizle ilişkisini kesmemek amacıyla herkese açık alışveriş mekânları deniz tarafında suni bir göl ile bitirilerek hem teknelerin güvenliği hem de toplumun denize ulaşımı sağlanmıştır. (Şekil 4.54) Denizin bir göletle de olsa bu şekilde hissedilebilmesi ve göletin barındırdığı balıklarla çocukların ilgisini çekmesi dolayısıyla toplumu marinaya ve denize olan ilginin artmasına vesile olabilmektedir. Kıyının kamusal alan olmasından dolayı herkesi denize ulaştırma hedefinde böyle bir çözüm olumlu olarak karşılanmaktadır.



Şekil 4.54: Turgutreis D-Marin içindeki gölet ve çevreleyen restoranlar

Konu ile ilgili olarak; günümüzde marinaların kamusal kullanım isteklerini göz önüne aldıklarının göstergesi olarak, Turgutreis D-Marin genel müdürü ve Doğuş grubu marinalar genel koordinatörü Bezirgân (1998) şöyle demektedir:

“Turgutreis’in doğal ve mimari yapısının bozulmaması için, yaklaşık 1 km’lik kıyı şeridini kaplayan marinanın şehir yerleşimiyle bütünleşmesine özen gösterilmiştir. Mevcut balıkçı barınağıyla ilişki kurularak, yapılar belli bölgelerde yoğunlaştırılmış ve geniş aralıklar bırakılarak duvarlaşma hissi en aza indirilmiş, ...

Güvenlik nedeniyle teknelerin bulunduğu alana yatçılar dışında kimse girememektedir. Halkın denizden uzak kalma hissini azaltmak için alışveriş merkezini çevreleyen suni bir gölet oluşturulmuştur, ayrıca ana mendirek üzerinde halka açık gezi platformu yapılmıştır...”



Şekil 4.55: Turgutreis D-Marin marina alanı ve sosyal tesisler ayrımı

Alişveriş merkezi şehir meydanı yönünde, teknik alan ise şehir merkezine en uzak noktada inşa edilmiştir. (Şekil 4.55) Bölgeye kattığı değer ve halkında bu eylemlerin içinde olabilmesi sayesinde Marina Turgutreis'in gelişmesinde önemli rol oynamaktadır. Bunlara ilave olarak marina içindeki sosyal imkânlar; sinemalar, konserler, müsabakalar, yelken-denizcilik kursları gibi, gerek sadece yazın bölgeye gelenler için olsun gerekse de bütün bir yıl burada yaşayan kişiler için hayatlarını güzelleştirici ve sosyal ihtiyaçlarını karşılayıcı etkiler göstermekte, dışa bağımlılık azalmaktadır. Ayrıca marinanın faaliyete geçmesi ile birlikte popülaritesi artan bölge sakinleri de binalarına ve çevrelerine daha iyi sahip çıkmaya başlamışlar ve marinanın yeni ve temiz havasının bütün belde de hissedilmesine çalışmaktadırlar.

Port Bodrum Yalıkavak Marina

Port Bodrum Yalıkavak denizde 336, karada 100 teknelik kapasiteye sahiptir. Çevresine sunduğu sosyal ve kültürel olanaklar yanında denizcilere de her türlü ihtiyaçlarını karşılama olanağı sunmaktadır. (Şekil 4.56)



Şekil 4.56: Port Bodrum Yalıkavak



Şekil 4.57 – 4.58: Port Bodrum Yalıkavak çarşısından görüşler

Turistik tesis olarak Bodrum yarımadası içinde tarihi bodrum kalesi ve çevresinin ve Turgutreis marina ile oluşan iki merkezin dışında ortaya üçüncü bir merkezin çıkmasına olanak tanımaktadır. Bulunduğu beldenin daha bakımlı ve planlı bir şekilde düzenlenmesine sebep olmuş böylece de çevre halkının da beğenisini ve takdirini kazanabilmiş bir tesistir. Marinanın belde çarşısı ile ilişkisini kuran sahil şeridinin marinanın yapımı ile birlikte yenilenmesi bunun bir örneğidir.

Bölgenin bilinen yapısına yeni ve farklı bir bakış getirmiştir. Kıyı alanlarının tamamen beton ile doldurulmamış olması ve herkese açık mekânların denize kavuşması, insanların denize ulaşımını engelleyecek unsurların azlığı olumlu yanlarıdır. (Şekil 4.57, 4.58, 4.59) Ancak birçok marinada olduğu gibi çekek ve bakım alanları ve bunların kara tarafında yolla arasına giren büroları tesisle kara ve yaşayanlar arasında bir duvar oluşturmaktadır. (Şekil 4.60, 4.61)İçeri girince denize erişimi kolaylaştıran etmenler dışarıda iken denizin hissedilmesini engelleyen etmenler olmaktadır.



Şekil 4.59: Port Bodrum Yalıkavak kamusal alan marina özel alanı ayrımı



Şekil 4.60–4.61: Port Bodrum Yalıkavak karayolu ve sahil yaya yolu bağlantıları duvarlarla kesilmekte. Marinanın bünyesinde bulunan amfi tiyatro ve restoranlar, cafeler barlar gibi ortak mekânlar sayesinde bölge halkının ve turistlerin marinaya ilgisi sağlanmaya çalışılmıştır.

Burada Port Bodrum Yalıkavak ve Turgutreis D-Marin örneklerinde görülen kamusal alanları arttırma ve bütün çevre halkını içine almaya çalışma çabaları, tezin ana fikri olan kıyı kamusal alanında olan marinaların bütün topluma açık alanlar olarak düzenlenmeleri gerektiği savının günümüzde yeni yapılan marinalarda dikkate alındığının bir göstergesi olarak düşünülebilir. Buna rağmen kamusal alanlar arttırılmış olsalar bile, çekek sahaları kıyı bandında kamusal alanı bölen birer eleman olarak karşımıza çıkmaktadırlar.

Netsel Marmaris Marina (Setur)



Şekil 4.62: Setur Netsel Marmaris Marina ve Marmaris Limanı

Netsel Marina, Türkiye’de gerçek anlamda modern marina hizmeti vermeye başlayan ilk tesislerden biridir. Halen 720 denizde ve 50 karada tekne bağlama kapasitesi ile Türkiye’deki en büyük üç marinadan birisi olan Netsel Marina, 1989 yılından bu yana Marmaris ilçe merkezinde faaliyet göstermektedir. (Şekil 4.62)

Marina bulunduğu konum itibari ile Marmaris’in kıyısındaki alışveriş ve lokanta aksının, yaya gezi alanının sonunu oluşturmaktadır. Bu son noktayı sosyal tesisleri ve alışveriş merkezi ile herkese açık şekilde oluşturan marina yapılış tarihi göz önüne alındığında kamusal alan oluşumu olarak olumlu bir örnek oluşturmaktadır. (Şekil 4.63) Tekne sahiplerine yönelik olan sosyal tesisler ve spor tesisleri ise marinanın diğer ucuna yerleştirilerek kullanıcılarına özel bir bölge oluşturulmuştur.

Marmaris kıyısından ticarî teknelerin bağlı bulunduğu rıhtımın önünden yürüyüş yolu aracılığıyla marinaya ulaşılmakta ve burada turistik ve ticari tesisler bütün ziyaretçileri içine çekmektedirler. Marina kendi sınırını oluşturan dere ile şehir merkezinden ayrılmakta ve bu dere üzerine kurulu köprü ile merkeze bağlanmaktadır. Bu kullanım yolu ile marina içi güvenlik ve ulaşımın sınırlandırılmasına ihtiyaç duyulması durumunda marina merkezden kolayca ayrılabilmekte ve güvenlik kontrol altında tutulabilmektedir.



Şekil 4.63: Netsel Marina denizden ticari ve sosyal tesislerin görünüşü

Setur Finike Marina



Şekil 4.64: Setur Finike Marina

Finike Marina 270 denizde bağlama ve 150 karada yedekleme kapasitesine sahiptir. (Şekil 4.64) Teknelerin ve sahiplerinin her türlü bakım onarım ihtiyacını karşılayabilecek tesislere sahip olan marina kıyı kesiminde belediye tarafından işletilmekte olan veya kiraya verilen tesislerle beraber bulunmaktadır. (Şekil 4.65)



Şekil 4.65: Setur Finike Marina – sosyal tesisler ayrımı

Bulunduğu konum itibarı ile en yakın havaalanına 3 saat mesafede olması ve karadan ulaşımında zorlukları dolayısıyla genellikle denizden gelen ziyaretçilere ve yerli kullanıcılara hizmet etmektedir. Bu amaçla marinateda 2006 başına kadar görev yapmış olan eski genel müdürünün, halkı ve marinateda teknesi bulunan turistleri-denizcileri kaynaştırıcı, bir araya getirici faaliyetleri sonucunda yerli denizcilerin sayısının artmasında etkili olmuştur.

Kıyıda Antalya'dan gelen ve Fethiye'ye doğru devam eden otoyol nedeniyle kıyı ile ilişki sınırlanmaktadır. Bu sınırlama içinde marina denize ulaşma ve denizi hissedebilme olanağı sunarak bölge için bir merkez oluşturmaktadır.

Park Kemer Marina

Yüksek Toros dağlarının sağladığı koruma ve mükemmel ikliminin birleşimi Park Kemer Marina'yı Akdeniz'deki en iyi kışlama marinalarından biri yapmaktadır. (Şekil 4.66) Denizde 220 ve karada 120 tekne barındırma kapasitesine sahip olan marina ziyaretçilerine ve kullanıcılarına ihtiyaç duydukları her türlü hizmeti sunmaya çalışmaktadır.



Şekil 4.66: Park Kemer Marina hava fotoğrafı

Park Kemer Marina turistik olarak Antalya'nın turizm bölgesi olan Kemer yöresinde bulunması dolayısıyla önemli bir konumdadır. Kemer bölgesinde turizm yatırımlarının genellikle sahillerde kurulan konaklama tesisleri aracılığıyla gerçekleştiriliyor olmasından ve bu yerleşimlerin ziyaretçilere farklı aktivite alternatifleri sunamıyor olmalarından dolayı, farklı turizm dallarına hitap ederek turizmin çeşitlenmesine ve bütün yıla yayılmasına sebep olabilecek olan marina, bölge için ayrı bir öneme sahiptir. (Şekil 4.67)

Park Kemer Marina, Kemer beldesinde bir merkez oluşturmuştur. Marinanın bütün sosyal tesislerinin halka tamamen açık olması ve sadece marinanın teknelerle ilgili bölümlerinin basit, görüşü engellemeyen elemanlarla ayrılmış bulunması halkın ve

ziyaretçilerin marina ile denizi algılamasını sağlamaktadır. (Şekil 4.68, 4.69) Çevrede bulunan ve aslen marinayla birlikte yapılmış olan cafe, lokanta ve mağazaların, bu sınıra sonuna kadar yaklaşmış olabilmeleri de bu algılamayı ve birlikteliği arttıran bir unsur olmaktadır.



Şekil 4.67: Park Kemer Marina vaziyet planı (yeşil bölgeler halka açık alanları, sarı bölgeler marina özel alanlarını göstermektedir)



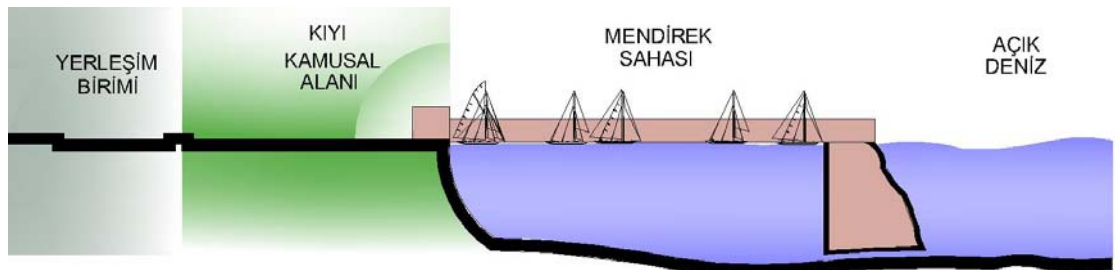
Şekil 4.68 – 4.69: Park Kemer Marina – Sosyal birimler birlikteliği ve sınır elemanları

4.1.3 Kamusal Kıyı Kullanımına Geniş Ölçüde Açık Olan Marinalar



Şekil 4.70: Kamusal kıyı kullanımına geniş ölçüde açık olan marina yerleşim modeli

Marina kamusal kıyı kullanımına geniş ölçüde sahiptir. Aslında bu örneklerdeki kamusal kıyı kullanımının geniş ölçüde açık olmasını sağlayan tesislerin içine kapalı olması gereken tamir-bakım atölyeleri gibi birimlere sahip olmamasıdır. Bu örneklerde, kamusal alan olan kıyı alanındaki sosyal tesislerin ve kıyının kullanımı bütün halka açıktır. (Şekil 4.70) Kıyıyı bölecek ve kıyının kamusallığını engelleyecek bölümler olan marinanın teknik servisleri ve çekek yerleri bulunmamaktadır. Kesit düzleminde de kıyı hattının kamusallığı kesintiye uğramamakta ancak marina bölgesinde kıyı deniz ilişkisi sınırlanmaktadır. (Şekil 4.71)



Şekil 4.71: Kesit düzleminde yerleşim birimi - kıyı kamusal alanı - marina ilişkisi

Yurdumuzdaki mevcut marinalardan bu plan tipine uyan sadece Göcek Skopea Marina bulunmaktadır. Bir diğer örnek olarak da marinayı çevresinde konut gruplarıyla bir mahalle şeklinde oluşturmayı amaçlayan ve henüz inşa aşamasında olan Alaçatı Agrilya projesidir.

Skopea Marina-Göcek

Skopea Marina, işletme olarak aslında Göcek Club Marinanın bir parçası olarak çalışmaktadır. (Şekil 4.72) Club marinanın beldeyle olan ilişkisini kurmayı amaçlayan marina çok sınırlı kapasitesi ve olanaklarına rağmen asıl olarak Club Marinanın Göcek beldesi ile ilişkisini sağlayan bir tesis olarak faaliyetini sürdürmektedir.



Şekil 4.72: Göcek Skopea Marina ve Belediye marinası

Skopea marinanın hemen yanında bulunan belediye marinası ile de teknelere hizmet verilmekte ve Göcek beldesinin kıyıları marinalar tarafından kullanılmaktadır. Belediye marinanın imkânları sınırlı olmasına rağmen 2006 yılında açılışı yapılan belediyenin çarşı kompleksi hem bölgede sürekli yaşayan yerli halka hem de tekne sahiplerine hizmet etmesi bakımından bir kaynaşma noktası olacağı öngörülmektedir. (Şekil 4.73, 4.74) Daha önceki örneklerde görülen marinaların alış-veriş mekânlarıyla işleyiş ve şema olarak benzerlikler gösteren çarşı kompleksi bölgenin turistik merkezi olmayı hedeflemektedir.



Şekil 4.73 – 4.74: Gökcek Beldesi meydanı ve çarşısı

Alaçatı Agrilya Marina Projesi

Günümüzde marinalar yatçıların bir kaç günlüğüne uğradığı ve sadece yatçılık sezonunda yatların günlük giriş çıkış yapıp basit ikmal işlemlerini gerçekleştirdiği ya da yalnız kışlamak için uzun süreli kaldıkları yerler olmaktan çıkmış; bütün bir yıl boyunca sürekli hizmet veren, gelen yatların ve yatçıların uzun süreli kalmalarını sağlayacak alt ve üstyapı tesisleri bulunan ya da yatçıların bizzat tatillerini geçirmek üzere geldiği komple turizm merkezlerine dönüşmüştür. Bunun bir adım ilerisi ise Marina-Köy diye isimlendirilen deniz tutkunlarının deniz ile iç içe bütün bir yıl boyunca sürekli yaşadıkları, evlerinin önündeki uygun bağlama yerlerine yatlarını bağladıkları ve yatçı ve çevresine hizmet verecek entegre turizm tesisi olarak geniş alanlarda planlanan yerleşim yerleridir. (Şekil 4.75) Değişen koşullar altında marinalar artık ya turizm kompleksi ya da marina köyü olarak projelendirilmektedir. Bunun ülkemizdeki örneği inşaatı sürmekte olan Alaçatı Agrilya projesidir (Oral, 2004).



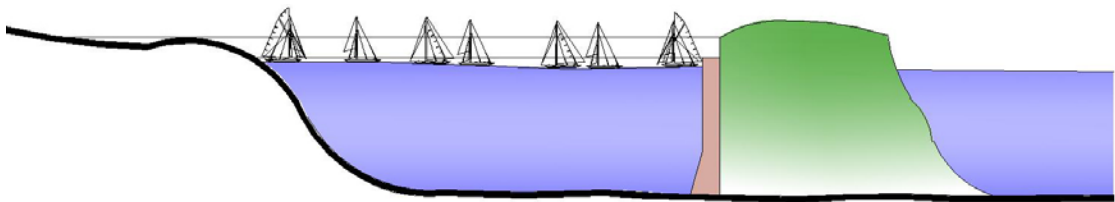
Şekil 4.75: Alaçatı Agrilya projesi çizimlerinden bir örnek

Bu projede marina sadece deniz kıyısı tesisi olarak planlanmamıştır. Agrilya projesi içinde yer alan konut grupları ile tekne bağlama alanlarının birarada düşünülerek marina çevresindeki yaşamla birlikte planlanmıştır. Evinde oturan bir kişinin de, kıyıda gezintiye çıkan bir kişinin de marinayı ve deniz yaşantısını her an hissetmesi planlanmıştır.

4.2 Kamusal Kıyı Kullanımına Etkileri Açısından Türkiye Dışından Farklı Marina Tipleri

Bugüne kadarki uygulamalarda ortaya çıkan sorunların çözümü için yurt dışında uygulanmış ya da uygulanmakta olan örneklerin kamusal alan kullanımları konusundaki yaklaşımları ve çevreleriyle ilişkileri değerlendirilebilir. Ülkemizde yaşanan marinaların kıyı kamusal alanını kesintiye uğratma sorunu dünyadaki birçok marında-kıyıda da karşımıza çıkmaktadır, ancak bazı olumlu örnekler bulmak da mümkündür. Seçilen örnekler kıyı bandının kamusal kullanıma bırakılması konusunda farklı alternatifler sunduğu düşüncesi ile, yerleşim planları incelenerek ve kamusal alan kesit şemaları oluşturularak belirlenmiştir. Yerleşim planlarının kıyıların kamusal kullanıma ait olma özelliğini barındırma şekline göre gruplanarak öneri plan tipleri için veri oluşturmaları amaçlanmaktadır. Seçilen bütün örnekler ile ilgili incelemeler ve elde edilen sonuçlar yazılı kaynakların taranması, marinalarla ilgili çizim ve fotoğrafların değerlendirilmesi ile oluşturulmuştur. Bu örnekler yarattıkları etkiler ile yurdumuzda üreteceğimiz yeni marinalarda kamusal kullanımı kesintiye uğratmama açısından bizlere de ışık tutabilecek nitelikler taşımaktadır. Bu sebeple bu yeni veya eskiden uygulanmış örnekleri çok iyi etüt ederek olumlu ve olumsuz yönlerini ülkemizde gerçekleştireceğimiz örneklerde değerlendirmemiz yararlı bir yaklaşım olarak görülmektedir.

4.2.1 Marinayı Kara Alanı İçine Çekerek Kıyılarda Kamu Kullanımı Sürekliliğini Sağlayanlar



Şekil 4.76: Marinayı kara içine çekerek kamu kullanımının sürekliliğinin sağlanması kesit şeması

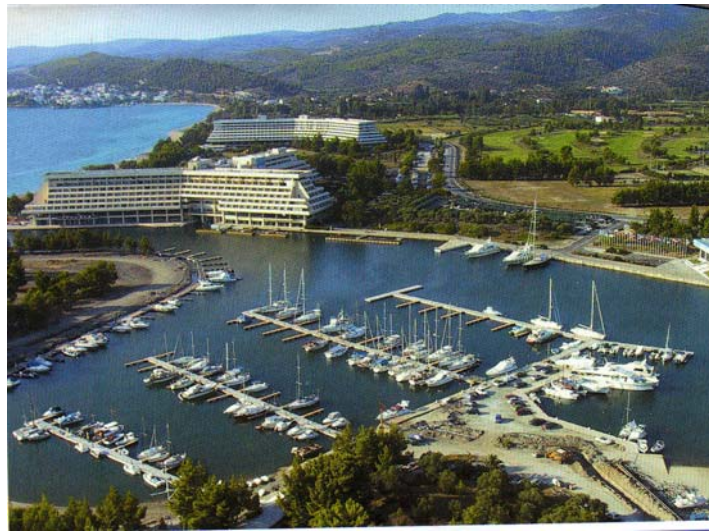
Marinayı iç sularda kurarak kamunun denizle ilişkisi marinanın deniz tarafındaki kara parçası aracılığıyla devam ettirmesine olanak sağlanabilir. (Şekil 4.76) Kesit şemasında da görülebileceği üzere kıyı aktivitelerinde yararlanmak isteyen halkın denize ulaşımı engellenmeden, marinanın etrafından, marinanın da hissedebileceği şekilde sağlanabilmektedir.

4.2.1.1 Kamu Kullanımı Sürekliliğini Doğal Kıyı Aracılığı ile Sağlayan Marinalar

Şekil 4.77 ve şekil 4.78’de de görüldüğü gibi bu alanların tüm toplum için sosyal mekânlar ve kamuya hizmet eden tesisler bulunması düşünülebilir

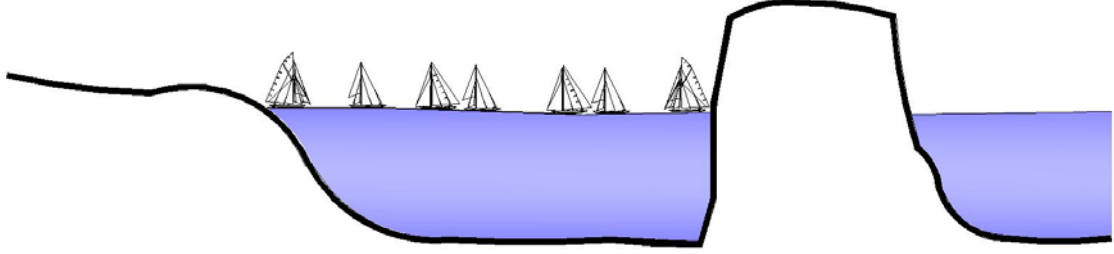


Şekil 4.77: Belmont Marina, Chicago (Marina World, 2006)



Şekil 4.78: Porto Carras, Yunanistan (Marina World, 2006)

Bu alanlar sayesinde toplumun denizle ilişkisi kesilmemiş olacak ve bir taraftan bu ilişkiyi kurarken diğer taraftan da marina ile de ilişki kurmuş olacaktır. Böylece halkın denizi görsel - seyir amacı dışında denize açılmak istediğinde de nereye başvuracağını bilebileceği düşünülebilir.



Şekil 4.79: Marinanın doğal koyların içine alınarak oluşturulması

Ayrıca marinanın doğal koylarda konumlanması da doğaya minimum müdahale yöntemi ile yapılabilecek bir başka marina tipi olarak düşünülebilir. (Şekil 4.79) Bu sayede marina hem doğayı tahrip etmeden inşa edilmiş olacak hem de koy çevresindeki yaşamın gelişimi marinadan direkt olarak etkilenecektir. (Şekil 4.80, 4.81)



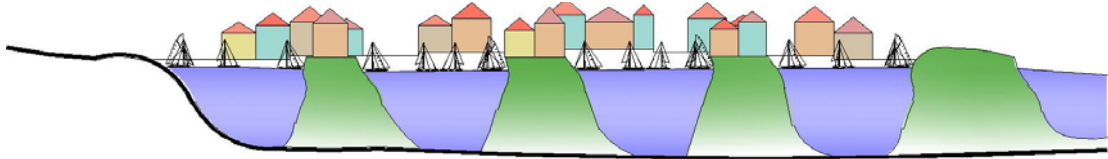
Şekil 4.80: Port Bonifacio, Fransa (<http://www.pneuboot.com/sor...>)



Şekil 4.81: Marina del Este, İspanya (<http://www.temperamentmagazine.com/temp...>)

4.2.1.2 Kamu Kullanımı Sürekliliğini Yapay Kıyı Oluşumları ile Sağlayan Marinalar

Marinanın kıyıdan içeriye alınıp, sadece turistik bir tesis veya turistik tesisler kompleksinin bir parçası olması değil, bulunduğu bölgede içinde konutları da barındıran bir mahalle oluşturarak kıyı bandında bulunanların aynı zamanda kıyıyı ve denizi kullanan kişiler olmasından dolayı kıyıya daha bilinçli yaklaşımına sebep olmaya çalışılabilmektedir. (Şekil 4.82)



Şekil 4.82: Deniz alanı için doğal ve yapay alanlar ile marina ile yerleşimin birleştirilmesi.



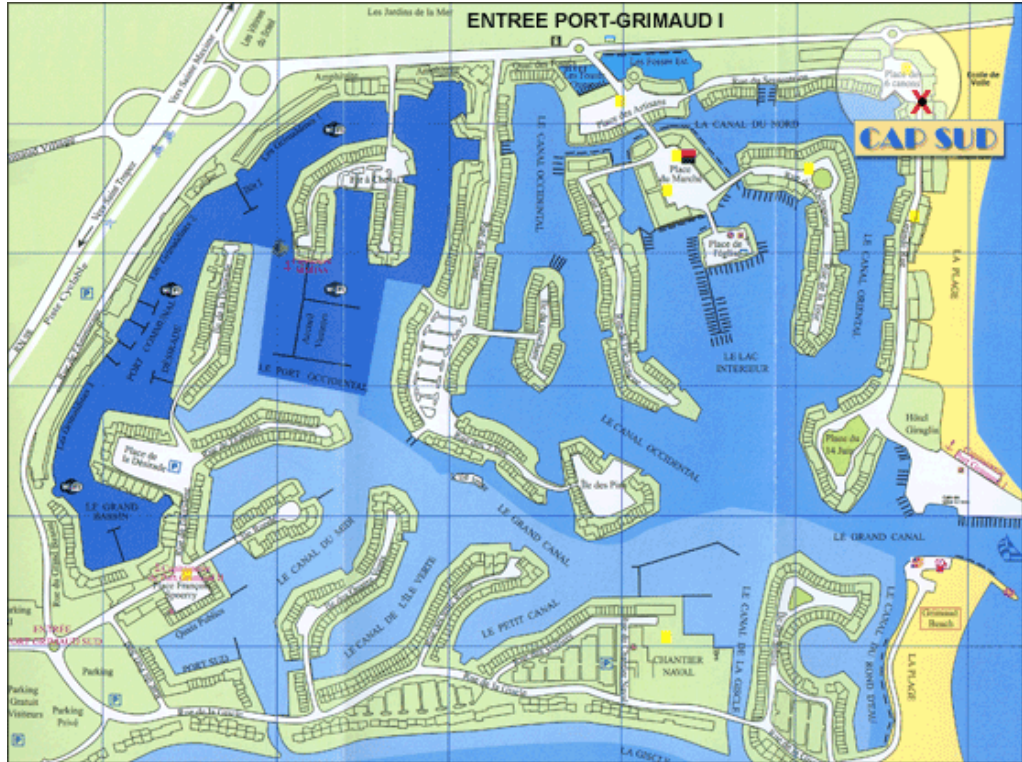
Şekil 4.83: Port Camargue, Fransa (<http://www.vincent-formica.com/Por...>)

Bu planlama tipinin birçok örneği Avrupa'da görülebilmektedir. (Şekil 4.83) Bu yaklaşım sayesinde yatırımcı sadece marinaya yatırım yapmış olmuyor aynı zamanda konutlar ve ticaret tesisleri de üretmiş olduğu için maddi riskini dağıtmış olabilmektedir. Bu tesis çeşitliliği aynı zamanda kullanıcı çeşitliliğini getirmekte ve daha çok kişinin kıyıdan ve denizden yararlanmasını, denizi hissetmesini sağlayabilmektedir. Port Grimaud bu tip bir planlama ile ilk yapılan örneklerden olması dolayısıyla önemlidir. (Şekil 4.84, 4.85) Konut gruplarını ve denizi bir araya getiren bir yerleşim oluşturularak deniz ile iç içe bir yaşam yaratılmıştır. Kesit şeması

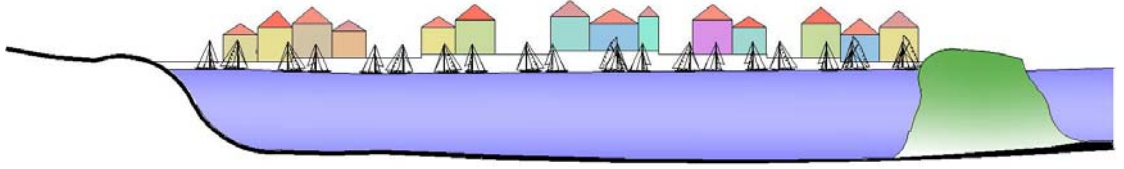
incelendiğinde de denizin algılanabilmesi sadece kıyıyı kullanarak veya tekne kullanarak değil o bölge içinde daima yaşam sürerek mümkün olabilmektedir.



Şekil 4.84: Port Grimaud, Fransa (<http://www.cagnardette.com/images/grimaud.jpg>)



Şekil 4.85: Port Grimaud, Fransa (<http://www.cagnardette.com/images/grimaud.jpg>)



Şekil 4.86: Kara içine alınan marinanın çevresindeki yerleşim alanıyla bütünleşmekte



Şekil 4.87: Marina de Cope, Murcia, İspanya (Marina World, 2006)



Şekil 4.88: Puerto los Cabos, Meksika (Biondi, 2006)



Şekil 4.89: Aprillia Marittima, İtalya (<http://homepage.hispeed.ch/bh...>)

Şekil 4.86’da kesit şeması ve Şekil 4.87, 4.88, 4.89, 4.90, 4.91’deki örneklerinden de görülebileceği üzere, marinayı denizden içeri korunaklı bir şekilde çekerek kıyıya en az müdahale ile içerde bir marina ve onu çevreleyen mahalle oluşumu da sağlanabilir. Bu sayede kıyıyı kullanan kişilerin denizle teması kesit şemasından da görülebileceği üzere minimum seviyede kesilmiş olacak ve toplum normal kıyı kullanımlarına devam edebilecektir.



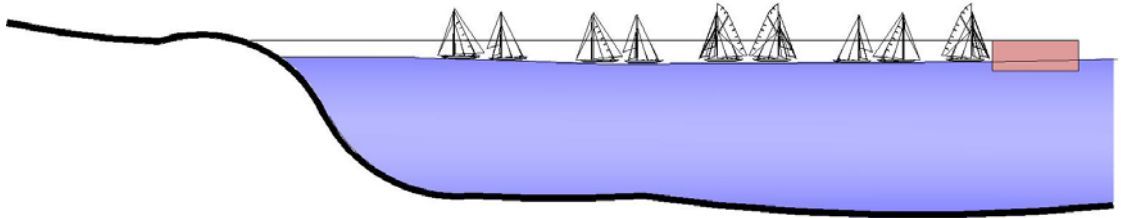
Şekil 4.90: Port Frejus, Fransa (<http://www.constructa-vente.com/prog...>)



Şekil 4.91: Port Ottiolu, İtalya (<http://www.maxt.it/Sard...>)

4.2.2 Marinayı Tamamen Deniz İçine Alarak Kıyılarda Kamu Kullanımı Sürekliliğini Sağlayanlar

Marinalar ve deniz ile ilişkili yerleşimler iyice denizin ortasında kurularak, karaya sadece belli noktalardan bağlantısı olarak doğal kıyı şeridini ve o kıyının kullanıcılarını minimum seviyede etkilemeye çalışılmaktadır. Şekil 4.92’de kesit düzleminde de kıyının kamusal alan olarak kullanılabildiği ve marina tesislerinin ve teknelerin denizin içinde bir manzara elemanı oldukları görülebilmektedir.



Şekil 4.92: Marina iskelelerinin kıyı hattından açığa alınarak kıyı kamusal alanının toplumun kullanımına bırakılması

4.2.2.1 Doğal Oluşumlardan Faydalananarak Kamu Kullanımı Sürekliliğini Sağlayan Deniz İçi Marinaları

Bölgenin konumuna göre marina tesisleri deniz tarafında planlanarak, o mekânda kurulacak marina denizin içinde, deniz manzarasının bir parçası olarak düşünülebilir. (Şekil 4.93, 4.94)



Şekil 4.93: Goose Spit Resort Marina, Kanada (Corrough, 2006)



Şekil 4.94: Montrose, Michigan (<http://www.photography-plus.com/fullPic.asp?picID=335>)

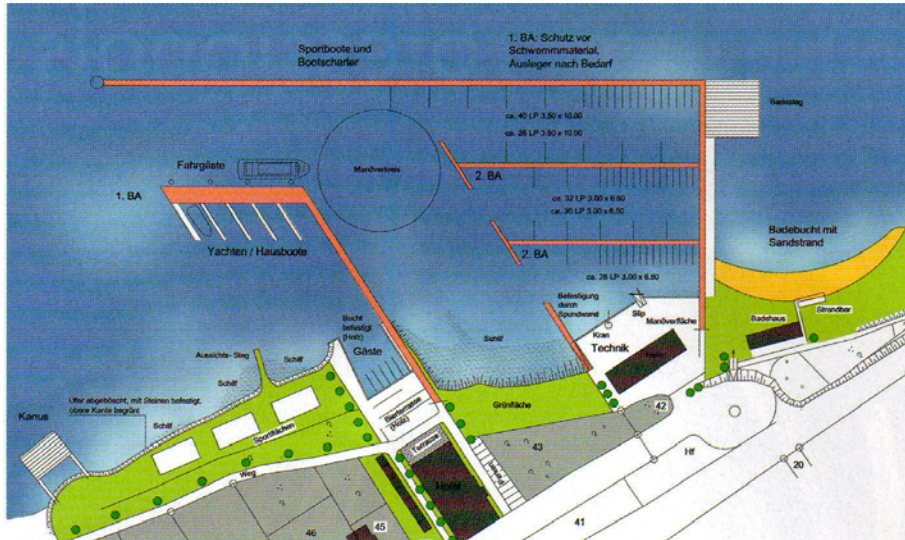
Bu tip bir uygulama ile mevcut kıyı hattını kullanan kişiler hem denizi hissedebilecek hem de marinanın varlığından ve hizmetlerinden haberdar olabileceklerdir. Bu çift taraflı alışveriş de hem marina işletmecisi için kârlı bir durum ortaya çıkaracak, hem de kullanıcıların meraklarını gidermelerinde yol gösterici bir etken olarak ortaya çıkacaktır.

4.2.2.2 Yapay Oluşumlar Yaratarak Kamu Kullanımı Sürekliliğini Sağlayan Deniz İçi Marinaları



Şekil 4.95: Dubai kıyı yerleşimleri planı (Marina World, 2006)

Bu alternatif Dubai’de uygulanmaktadır. (Şekil 4.95) Ayrıca kurulan bu yeni marinalar da sadece teknelere hizmet amaçlı değil içinde barındırdıkları konut grupları ile toplumun ve denizin beraber yaşamalarını amaçlayan projelerdir. Bu konutlarda yaşama imkânı bulamayan kişiler için, şehrin diğer sakinleri içinde mevcut kıyı şeridi olduğu şekliyle korunmuş olacağı düşünülmüştür.



Türkiye Turizm Stratejisi kapsamında, planlanan, uygulama projeleri devam eden, önerilen ve mevcutta halen faaliyette bulunan marinalar ile uzun vadede 50.000 yat kapasitesine ulaşılması hedeflenmektedir (Türkiye Turizm Stratejisi, 2006).

YAT LİMANLARI	Sayı	Kapasite
Mevcut Yat Limanları	19	10.695
Planlanan ve İnşa Halindeki Yat Limanları	24	9.390
Öneri Yat Limanları	40	29.915
Toplam	83	50.000 (Türkiye Turizm Stratejisi, 2006)

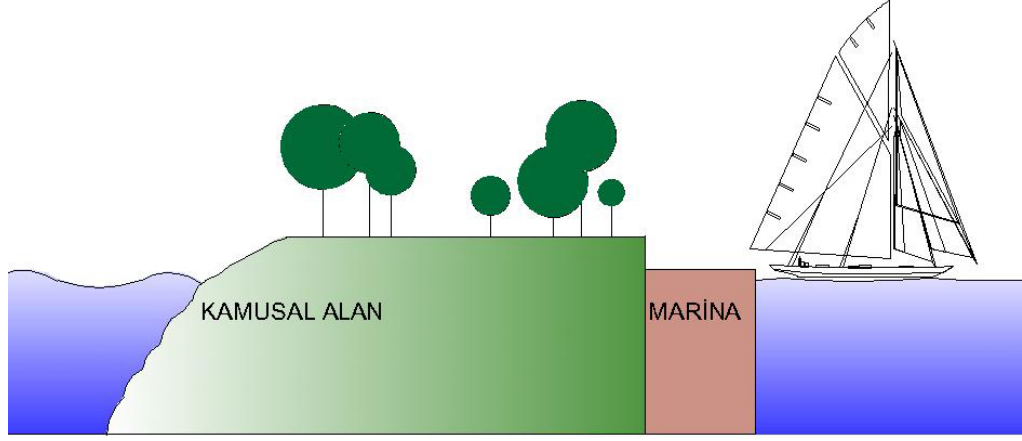
Ülkemizdeki mevcut örneklerin ve yurtdışında kamusal alan kavramına saygılı olarak değerlendirebileceğimiz ve bu özelliklerinden dolayı ön plana çıkmış olan örneklerin incelenmesi sonucunda, Türkiye’de sayısının hızla artacağı öngörülen marinalar için planlama tipleri önerileri oluşturulabilir.



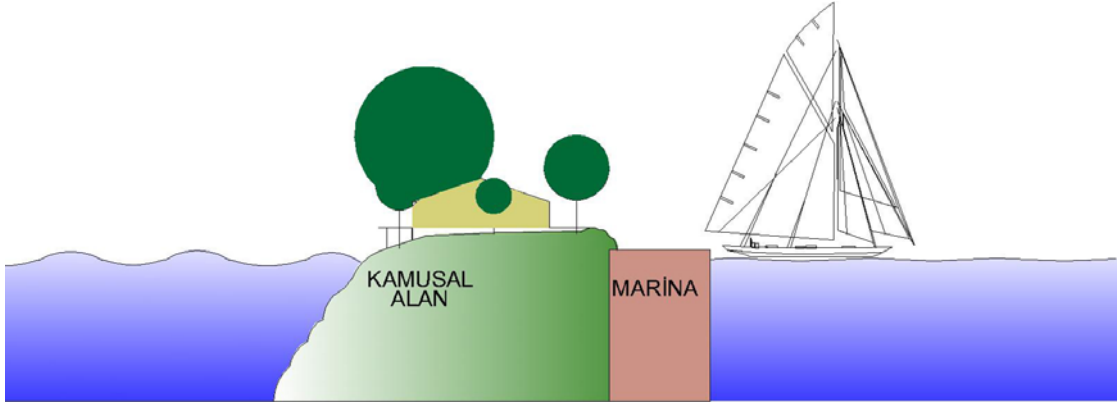
Şekil 4.97: Marina planlamaları ve kamusal alan ilişkisi önerisi

Yurdumuzdan ve yurt dışından bu farklı örneklerin olumlu ve olumsuz yanlarının incelenmesinden sonra kıyılarımızda uygulanacak yeni marinalar için planlama modeli önerisi şekil 4.97’deki gibi olabilir. Yurdumuzdaki marinaları üç planlama modeli içinde ele alırken karşımıza çıkan en büyük sorun olan kıyı kamusal alanının

bölünmesi veya kapatılması durumlarına karşılık, kıyıda marinanın sadece sosyal tesisleri ve idarî birimleri yer alacak ve mendirek ihtiyaç duyulandan daha geniş yapılarak kendi içinde kademelendirme ile hem kamuya hem de tekne sahiplerine ayrı ayrı açık olabilecektir. (Şekil 4.98, 4.99)

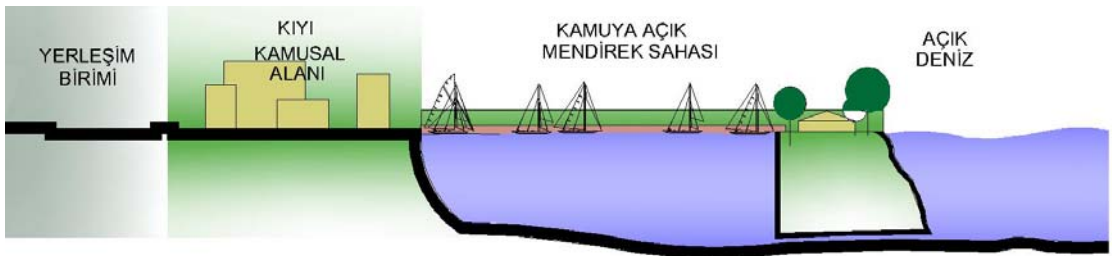


Şekil 4.98: Marina planlama modeli mendirek önerisi



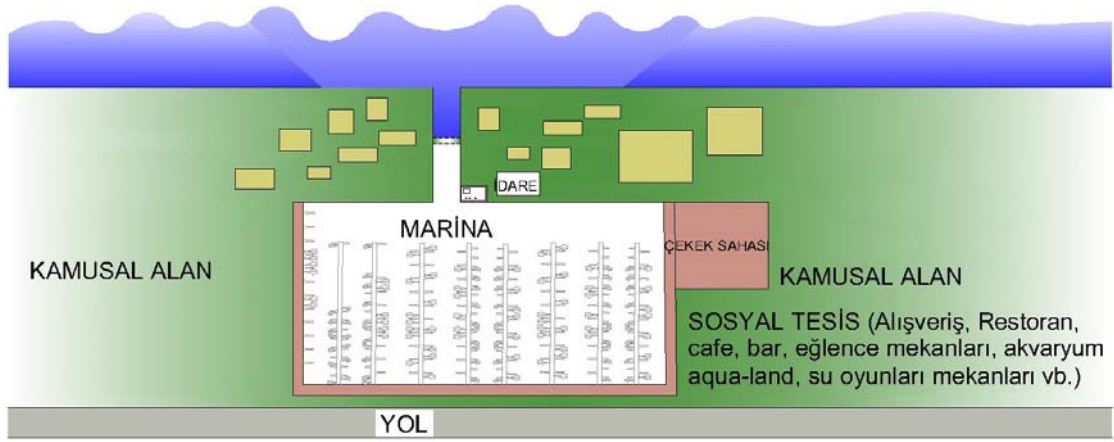
Şekil 4.99: Marina planlama modeli mendirek önerisi

Mendirek kesiti dışında bütün marinanın kesitini de ele aldığımızda, (Şekil 4.100) marina tarafından sınırlanmış – azaltılmış bir kamusal alan yerine karşımıza marinanın katkısı ile gelişmiş, genişlemiş, farklı imkanlara kavuşmuş ve bu imkanları tüm topluma sunan bir marina ve kamusal alan çıkmaktadır.



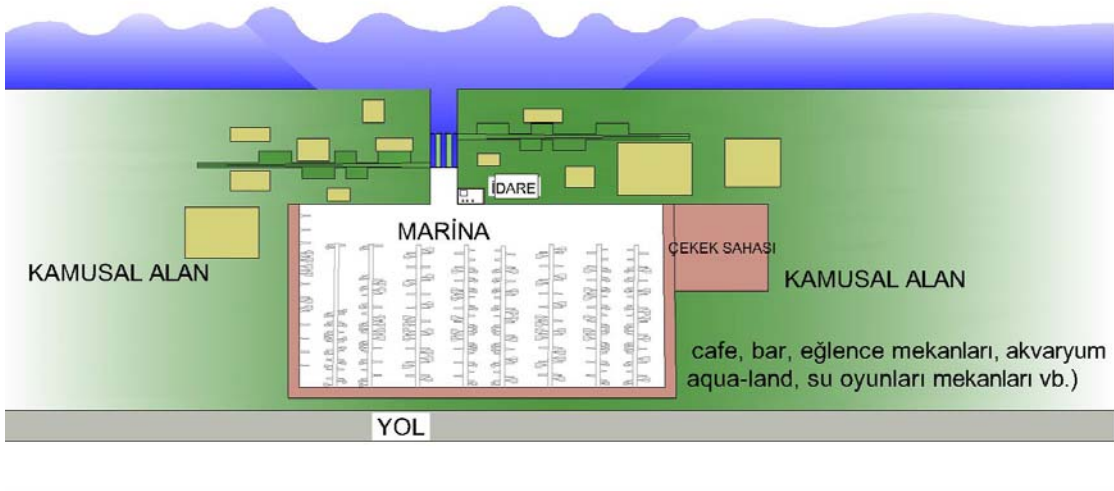
Şekil 4.100: Öneri marina kesiti ve kamuasal alan ilişkisi

Bu planlama önerisi yurdumuzda marinaların genellikle mendirekle sınırlanan deniz alanları içine yapılması dolayısıyla ele alınmıştır. Bu öneri haricinde yurt dışındaki örneklerde görülen marinayı kıyının içine alma alternatifi de yurdumuzda kıyı yapısının uygun olduğu yerlerde değerlendirilebilir. Bu tip bir uygulama ile hem kıyıya müdahale en aza inmiş olacak hem de kıyının kamunun kullanımına açık kalması sağlanmış olabilecektir. (Şekil 4.101) Kıyı hattı tamamen halka açık plaj veya gezi alanları ile değerlendirilebilir ve sadece marinanın girişini sağlamak amacıyla bir geçiş kıyı hattını bölebilir. Bu bölünmede açılır kapanır bir yaya köprüsü ile çözümlenerek kıyının bütünlüğü sağlanabilir.



Şekil 4.101: Denizi içeri alarak marina planlama modeli önerisi

Denizden marinaya giriş bölümü ile teknelerin bağlandığı alan arasında kalan kara alanlarına da marinanın sosyal tesisleri yerleştirilerek kamuya açık ve herkes tarafından algılanabilecek ve yaşanabilecek bir tesis oluşturulabilir.



Şekil 4.102: Denizi içeri alan ve denizin içinden geçen marina planlama modeli önerisi

Bu önerinin bir başka şekli de gene marinanın kıyının içine alınması alternatifinin, kıyıdaki yaya gezi alanlarının marina girişini sağlayan kanalın altına rampalarla inerek suyun dibinden geçmesi şeklinde düşünülebilir. (Şekil 4.102) Bu şekilde bir uygulama ile hem kıyının hem de denizin-suyun sürekliliği her iki alanın kullanıcıları içinde sağlanmış olacaktır. Kıyı boyunca bulunan tesisler ve insanların denizle ilgili merakları ve bilgileri yalnızca denizi seyrederek değil denizin içinden geçerken üstlerinden geçen tekneleri görmeleri, denizin içine girdikçe etraflarındaki özel tesisler ile deniz içindeki yaşamı da algılamaları ile daha da pekişebilecektir. Bu uygulama ile marina sadece bir deniz kıyısı tesisi olmaktan çıkacak, denizin içinde yaşayan bir yapılaşma oluşturabilecektir.

Bu öneriler değerlendirildiğinde marinayı içeri alma alternatifinin maliyet yönü düşündürücü bir etmen olabilir. Ancak araştırmalar sonucunda elde edilen veriler, bilinen mendirekli tip marina inşaatı için gerek duyulan mendirek dolgusu ve kıyının düzenlenmesi için gerekli olan dolguları yapma maliyeti ile kıyı için kazılarak marina için alan yaratılmasının maliyetlerinin birbirinden çok da farklı olmadığını göstermektedir. Ayrıca yurdumuzda yapılmış bulunan ve inşası devam eden sahil otoyollarının dolgu alanlar üzerinde planlandığı da düşünüldüğünde, bu dolgu alanların yapılırken bu tip bir düzenleme düşünülerek inşası bu alternatifleri uygulamayı çok daha olası kılacaktır.

Kıyıda yer alan sosyal ve idarî tesisler bütün halka açık olacağından, halk bu tesislerin içinde dolaşabilecek ve tesis, deniz, yatçılık ve marinacılık hakkında bilgi edinebilecektir. Ayrıca günümüzde marinalar bünyesinde ve yakın çevresinde bulunan sosyal tesislerin genellikle lokantalar – barlar şeklinde olduğu, bunlara ilaveten yüzme havuzu ve tenis kortlarının bulunduğu görülmektedir. Bu sosyal tesisleri büyük akvaryumlar, su oyunları alanları, aqualand'ler (eğitilmiş yunus gösterileri, balina gösterileri vb amaçlarıyla...), denizi ve çevreyi gözlemleme amaçlı kule gibi değişik aktivite ve tesislerle destekleyerek çeşitlendirmek de halkın denize, suya ilgi ve merakı arttırabilecek, çekici, cazip tesisler olarak görülmektedir. Böylece marinalar için potansiyel müşteri profili genişleyecek ve deniz/su sporları yapmak isteyenlere yeni imkânlar sunulabilecektir. Bunların yanında hizmet sunum çeşitliliklerini çoğaltabilmeleri ve tekne sahiplerinin bütün ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri açısından marinalarda bulunması zarurî olan teknik servisler ve çekek alanları marinanın karadan beslenmesini sağlayan kara yolunun diğer tarafında konumlandırılarak

kamusal alandaki bölücülük engellenmiş olabilecektir. Servis birimleri ve çekek alanlarının yolun diğer tarafına yerleştirilmesi olanakları mümkün olamıyor ise de kıyıda kamusal bir alan ayrıldıktan sonra daha geri planda yerleştirilmesi ile bu problem bir ölçüde de olsa çözülebilir. Bu durumda kıyıda sadece teknelerin karaya çekilmesi işlemi için bir alan ayrılması gerekecek; ki bu alan gene kamuya açık olarak düzenlenebilir, bu alanda tekneler travel lift aracıyla karaya çekilerek yolun diğer tarafındaki çekek alanına çok kısa bir süre içinde götürülebilecektir. Bu marina içi aktivitenin; teknenin denizden ayrılarak karadaki yerine götürülmek üzere travel-lift'e konması ve bu araç aracılığıyla karadaki hareketi, de gene kamuya açık alan içinde yapılması çevre halkının olaylara ilgisini ve izlemesi aracılığıyla bilgisini arttıracaktır.

Bu önerilerin marina planlamasında kıyılardan yer teminleriyle ortaya çıkan sorunların çözümünde bir alternatif oluşturabileceği düşünülmektedir. Bu alternatiflerin uygulanabilmesi için marinaların yer seçiminden başlayarak, bu önerilere dikkat edilmesi ve yetkili kurumların da kamusal alan kullanımı ve tahsisi konusunda bu alternatife uygun yaklaşımlarda bulunması, kıyı alanlarımızın kamusal mekânlar olarak değerlendirilmesine katkı sağlayabilecektir.

5 SONUÇ

Türkiye’de turizm politikası içerisinde yeni yeni yerini almaya başlayan yat turizmi, sosyal, kültürel ve doğal yapı bakımından önemli potansiyele sahip olmasına karşın, diğer Akdeniz ülkeleri ile karşılaştırıldığında gelişmesinin henüz başlangıcındadır. Bunun başlıca iki nedeni vardır. Birincisi, yatçılık gibi üst gelir grubu kişilerin ilgilendiği yat turizminin, Türkiye gibi gelir seviyesi düşük bir ülke de iç turizm pazarında yer bulamaması, ikincisi ise, Türkiye’nin ekonomisinin diğer Akdeniz ülkeleri kadar turizme bağlı olmayışıdır.

Hızla gelişen yat turizmine altyapı, üstyapı ve yasal düzenlemeler yetişmemektedir. Yatırım süresinin kısalığı (eğer finanssal sorunlar yoksa, siparişi verilen yatın 1 yıl içinde ithal edilen bir yatın ise bir aylık sürede turizme kazandırılması mümkün olmaktadır) otel yatırımlarına oranla aynı yatak kapasitesi sağlayacak yat limanı yatırımlarının % 60 daha ucuz olması, gerekli kara altyapılarından tasarruf sağlanması, faaliyet alanının sabit olmaması, seçkin müşteri grubuna hitap etmesi ve az personelle işletilmesi nedeniyle tercih edilen yat işletmeciliği, Türkiye’deki turistik yörelerin altyapı, ulaşım, kalifiye eleman, rekabet koşulları ve yasal düzenlemeler ile ilgili sorunları nedeniyle hızlı gelişimini olumlu yönde sürdürememektedir.

Deniz ve yat turizminde ülkemizin güçlü yönleri coğrafi konum, pazar büyüklüğü, ülkemizin zengin bir tarihe ve kültür varlıklarına sahip olması, deniz turizmi için doğal imkân ve kabiliyetlerinin fazlalığı, Akdeniz çanağında beş altın çapalı marinanın yarısından fazlasının ülkemizde bulunması ve her türlü bakım onarım hizmetlerinin sunulabilmesi şekilde sıralanabilir. Ülkemizin zayıf yönleri ise, marinalarımızın kapasitelerinin tam olarak kullanılamaması, bürokratik işlemlerin fazlalığı, marina yatırımlarının projelendirilmesi konusunda bürokrasinin azaltılması ve yatırımın hızlandırılması amaçlı “Yuvarlak Masa” yönteminin ülkemizde uygulanmaması, denizcilik ve turizm eğitimi eksikliği, uluslararası lobi çalışmalarının yetersizliği şeklinde sıralanabilmektedir.

Bu veriler ışığında ülkemizde deniz turizminin ve marinaların önemi bütün toplum tarafından anlaşılmakta ve kabul edilmektedir. Bunun sonucu olarak deniz turizmi ve yatçılığın popülaritesi her geçen gün artmakta ve yeni marina yatırımları da sayılarını çoğaltmaktadır. Ancak bu kabullerin ardından kıyı alanlarımızda yapılması gerekli olan marinaların kamusal alan içinde bulunması problemi ortaya çıkmaktadır.

Turizmin anılan tüm yararlarına ve ülkemizdeki son yıllardaki olumlu gelişmelerine rağmen, sahip olunan turistik potansiyele karşılık dünyadaki ve Akdeniz'deki pazar payı oldukça küçüktür. Türkiye dünya turizminde, gelen turist sayısı ve turizm gelirleri açısından yaklaşık % 1 gibi küçük bir paya sahiptir. Bu payı arttırmanın yolu öncelikle potansiyel açısından şanslı olduğumuz turizm dallarında akılcı politikalarla gelişmeyi sağlamaktır. Bu açıdan bakıldığında, yat turizmi ve marinalar önem verilmesi gereken bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Yat turizmi ve marina yatırımları da özel yapılar statüsünde olarak sadece kıyılarda yapılabildiklerinden kamusal alan olan kıyılarımızı direkt olarak etkilemektedirler.

Kıyı alanlarımızın iyi yönetilebilmesi için, yatay ve düşey yönlerde etkileşmeye olanak veren işlevsel bir yönetim yapısının yanı sıra, kıyı ve deniz alanlarımızla ilgili değişik türde veri ve bilgilerin gerekliliği ortadadır. Kıyı yönetiminin başarılı olması için kıyı alanının özelliklerine duyarlı olmak, yerel nitelik, bütüncül yaklaşım, zamansal süreklilik, edinilen yeni bilgiler sonrasında oluşan koşullara uyaranabilmek, geçmişte oluşan kıyı ve kent kimliklerini zenginleştirmek, kıyı ve deniz kültürünün gelişmesine katkıda bulunmak önem taşımaktadır.

Kıyılarda bozulmayı arttıran her türlü oluşumun önüne geçilerek kıyıyı bozmayacak, kıyı ile bütünleşebilecek yapılaşmalar ile kamunun yararlanabileceği açık alan düzenlemelerine gidilmesi gerekmektedir. Bu amaçlara hizmet edebilecek marinaların tasarımında karşımıza çıkabilecek; giriş bölümünde değinilen başlıca problemler ve çözüm önerileri aşağıda sıralanmaktadır:

- Kıyılar kimindir? Daha önceki bölümlerde de belirtildiği üzere; Anayasası'nın 43'üncü hükmü uyarınca kıyılar kamunundur. Bu nedenle kıyılarda sadece başka yerde yapılma imkânı olmayan tesislerin yapılmasına müsaade edilir ve bu tesislerde de gene kamuya hizmet etmesi birinci öncelikli olarak ele alınan konu olmalıdır.

- Kıyı – kent ilişkisi nasıl olmalıdır? Marina, denizden karaya veya karadan denize ilk adımın atıldığı yerdir, aradadır. Denizin bitip karanın başladığı yerde bir ara mekândır. Ancak bu kesişim yüzeyi bir yüzey olmaktan çok, hem karadan hem de denizden özerk bir mekânsallığa sahiptir. Bu ilişkileri dolayısıyla marinanın kentteki yeri sadece kıyıda olmasından dolayı değil kent içi yerleşimdeki konumu dolayısıyla da çok özeldir. Marinalar, kentin kıyıdan denize açılması için bir geçiş noktası, kıyıda, bir sosyal – kültürel – kamusal alan, çok yönlü iki farklı ortamı bağlayan ilişkilendiren bir merkez olmalıdır, çünkü yapıldıkları kıyı bandında özel mülkiyete izin verilip kullanılmasının şartı bu özellikleri sağlamasıdır.
- Marina binaları ve marina tesisleri tasarım kriterleri bu şartları sağlayacak şekilde nasıl olmalıdır? Türkiye’deki mevcut marinaların genel planlama prensipleri birbirleriyle çok benzer özellikler göstermektedir. Ancak yurt dışında uygulanmış veya uygulanmakta olan örneklerden gördüğümüz kadarıyla bu yerleşim şekillerinin çevre halkının ihtiyaçlarını gözetken farklı alternatifleri de uygulanabilmektedir. Bu farklı uygulamalardan hareketle kamunun malı olan kıyıyı gene kamuya bırakacak şekilde marina kullanıcılarına ve tasarımcılarına önerilebilecek planlama tipi olarak, denizde olması gereken tesisleri denize yaparak, kıyıda minimum alan işgali ile kıyı alanlarının kamuya bırakılması, bütün toplumun kullanabileceği alanların bu mekânlarda tasarlanması ve karada bulunması gereken tesislerini de kıyı hattından daha içeride planlayarak kamunun kullanımına açık alanlar oluşturarak tesisleri daha ilgi çekici ve toplumu denize açılmaya teşvik edici tesisler olarak planlanabilir. Bu yeni tip yapılaşmanın bir maliyeti olacaktır ancak kamu yararı açısından ve daha sağlıklı toplum yetişmesine yardımcı olabilecek bu tür maliyetlerin göze alınması gerektiği düşünülmektedir.
- Marina çevre ilişkisi nasıl sağlanmalıdır? Marinanın çevresine etkileri genellikle olumlu yöndedir. Çünkü bölgenin gelir seviyesini yükseltmekte ve marina kullanıcıları da genelde üst gelir grubundan kişiler olduklarından çevreden belli bir kalitelinin üzerinde tesisler ve hizmet beklemektedirler. Bu beklentiyi karşılamak hem bölgenin ilerlemesini sağlamakta hem de bireysel gelişime neden olmaktadır. Ekonomik gelişme dışında farklı kültürlerden farklı ırklardan kişilerin bir araya ortak bir konu; deniz-denizcilik,

çerçevesinde gelmesini sağlamasından dolayı kültürel çeşitliliği ve tanışıklıkları arttırıcı bir etkisi bulunmaktadır. Sosyal tesisler olabilen marinalar bulunduğu bölge halkının denize açılmasına böylece spor yapmasına, genç kuşakların deniz sporları gibi değişik alternatif sporlarla da tanışmasına olanak sağlayarak bölge halkının fiziksel ihtiyaçlarına cevap verebilen tesisler olabilmektedir.

- Marinalar sosyal tesis olarak nasıl planlanabilir? Bir sosyal merkez olabilmesi için marinaların herkesin kullanabileceği tesisler olması amaçlanmalıdır. İnsanları içine çeken ve bulunduğu konum dolayısıyla kıyı tesisi olarak deniz ve karayı bağlama görevini başarmalıdır. Denize meraklı bütün insanların bu isteklerini karşılayabilmenin yollarını göstermeli, kişileri bilgilendirmelidir. Bu istekleri karşılaması sonucunda ekonomik bir yarar elde etmesi de doğaldır. Bu sonucu yaratırken de turistik bir tesis olan marinalar farklı kesimlerden, ülkelerden gelen kişileri ortak bir merak çerçevesinde buluşturup, ilişki kurmalarına vesile olarak toplumsal görevini de yerine getirmiş olacaktır.

Örneklerin incelenmesi ile yapılması planlanan ve ileride yapılacak olan marinaların mimari ve sosyal çevreye maksimum yararı sağlamaları amacıyla değişik plan tipleri ortaya çıkmıştır. Bu uygulamalar sonucunda marinanın bulunduğu mimari ve doğal çevreyi olumlu bir şekilde etkilemesi beklenir. Esas olan ve bu tez kapsamında önerilen marinaların çevresi ile birlikte gelişmesidir. Bu anlamda bir birlikte gelişim modeli, geniş toplum kesimlerini bu konuya çekecek ve toplumda gelişen deniz sevgisini daha ileri seviyelere taşıyacak, toplumun kıyı alanlarından rehabilitasyon amaçlı yararlanmasının yolunu açabilecektir. İncelenen örnekler yurt dışında projelendirilmeye ve uygulanmaya başlanmış örnekler olmalarından dolayı olumlu ve olumsuz yanları çok çabuk fark edilebilecek ve ülkemizde de bu sorunları düzelterek en iyi şekilde uygulanabilecek planlama tipleri olarak karşımıza çıkabileceklerdir.

Bu önerilerin değerlendirilmesi ile yurdumuzda yeni yapılacak olan marinaların kamuya hizmet sunan, halkı deniz hakkında bilgilendiren, denize açılmaya ve su sporlarına teşvik eden tesisler olarak toplumumuzun ilerlemesinde ve sağlıklı yaşam sürmesinde olumlu etkileri olacağı düşünülmektedir. Ayrıca turistik tesis olarak getirileri ile de ülke ekonomisine büyük katkıları olabileceği görülmektedir. Bu

uygulamalar ile denize açılan, su sporları ile ilgilenen daha sağlıklı ve daha bilgili denizci bir toplum yetiştirilmesi ülkemizin en büyük kazancı olacaktır.

KAYNAKLAR

18. dönem TBMM (10/15) esas numaralı meclis araştırması komisyonu raporu, tarih: 12.3.1991, (s. Sayısı: 549), 153, 239, 305, 359
- Akın, O.S.;** 2003, “Türkiye’de Yat Turizmi Uygulaması ve Turizm Sektörüne Etkileri”, T.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü; Ankara, Eylül
- Akkaya, M.A.; Gazioglu, C.; Yücel, Z.Y.; Burak, S.;** 1998, “Kıyı Alanlarının Rasyonel Kullanımı ve Yönetiminde "Kamu Yararı" İlkesi”, *Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı*, 22-25 Eylül, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 922 sayfa, s.447-471
- Akurgal, E.,** 1976, “Kıyı uygarlıkları”, *Sanat Dünyamız*, Ss: 2-7, Yıl: 2, Sayı: 8 İstanbul
- Alexander, C.,** 2002; Thr Gradual Transformation Of Public Space In Establishing Thessaloniki As A Major Regional Center, Patternlanguage.Com
- Arendt, H.,** 1987, The Public Realm: The Common, in the *Public Face of Architecture*, Eds. Glazer, N. ve Lilla, M., The Free Press, New York, pp. 5-12
- Aşan, N.,** 1998; “Kıyı Yapıları, Kıyıların Kullanılması ve Planlanması”, *Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı*, 22-25 Eylül, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 922 sayfa, s. 472-501
- Aykut; C.İ.;** 1993; “Türkiye’de Yat turizmi ve Örnek Bir Marina Organizasyonunun İncelenmesi”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm Ana Bilim Dalı; *Yüksek Lisans Tezi*; İstanbul
- Atalay, A.;** 1995; “Yüzer Mekânlarda Yaşam Çevreleri ve Tasarım İlişkisi.”; Marmara Üniversitesi *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul
- Bentley, I.,** 1993; Community Development And Urban Design, in *Making Better Places – Urban Design Now*, Eds. R. Hayward, S. Mcglynn, Butterworth Architecture, Oxford, pp. 72-79
- Bezirgan, A.E.,** 1998; “Deniz Turizminin Türkiye için Önemi ve D-Marin Turgutreis Marina Yatırımı”, *Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı*, 22-25 Eylül, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 922 sayfa, s. 502-521
- Biondi, E.L.,** 2006, “Destination Megayacht”, Marina Planning and Design, *Marina World*, January February 2006, no.33, vol 6 issue 3, UK, p.23-27
- Corrough, J.;** 2006; “Unique JV Develops Peninsula Resort”, Marina Planning and Design, *Marina World*, january/february 2006, no.33, vol 6 issue 3, UK, p. 17-18
- Craig-Smith, S.J.; Fagence, M.;** 1995, “Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment : an international survey”, Westport, Conn.; Praeger

- Çakı. Ş.S. ve Bezirgan A.**, 1998, "Turizm gelirlerinin arttırılması açısından bir alternatif: yat turizmi ve marina işletmeleri". *I. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu Bildiriler kitabı*. 15 Mayıs, İzmir., s. 25-37
- Çakır, H.**, 2006; "Avrupa, kentini ve kentçiliğini gözden geçiriyor"; *mimar-ist*. **2006/3** syf 84-86
- Çeçener, B.**; 1982; "Taşınmaz Eski Eser Koruma Olayı...", *Türkiye birinci şehircilik kongresi*, ODTÜ, Ankara, s. 42-49
- Çubuk, M.**, 1984, Turizmin, Dinlenme-Eğlenme ve Boş Zamanları Değerlendirme ile Bütünleşmesi, Yeniden Tanım Denemesi ve Turizm Planlamasında Sistemli Bir Yaklaşım, M.S.Ü. *Doktora Tezi*, M.S.Ü. Yayını no:7, İstanbul
- Çubuk, M.**, 1991, Kamu mekânları ve Kentsel Tasarım, *Kamu Mekânları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, M.S.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul, pp. 15-19
- Dağcı, Y.**, 1998; "Uluslararası Deniz Turizmi", *Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı*, 22-25 Eylül, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 922 sayfa, s. 414-431
- Dağcı, Y.**, 2002; "Dünyada ve Ülkemizde Yat Turizminin Gelişmesi", *Türkiye Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı*, Türkiye Kıyıları 02 Konferansı Bildiriler Kitabı, İzmir, s. 78-90
- Dinçer, M.Z.**, 1989; "Türkiye'de Yat Turizmi", *Türkiye Kalkınma Bankası Turizm Yılığ 1987*, İstanbul, ss18-34
- Dede, O.M.; Ayten, A.M., Yazar, K.H.**; 1998; "Kıyı Alanları Planlamasında Mevcut Planlama Sistemi Üzerine Bir Değerlendirme" , *Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı*, 22-25 Eylül, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 922 sayfa, s. 701-719
- Dijkstra, L.W.**, 2000, Public Spaces: A Comparative Discussion of The Criteria for Public Space, in *Constructions Of Urban Space*, ed. Hutchison, R., JAI Press Inc, Stanford, Connecticut, pp. 1-22
- Doğan ,E., Erginöz M.A.**, 1997, "Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması", Arion Yayınevi, İstanbul.
- Doğan, M.N.**, 1988, "Öngörölmüş Bir Charter Yat Filosunun Büyüklüğünün Ekonomik Kriterler Yardımı ile Tespiti", *Lisans Bitirme Tezi*, İ.T.Ü. Gemi İnşaatı ve Deniz Bil. Fakültesi, İstanbul.
- Doğan, M.N.**, 1990; "Yat Turizminde Birer Altyapı Olarak Marinalar İle Yönetim ve Organizasyonun Önemi", *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Donald, A.W.**, 1977, Marinas a Working Guide to Their Development and Design, The Architectural Design Pub., London, 5.114.
- DTO**, 2003, Deniz Ticaret Odası 2002 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul
- DTO**, 2005, Deniz Ticaret Odası 2004 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul

- Durukan, Ç.;** 2004; “Ege Bölgesindeki Yat Bağlama Tesislerinin Müşteri Yönlü Değerlendirilmesi”; T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilimdalı Lojistik Ve Deniz Ulaştırması Programı *Tezsiz Yüksek Lisans Projesi*; İzmir
- Eralp, Z.;** 1983. Genel Turizm, A.Ü.B.Y.Y.O. Yayını, Ankara
- Erk, N.;** 2003; Hürriyet Ekonomi Sayfası; 04.07.2003
- Erkök, F.;** 2002; “Kentsel Bileşenleri Ve Kıyı Kenti Kimliği Bağlamında İstanbul’un Özel Ve Nesnel Değerlendirmesi”; İTÜ. FBE *Doktora Tezi*, Mayıs 2002
- Europe’s Environment: **The Dobbris Assessment**, 1995; *European Environment Agency*, Copenhagen, s.497,498
- Francis, M.;** 1989, Control as a Dimension of Public-Space Quality, in *Public Places and Spaces*, Eds. Altman, I. & Zube, E.H., Plenum Press, New York, pp. 147-172
- Franco, L., Marconi, R. ve Marconi, C.A.;** 1992 ; “Water and Electrical Supply for Marinas: An Italian Survey on Actual Consumptions Towards Updated Design Guidelines”, *Marina Technology: Proceedings of the Second International Conference*, held in Southampton, U.K., 31 March - 2 April; Computational Mechanics Publications, Southampton, Boston, pp. 103-117
- Göze, A.;** 1983; “Siyasal Düşünceler ve Yönetimler”, Beta Yayınları, İstanbul
- Güner, D.;** 1995; “Turizm Genelinde Yat Turizmi İle Alt Yapı Elemanı Olarak Marinalar Ve Karadeniz Bölgesinde Yat Turizminin Uygulanabilirliği”, YTÜ. FBE Mimarlık Anabilimdalı Mimari Tasarım Programı *Yüksek Lisans Tezi*; İstanbul
- Haass, H.;** 2006; “Adding a marina – income be stealth?”; Marina Planning and Design, *Marina World*, p.20, january/february 2006, no.33, vol 6 issue 3, UK
- Hançerlioğlu, O.;** 1988; “Ruhbilim Sözlüğü”; Remzi Kitabevi: 83, 302; İstanbul
- Herreshoff, F.;** 1963; An Inroduction To Yachting , Sheridan House, New York
- Hertzberger, H.;** 1991, Lessons for Students in Architecture, Uitgeverij 010 Publisher, Rotterdam
- İnandık, H.;** 1971; “Deniz ve Kıyı Coğrafyası”; İstanbul Üniversitesi; Coğrafya Enstitüsü Yayınları, No: 47, İstanbul
- James, J. ve Evlin. F.;** 1989, “Marinas - Site selection”, *Marinas: Planning and Feasibility, Proceedings of the International Conference on Marina*, UK, p 85-96.
- Kalemdaroğlu, A.E.;** 2004; “Coğrafi Bilgi Sistemi Tabanlı Türkiye Kıyı Bölgeleri Yat Limanları Envanteri”, İTÜ, FBE *Yüksek Lisans Tezi*; Mayıs 2004, İstanbul
- Kapdaşlı, S.;** 1992, “Kıyı Mühendisliği”, İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Matbaası, İstanbul, s. 98.

- Kara, G., Emecen, E.G.,** 2002. Türkiye’de Yat Turizmi, Sorunları ve Çözüm Önerileri, *Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı*, İzmir, Türkiye, Kasım 5-8, s. 91-102
- Karabey, H.,** 1978; “Kıyı Mekânının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekânının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi”; Mimar Sinan Üniversitesi *Doktora Tezi*, İstanbul
- Karabeyli, L., ve diğ.;** 2006; “Kıyıların Kullanımının Denetlenmesi Ve Planlanması”; *T.C. Sayıştay Başkanlığı Performans Denetimi Raporu*; Ankara; haziran 2006
- Karacalar, Ö.;** 2005; Nautical Aegean dergisi tarafından Bodrum Milta Marina genel müdürü ile yapılan röportaj, s. 23-25
- Kaspar, C.,** 1978; Tendences de la planification touristique pour les années 80, Edition AİEST, Berne, p.6; Claude Kaspar, Le Tourisme, objet d’une étude....., Berne, 1976 eserinden yararlanarak hazırlayan, Olalı, H. Op. Cit., s.123
- Korça, P.;** 1993; “Halkın turizmin çevresel etkilerini algılaması ve değerlendirmesi”; İTÜ Araştırma Fonu , İstanbul
- Köletavitoğlu, T.,** 2001, Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu, *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Nisan 2001
- Lacey, P,** 1989, “Village harbour marinas”, *Marnias: Design and Operation, Proceedings of the International Conference on Marinas UK*, September, 1989, Ed. W.R. Blain ve N.B. Webber, p 455-461.
- Lawson, F., Baud-Lovy, M.,** 1977, Tourism and Recreation Development, London: The Architectural Press, Boston: CBI pub. Co.
- Lovelock, C.H.,** 1996; “Service Marketing (Third Edition)”, Prentice Hall International, London
- Lynch, K.,** 1984, “Goog City Form”, M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts
- Madanipour, A.,** 1996, “Design of Urban Space: an inquiry into a socio-spatial process”, Wiley, Chichester
- Magnusson, D. ve Allen, L.V.;** 1983; “Human Development: An Interactional Perspective”; Academic Press: **12**, New York
- Marina World; 2006; “billion dolar resort to be largest in Europe”, p.7, january/february 2006, no.**33**, vol 6 issue 3, UK
- Marx, K.;** 1966; “Kapital”; çev. Mehmet Selik, Sol Yayınları, Ankara
- Merriam-Webster’s Unabridged Dictionary, 2000; “Marina” maddesi
- Meydan Larousse Büyük Lugat ve Ansiklopedi / haz.Safa Kılıçlıoğlu, Nezihe Araz, Hakkı Devrim; 1988; marina maddesi, syf 1647
- Morval, J.;** 1981; “Introduction a la Psychologie de l’Environnement, Bruxelles-Liege”(Bilgin, N., çev 1985) “Çevre Psikolojisine Giriş”; Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi yayınları no **37**, Ege Üniversitesi Basımevi: 7, İzmir
- Nasman, C.;** 1982, Yat Turizmi, Sayı 7, s. 5

- Neyişçi, T.**, 1998, “Batı Akdeniz Kıyıları Taşıma Kapasitesi ve Ekoturizm”, *Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı*, 22-25 Eylül, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 922 sayfa, s. 735-748
- Norberg-Schulz, C.**; 1971; “Existence Space & Architecture”, Studio Vista, London
- Olalı, H.**, “Turizm”, Devlet Kitapları, İzmir, 1986
- Oral, E.Z.**, 1998; “Yeni Nesil Yat Limanları”, *Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı*, 22-25 Eylül, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 922 sayfa, s. 714-728
- Oral, E.Z., Oral, R. ve Ergün, M.**; 1998, “Kıyı yapılarının çevre boyutu”, *Bodrum Yarımadası Çevre Sorunları Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Ed A. Filibeli, A. Bayram, D. Dölgen, T. Elbir, Cilt 2. sf 744-748.
- Oral, E.Z.**; 2000, “Yat limanlarında yer seçimi”, *III. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 5-7 Ekim 2000, Çanakkale, s. 85-92
- Oral; E.Z.**; 2004; “Yeni Nesil Yat Limanları”; *Türkiye Kıyıları ‘04 Konferansı Bildiriler Kitabı*, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, s. 381-388
- Oral, E.Z., Üçüncüoğlu, E., Tekoğlu N.**; 2002, “Ege Bölgesi yatçılık etkinliklerinin irdelenmesi”, *Türkiye Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 02 Konferansı Bildiriler Kitabı*, 5-8 Kasım, İzmir, s. 148-155
- Otaner, Z.F.**; 2003; “Uygulanabilir Ve Sürdürülebilir Kentsel Geliştirme İçin Kamusal Alanların Kullanımı Ve Türkiye İçin Bir Çerçeve Önerisi”; İTÜ FBE *Doktora Tezi*, Aralık 2003
- Önür, S.**, 1994, “Savaş Sonrasında Günümüze kentsel Kentsel Kamu Mekânına İlişkin Deneyim ve Denemeler”, in *Kent, Planlama, Politika ve Sanat*, Ed.Tekeli, İ., O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayını, Ankara, pp. 455-495
- Ören, M.**, 1993; “Marina, Marina ...”, *Denizin Sesi Dergisi*, Temmuz-Ağustos 1993
- Özer, M.N.**, 1998; “Kıyı Mekânını Düzenleme Modelinin Tanımlanması ve Antalya Örneğinde İncelenmesi”, *Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı*, 22-25 Eylül, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 922 sayfa, s. 443-452
- Özer, M.**, 1990; “Türkiye’de Yat Turizmi”, Türkiye Kalkınma Bankası Proje Değerlendirme Müdürlüğü, Ankara, 5.18.
- Özgüç, N.**; 1984; “Turizm Coğrafyası”, İstanbul, s.102.
- Özhan, E.**; 2004; Türkiye kıyıları 04 : Türkiye’nin kıyı ve deniz alanları ulusal konferansı 4-7 Mayıs 2004, Çukurova Üniversitesi, Adana, bildiriler kitabı, Ankara : Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi
- Özlüer, A.**; 2004; Sabah Gazetesi Ekonomi sayfası, 3 Ağustos 2004

- Öztunalı-Kayır, G.**, 1998; “Eko-Turizmin Sosyal, Ekonomik ve Kültürel Katkıları”, *Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı*, 22-25 Eylül, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 922 sayfa, s. 301-309
- Perinçek, S.**, 2003; “Kamusal Alan – Kamuya Açık Özel Mekân İlişkisinde Geçiş Bölgeleri”; İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü *Yüksek Lisans Tezi*, Mayıs 2003, İstanbul
- Poridis, A.**; 1990; “Türkiye’nin Ege ve Akdeniz Kıyılarında Yat Turizmi Güzergah Üzeri Kıyı Servis Birimleri İçin Bir Model Araştırması”; Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü *Yüksek Lisans Tezi*; İstanbul
- Rapoport, A.**; 1977; “Human Aspects of Urban Form: Towards a Man-Environment Approach to Urban Form and Design”; Oxford; Pergamon Press: 229-230
- Resmi Gazete**, 1991, Yat Turizmi Yönetmeliği, sayı: **20914**, 29 Haziran 1991
- Sayar, Z.**, 1977; “Akdeniz Ve Ege’de Yat Ve Eğlence Limanları”, *Arkitekt* **366**, 1977-2, İstanbul; Syf: 58-61
- Semenderoglu, A.**, 1998; “Kıyı Alanları İçin Sürdürülebilir Turizm ve Rekreasyon Modelleri”, *Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı*, 22-25 Eylül, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 922 sayfa, s. 245-252
- Seymen, R.** ;1975; “Türkiye Coğrafyası”, Remzi Kitapevi, 1975, s. 26, İstanbul
- Şener, G.**; 1986; Kentiçi Sahil Düzenlemesi İlkeleri; Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü *Yüksek Lisans Tezi*; İstanbul
- Tanrıver, H.**; 1976; “Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması ve Kent Planlama Eylemi”; *Mimarlık* **76/2**, s.84
- T.Ç.S.V.** ; 1992, *Türk çevre Mevzuatı*. Cilt **I-II**, T.Ç.S.V. yay., Ankara
- TOBB Denizcilik Sektör Kurulu Raporu**, 2006, *III. Türkiye Bölgesel ve Sektörel Ekonomi Şurası*, 14 Şubat 2006, Ankara
- Topanoğlu, E.**; 1986; “Turizme Genel Yaklaşım, Türkiye’de Yat Turizmi ve Marinaların Geliştirilmesi”; Yayınlanmamış *Yüksek Lisans Tezi*; Mimar Sinan Üniversitesi, Bina Bilgisi Bölümü, İstanbul
- Turizm Bakanlığı**, 1992, “Yat Turizmi Master Planı”, Turizm Bakanlığı, Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Yayın no: **1992/1**, Ankara.
- Turizm Bakanlığı**, 2002, Yat Turizmi Master Planı, T.C. Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü, Araştırma ve Geliştirme Dairesi Başkanlığı, Ankara
- Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Nisan 2001, Ankara, *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Isbn **975 . 19 . 2742-0** (Basılı Nüsha)
- Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri ve Önemi**, 1991, Ankara, S: 20,27,31,37
- Türkiye Turizm Stratejisi**, 2006, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara

Tüzün, H., 2003; Radikal Ekonomi Sayfası; 04.07.2003

Uslu, O., 1994, “ÇED Kavramına Genel Bakış”, ÇED Eğitimi, TÇV Yayını, Ankara, S. 23-24

Zilli, U.; 1995, “Türkiye’de Yat Turizmi”; bilimsel araştırmaları *yüksek lisans* semineri; Nisan 1995

Zukin, S., 1995, The Cultures of Cities, Cambridge, MA : Blackwell

Kişisel Görüşmeler:

Altunay, S.; 2004; Ataköy Marina Genel müdürü, 18.06.2004 kişisel görüşme

Bezirgan, A.E., 2006; D-marin, Turgutreis genel müdürü, kişisel görüşme

Dağcı, Y.; 12 Mayıs 2004 kişisel görüşme

Üren, C., 2003, TAYK Başkanı, 15.10.2003 kişisel görüşme

İnternet Sayfaları:

Abraham, C.; 2000, “How to Create Successful Marinas”; ICOMIA library, http://www.icomia.com/library/library_search.asp?Search=marina,

Conti, M.; 2000; “How To Make The Most Of Abandoned Commercial Waterfronts For Recreational Boating Facilities Development”; ICOMIA library, “Terkedilmiş Kamusal Kıyı Alanlarını Nasıl Dinlenme Amaçlı Denizcilik Aktiviteleri Merkezi Haline Getirilebilir?” http://www.icomia.com/library/library_search.asp?Search=marina

de Moura, J.N.; 2000; “The Positive Aspects That We May Expect From A 'Coastal Management Plan’”; ICOMIA library, “Kıyı Yönetim Planından Beklenebilecek Olumlu Görüşler” http://www.icomia.com/library/library_search.asp?Search=marina

Donkin, T.; 2000; “The European Blue Flag Campaign”; ICOMIA library, “Avrupa Mavi Bayrak Kampanyası” http://www.icomia.com/library/library_search.asp?Search=marina

Klancnik, F.A.; 2000; “Marinas Serve As A Focal Point For Waterfront Development”; ICOMIA library, “Kıyı Gelişmeleri İçin Odak Noktası Olarak Hizmet Eden Yapılar; Marinalar” http://www.icomia.com/library/library_search.asp?Search=marina

Laselle, L.; 2000; “The Positive Aspects That We May Expect From A 'Coastal Management Plan’”; ICOMIA library, http://www.icomia.com/library/library_search.asp?Search=marina

Robinson, P.J.; 2000; “Marinas and Social Demands”; ICOMIA library, http://www.icomia.com/library/library_search.asp?Search=marina

http://www.kultur.gov.tr/portal/yazdir_tr.asp?belgeno=45574(son erişim: 11.12.2003)

http://www.kultur.gov.tr/portal/turizm_tr.asp?belgeno=45575(son erişim: 11.12.2003)

http://www.kultur.gov.tr/portal/turizm_tr.asp?belgeno=45576(son erişim: 11.12.2003)

http://www.kultur.gov.tr/portal/turizm_tr.asp?belgeno=45577(son erişim: 11.12.2003)

http://www.kultur.gov.tr/portal/turizm_tr.asp?belgeno=45578(son erişim: 11.12.2003)

<http://www.turcev.org/mavibayrak/analiz.htm> (son erişim: 08.01.2004)

http://www.mustafatasar.gen.tr/icraat!turizm!turizmin_cesitlendirilmesi.htm.(Son erişim: 27.10.2004).

<http://www.temperamentmagazine.com/tempcomponenten/marina-del-est-rondhoek.gif> (son erişim: 09.04.2007 / 18:35)

http://www.pneuboa.com/sortie_2005/vueduciel/bonifacio_2.jpg (son erişim: 02.04.2007 / 19:05)

<http://www.constructa-vente.com/programme-immobilier/M2/le-romanee/img/vue-port.jpg> (son erişim: 23.03.2007 / 17:42)

http://www.maxt.it/Sardegna_orientale/Ottiolu/Porto_Ottiolu.bmp (son erişim: 02.04.2007 / 11:23)

<http://homepage.hispeed.ch/bhny/Graphics/Aprilia%20google.jpg> (son erişim: 09.04.2007 / 14:20)

<http://www.cagnardette.com/images/grimaud.jpg> (son erişim: 12.02.2007 / 11:37)

<http://www.vincent-formica.com/Port-Camargue.jpg> (son erişim: 18.04.2007 / 18:36)

<http://www.photography-plus.com/fullPic.asp?picID=335> (son erişim: 13.03.2007 / 19:10)

www.turizm.gov.tr, (son erişim: 14.08.2006)

www.ulastirma.gov.tr, (son erişim: 17.08.2006)

EKLER

EkA. Alan Çalışması Kapsamında Görüşülen Kişiler

Türkiye genelinde yapılan alan çalışmasında marina işletmeci ve yöneticileri, sektörde deneyimli ve söz sahibi kişiler ile görüşmeler yapılmıştır.

Yılmaz Dağcı (Deniz Ticaret Odası Deniz Turizmi ve Dış İlişkiler Danışmanı – Kalamış Marina ve Ataköy Marina Eski Genel Müdürü)

Fatih Gorbon (Tekne Tasarımcısı – Prof. Dr. Mimar)

Cahit Üren (Türkiye Açıkdeniz Yarış Kulübü Başkanı)

Sedat Altunay (Ataköy Marina Genel Müdürü – Amatör Denizcilik Federasyonu Başkanı)

Yalçın Dülger (Ataköy Marina Genel Müdür Yardımcısı)

Deniz Akaltan (Ataköy Marina Liman ve Onarım Müdürü)

Vedat Midilli (SETUR Marinaları Genel Müdürü)

Emre Doruk (SETUR Kalamış Marina Müdürü)

Yücel Alibeyler (SETUR Ayvalık Marina Müdürü)

Hakan Tellioglu (SETUR Çeşme ve SETUR Kuşadası Marinaları Müdürü)

Nadir Hekimoğlu (SETUR Kuşadası Marina Teknik Atölyeler Şefi)

Ömer Karacalar (Milta Bodrum Karada Marina Müdürü)

Damla Ebussuudoğlu (Milta Bodrum Karada Marina Halkla İlişkiler Müdürü)

Ali Erkan Bezirgân (D-Marin Turgutreis Marina Müdürü - Doğuş Grubu Marinaları Genel Koordinatörü – Deniz turizm Birliği Yönetim Kurulu Üyesi)

Can Polat (Port Bodrum Yalıkavak Marina Müdürü)

Can Aksoy (Port Bodrum Yalıkavak Tesis Müdürü)

Çağlar Altuntaş (SETUR Netsel Marmaris Marina Müdürü)

Serhat Maya (SETUR Netsel Marmaris Marina ön büro ve liman şefi)

Ercan Güneştutar (Marmaris Martı Marina Müdürü)

Bilgin Özkaynak (Marmaris Yacht Marin Başkanı-Sahibi)

Şener Erdem (Marmaris Yacht Marin Müdürü)

Fatih Dağıstanlıoğlu (Marmaris Albatris Marina Müdürü)

İlkay Oygak (Port Göcek Marina Müdürü)

Onur Ugan (Port Göcek Marina ön büro şefi)

Artun Ertem (Club Marina – Göcek müdürü)

Nezih Akman (Skoepa Marina – Göcek müdürü)

Reşit Çınarlı (Fethiye Ece Marina Müdürü)

Tuncay Özses (SETUR Finike Marina Müdürü)

Umut Tepedenlioğlu (Park Kemer Marina Müdürü)

Zafer Ergül (SETUR Antalya Marina Müdürü – Akdeniz Üniversitesi Turizm bölümü öğretim elemanı)

Ek B. Alan Çalışması Görüşme Tutanağı

- 1- Marınanın yerinin seçim nedenleri nelerdir?
Bu yere kimler karar vermiş? (Devlet-yatırımcı-belediye...)
Proje hangi aşamalarla yapılmış?
- 2- Gelişim planları var mı?
Nedir?
Ne şekilde uygulanacaktır?
Neden ihtiyaç duyulmuştur?
- 3- Marınanın doğal çevre ilişkisi nasıl olmuştur?
Olumlu olumsuz yanları, yapılan uygulamalar nelerdir?
Bu uygulamaların zorlukları, başarı oranları?
- 4- Marınanın yapay çevre ile ilişkisi nasıl olmuştur?
Marina planlaması yapılırken çevreden etkilenmiş midir? (mimari olarak)
Çevrede daha sonra yapılan yapılar marinadan etkilenmişler mi?
Nasıl, ne boyutta, görülebilecek örnekler var mı?
- 5- Marınanın sosyal çevre ile ilişkisi nasıl?
Halka marınanın kattıkları neler olmuştur? (ekonomik olarak, sosyal olarak, kültürel olarak, denizcilik olarak)
Halkın marınanın oluşumuna-çalışmasına katkıları nelerdir, nasıl olmaktadır?
Marina bölgenin gelir düzeyine/gelişmesine katkı sağlayabildi mi?
Nüfusa etkileri nasıl oldu?
- 6- Turistik tesis olarak marınanın konumu?
Bulunduğu bölgede ekonomik olarak turizmdeki yeri?
Marina işletmeciliğinin bölgeye katkıları ve etkileri?
Marınanın turistler üzerindeki etkileri nelerdir? (turist sayıları, geliş nedenlerine etkileri gibi..)
- 7- Türkiye’de ve dünyada Denize artan ilgi, denize açılmaya artan ilgi bölgede de hissediliyor mu?
Bunda marınanın etkisi var mı?
Marina yerli halkın veya Türk halkının denize artan merakını değerlendiriyor mu?
Bu amaçla yapılan çalışmalar/bu amaca yönelik katkılar var mı?
- 8- Yeni yapılacak marınalar için doğal-yapay-sosyal çevreleriyle ilişkileri konusunda önerileriniz nelerdir?

ÖZGEÇMİŞ

1977 yılında İstanbul’da doğmuştur. Lise eğitimini İSTEK Vakfı Belde Lisesinde 1995 yılında tamamlamıştır. 1995 yılında Trakya Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Mimarlık bölümüne kaydını yaptırarak kaydını dondurmuş ve Rotary Uzun Dönem Öğrenci Değişim Programı ile bir yıl Cordoba, Arjantin’de eğitim görmüştür. 1996 yılında başladığı Trakya Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümünden 2000 yılında mezun olmuştur. Aynı yıl İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Anabilim Dalı Bina Bilgisi Programında yüksek lisans eğitimine başlamıştır. 2002 yılında “Mevcut Binaların Lüks Otellere Dönüştürülme Olanakları ve Tasarlama Yaklaşımları” başlıklı tezini tamamlayarak mezun olmuştur. Aynı yıl İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programında doktora eğitimine başlamıştır.

Yabancı dili İngilizce ve İspanyolca’dır.

2002 yılı kasım ayından beri Maltepe Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümünde araştırma görevlisi olarak görev yapmaktadır.