

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANLARI YÖNETİMİ VE
İSTANBUL ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sevcan UÇLAR

Şehir ve Bölge Planlaması Anabilim Dalı

Şehir Planlama Programı

HAZİRAN 2012

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANLARI YÖNETİMİ VE
İSTANBUL ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Sevcan UÇLAR
(502101807)**

Şehir ve Bölge Planlaması Anabilim Dalı

Şehir Planlama Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Mesture AYSAN BULDURUR

HAZİRAN 2012

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 502101807 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi **Sevcan UÇLAR'ın** ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “**BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANLARI YÖNETİMİ VE İSTANBUL ÖRNEĞİ**” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Prof. Dr. Mesture AYSAN BULDURUR**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Prof. Dr. Nilgün ERGUN**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Yrd. Doç. Dr. Mehmet Doruk ÖZÜGÜL
Yıldız Teknik Üniversitesi

Teslim Tarihi : **4 Mayıs 2012**
Savunma Tarihi : **4 Haziran 2012**

ÖNSÖZ

Yüksek lisans eğitimimde tez danışmanlığımı yürüten ve tezimin her aşamasında büyük bir sabırla bana yol gösteren sayın hocam Prof. Dr. Mesture AYSAN BULDURUR'a sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Yalnızca bu çalışmamda değil hayatımın her döneminde bana destekleriyle güç veren annem Meral UÇLAR'a, tez çalışmama mesleki bilgi ve görüşleriyle katkıda bulunan babam Hüseyin Nedret UÇLAR'a ve adlarını sayamadığım çok değerli hocalarım ve sevgili arkadaşlarıma ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

Haziran 2012

Sevcan Uçlar

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	ix
KISALTMALAR.....	xiii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xv
ŞEKİL LİSTESİ.....	xvii
ÖZET.....	xix
SUMMARY.....	xx
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Tezin Amacı	2
1.2 Tezin Kapsamı.....	2
1.3 Çalışma Yöntemi	3
2. BÜTÜNLEŞİK VERİ KIIYI, KIIYI YÖNETİMİ VE KIIYI PLANLAMASI	
KAVRAMLARI.....	5
2.1 Kıyının Tanımı	5
2.2 Kıyının Devletler için Önemi.....	6
2.3 Farklı Disiplinlerin Kıyı Konusuna Yaklaşımı	8
2.4 Tarihsel Süreç İçerisinde Kıyı Alanlarının Kullanımı.....	9
2.5 Kıyı Yönetimi ve Planlaması Kavramları	11
2.5.1 Kıyı planlaması kavramı	11
2.5.2 Kıyı yönetimi kavramı.....	11
2.5.3 Bütünleşik kıyı alanları yönetimi kavramı.....	12
3. DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE KIIYI YÖNETİMİ YAKLAŞIMLARI.....	19
3.1 Dünyada Kıyı Yönetimi ve Planlamasının Gelişimi	19
3.2 Dünyada Kıyı Yönetimi ve Planlaması Örnekleri.....	20
3.2.1 Fransa’da bütünleşik kıyı alanları yönetimi.....	21
3.2.2 Yunanistan’da bütünleşik kıyı alanları yönetimi.....	23
3.2.3 İngiltere bütünleşik kıyı alanları yönetimi	26
3.2.4 Almanya’da bütünleşik kıyı alanları yönetimi	31
3.2.5 ABD’de bütünleşik kıyı alanları yönetimi	37
3.3 Türkiye’de Kıyı Yönetimi ve Planlamasının Gelişimi	40
3.3.1 Kalkınma planlarında kıyı yaklaşımı.....	42
3.3.2 Yönetim programlarında kıyı yaklaşımı	46
3.3.2.1 İzmir Körfezi Kıyı Alanları Yönetimi Programı	47
3.3.2.2 Karadeniz Çevre Programı	48
3.3.2.3 Bodrum Yarımadası Kıyı Alanları Yönetimi Projesi.....	49
3.3.2.4 İskenderun Körfezi Çevre Yönetimi Projesi	50
3.3.2.5 Belek Kıyı Yönetimi Programı.....	51
3.3.2.6 Trabzon İlinde Kıyı Yönetimi Projesi.....	52
3.3.2.7 Çıralı Kıyı Yönetimi Projesi.....	52
3.3.2.8 Mersin Kıyı Bölgesi Entegre Planlama Projesi	54
3.3.2.9 Patara Özel Çevre Koruma Bölgesi	55

3.3.2.10	Avrupa Topluluğu Gökova Projesi.....	55
3.3.3	İdari yapılanmada kıyı yönetimi yaklaşımı	56
3.3.3.1	Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi.....	56
3.3.3.2	Türkiye Ulusal Çevre Eylem Planı (UÇEP)	57
3.3.3.3	Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Kıyı Envanter Şubesinin kurulması	57
3.3.3.4	Çevre Bakanlığı ÇED ve Planlama Genel Müdürlüğü Çevre ve Kıyı Yönetimi Şubesinin kurulması	57
3.3.4	Son dönem BKAY ve kıyı planlaması çalışmaları	58
3.3.4.1	İskenderun Körfezi (Adana-Mersin-Hatay) Kıyı ve Deniz Alanları Bütünsel Planı.....	58
3.3.4.2	Antalya Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetim Planı Projesi.....	59
3.3.4.3	İzmit Körfezi (Kocaeli - Yalova) Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi	61
3.3.4.4	Samsun Bütünleşik Kıyı Alanları Planlama Projesi.....	61
3.4	Hukuk Sisteminde Kıyılar	62
3.4.1	Geçmişten günümüze kıyılara yönelik yasal çerçeve	62
3.4.1.1	Osmanlı döneminde kıyıların hukuki statüsü.....	62
3.4.1.2	Cumhuriyet döneminde kıyıların hukuki statüsü	63
3.4.2	Kıyılarda Mülkiyet İlişkileri	74
3.4.2.1	Osmanlı döneminde kıyılarda mülkiyet ilişkileri.....	74
3.4.2.2	Cumhuriyet döneminde kıyılarda mülkiyet ilişkileri	76
3.5	Dünyada ve Türkiye’de Kıyı Yönetimi ve Planlamasının Karşılaştırılması	79
3.6	Türkiye’de Kıyı Planlaması ve Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Sorunları.....	83
3.6.1	Üst ölçekli yaklaşım eksikliğinden kaynaklanan sorunlar	83
3.6.2	Veri eksikliğinden kaynaklanan sorunlar	84
3.6.3	Yasal mevzuatın yetersizliğinden kaynaklanan sorunlar	85
3.6.4	Yetki karmaşasından kaynaklanan sorunlar	87
3.6.5	Plan hiyerarşisinin bozukluğundan ve plan eksikliğinden kaynaklanan sorunlar	90
3.6.6	Katılım eksikliğinden kaynaklanan sorunlar	91
3.6.7	Denetim, gözetim ve yaptırım eksikliğinden kaynaklanan sorunlar	92
3.7	Türkiye için Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Önerileri ve Modeli	93
4.	İSTANBUL’DA KIYIYA YÖNELİK YAKLAŞIMLAR	97
4.1	Tarihsel Süreç İçerisinde İstanbul	97
4.2	İstanbul’da Planlama ve İmar Çalışmalarında Kıyının Ele Alınışı	99
4.2.1	Cumhuriyetten önceki dönem	99
4.2.1.1	1923-1945 dönemi.....	99
4.2.1.2	1945-1955 dönemi.....	104
4.2.1.3	1955-1980 dönemi.....	105
4.2.1.4	1980- 2000 dönemi.....	106
4.2.1.5	2000 sonrası dönem	109
4.2.2	İstanbul Kıyı Alanlarını İlgilendiren Yasal Mevzuat.....	111
4.3	İstanbul İçin Üst Ölçekli Yaklaşımlar	117
4.3.1	Doğu Marmara Planlama Projesi	117
4.3.2	Çevre düzeni planları.....	118
4.3.3	Kıyı alanları master plan çalışması	123
4.4	Günümüzde İstanbul Kıyıları.....	123
4.5	İstanbul’da Kıyı Alanlarına Yaklaşım Önerileri	133
5.	SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER.....	137

KAYNAKLAR.....	141
ÖZGEÇMİŞ	148

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ATAK	: Akdeniz Ege Turizm Altyapısı ve Kıyı Yönetimi Projesi
BİB	: Bayındırlık ve İskan Bakanlığı
BKAY	: Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi
CAMP	: Coastal Area Management Programme
CZMA	: Coastal Zone Management Act
CZMP	: Coastal Zone Management Programme
ÇDP	: Çevre Düzeni Planı
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirme
DEFRA	: Department for Environment, Food and Rural Affairs
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
EUCC	: European Union for Coastal Conservation
GATAB	: Güney Antalya Turizmi Geliştirme Altyapı İşletme Birliği
GEF	: Global Environment Facility
ICAM	: Integrated Coastal Area Management
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İMP	: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
MAP	: Mediterranean Action Plan
METAP	: Mediterranean Environment Technical Assistance Programme
MPA	: Marine Protected Areas
NOAA	: National Oceanic and Atmospheric Administration
OCRM	: Ocean and Coastal Resource Management
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development
PAP	: Priority Action Programme Regional Activity Centre
RG	: Resmi Gazete
S.	: Sayı
SDAGE	: Schema Directeur d'Amenagement et Gestion des Eaux (France)
SMAPP	: Short and Medium Term Priority Environmental Action Programme
UÇEP	: Ulusal Çevre Eylem Programı
UNEP	: United Nations Environment Programme

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1: Türkiye'nin kıyı uzunluğu (Akkaya, 2004)	7
Çizelge 2.2: Kıyı Yönetimi Yaklaşımı (Vallega, 2001)	13
Çizelge 2.3: Kıyı yönetiminin geçirdiği evrim (Kay ve Alder, 2005).....	14
Çizelge 2.4: Bütüncül kıyı alanları yönetimi süreci (Duru'nun 2003'te atıfta bulunduğ u gibi, s.62)	16
Çizelge 3.1: Dorset kıyı stratejisi kapsamında ele alınan başlıklarda sorumlulukların dağılımı (Dorset Coast Strategy, 1999)	30
Çizelge 3.2: İskenderun Körfezi Çevre Yönetimi Projesinde Aktörlere Yönelik Stratejiler (UNEP Blue Plan, 1994)	51
Çizelge 3.3: Çıralı kıyı yönetimi planı çerçevesinde yerine gerilmesi gereken temel işlevler ya da etkinlik alanları (bugünkü durum) (Duru'nun 2003'te atıfta bulunduğ u gibi, s.288)	53
Çizelge 3.4: Kıyı Alanlarının Tanımlanması ve Düzenlemesine İlişkin Yayınlanan Kanun ve Yönetmeliklerin Kronolojik Sıralaması (url 15)	73
Çizelge 3.5: Dünya örnekleriyle Türkiye'nin BKAY süreçlerinin karşılaştırılması (Rupprecht Consult and International Ocean Institute, 2006)	80
Çizelge 3.6: Uygulanan BKAY stratejilerinin karşılaştırılması (Bkz: Rupprecht Consult and International Ocean Institute, 2006)	81
Çizelge 3.7: Fransa, Yunanistan, İngiltere ve Almanya'da incelenen yerel projelerle Türkiye'de son dönem kıyı yönetimi projelerinin karşılaştırılması	82
Çizelge 3.8: Türkiye'de kıyı alanlarında yetki ve sorumluluğ u olan kuruluşlar ve yasal dayanakları (BİB Antalya Raporu, 2010, s.11; yeni bakanlık düzenlemelerine göre revize edilmiştir.)	88
Çizelge 4.1: İstanbul'da kıyı alanlarını ilgilendiren planlar ve ilgili kuruluşlar	110
Çizelge 4.2: İstanbul kıyılarını etkileyen yasal mevzuatın kronolojisi	117

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1: Dünyada kıyı uzunluklarının karşılaştırılması	7
Şekil 2.2: 1907 yılında San Francisco Limanı'ndan görünüm (Url 2)	10
Şekil 3.1: Tez çalışmasının metodolojisi	21
Şekil 3.2: Rhone Nehri'nin konumu	22
Şekil 3.3: Rodos Adası'nın konumu	25
Şekil 3.4: Dorset'in konumu	28
Şekil 3.5: Lübeck'in konumu	34
Şekil 3.6: 3621 Sayılı Kıyı Kanunu'nda Kıyı Çizgisi, Kıyı Kenar Çizgisi, Dar Kıyı, Sahil Şeridi Tanımlarını Gösterir Kroki (01.07.1992 - 3830/2)	70
Şekil 3.7: Avrupa'da BKAY stratejilerinin uygulanma durumu (Rupprecht Consult and International Ocean Institute, 2006)	80
Şekil 3.8: Türkiye için bütünleşik kıyı alanları yönetimi modeli	96
Şekil 4.1: İstanbul'un Bizans dönemini gösteren William R. Shepherd tarafından 1923 yılında çizilmiş haritası (Url 16)	98
Şekil 4.2: Prost'un asistanı Jaubert tarafından 1943 yılında çizilen Eminönü Meydanı'na ait siluet	100
Şekil 4.3: Prost planına göre Gümüşsuyu yeşil alan düzenlemesi (Url 17)	102
Şekil 4.4: Henri Prost'un 1937 yılına ait İstanbul planı (Çelik, 1993, s.162)	103
Şekil 4.5: İstanbul turizm merkezileri (İMP, 2005, Kozaman'ın 2007'de atıfta bulunduğu gibi)	111
Şekil 4.6: Beykoz, Sarıyer, Üsküdar ilçelerinde sit alanlarının mekânsal dağılımları (Dinçer ve diğ., 2009)	112
Şekil 4.7: Eminönü, Fatih, Beyoğlu, Eyüp ilçelerinde sit alanlarının mekânsal dağılımları (Dinçer ve diğ., 2009)	113
Şekil 4.8: Boğaziçi Kanunu Ek Krokisi (RG, 22.11.1983, S.18229)	114
Şekil 4.9: İstanbul çevre düzeni planına göre çevresel sürdürülebilirlik açısından koruma alanları (ÇDP, 2009)	119
Şekil 4.10: İstanbul çevre düzeni planına göre Gümüşdere - Yeniköy arası kıyı rehabilite alanı (ÇDP, 2009)	120
Şekil 4.11: İstanbul çevre düzeni planına göre doğa odaklı turizm alanları	120
Şekil 4.12: İstanbul çevre düzeni planına göre mevcut ve öneri limanlar (ÇDP, 2009)	121
Şekil 4.13: İstanbul çevre düzeni planına göre liman gerisi lojistik bölgeleri (ÇDP, 2009)	121
Şekil 4.14: İstanbul çevre düzeni planında önerilen kruvaziyer limanlar	122
Şekil 4.15: İstanbul çevre düzeni planına göre mevcut ve öneri yat limanları	122
Şekil 4.16: İstanbul Avrupa yakasında plan mozaïği (İBB)	123
Şekil 4.17: İstanbul Anadolu yakasında plan mozaïği (İBB)	124
Şekil 4.18: Karaköy-Salıpazarı bölgesinin nazım planı ve çevre düzeni planı (İBB)	125

Şekil 4.19: Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'nda Galataport proje alanı (Url 20)	125
Şekil 4.20: Galataport alanı mevcut ve önerilen siluet	126
Şekil 4.21: Haydarpaşa mevkii ve yakın çevresinde nazım planların dağılımı (İBB)	127
Şekil 4.22: Haydarpaşa bölgesinin nazım planı ve çevre düzeni planı (İBB)	127
Şekil 4.23: Zeytinburnu Kazlıçeşme mevkii ve yakın çevresinde nazım planların dağılımı (İBB)	128
Şekil 4.24: Kazlıçeşme mevkiindeki gökdelenler (Url 21)	129
Şekil 4.25: Zeytinburnu Kazlıçeşme ve yakın çevresinde mevcut nazım plan ve çevre düzeni planı önerisi (İBB)	130
Şekil 4.26: Tarihi Yarımada Yönetim Planı Alanı'nda Kazlıçeşme gökdelenlerinin konumu (Url 22).....	130
Şekil 4.27: Beyoğlu-Rumeli Hisarı arası mevcut nazım plan ve çevre düzeni planı önerisi (İBB)	131
Şekil 4.28: Bezmi Alem Valide Sultan Camii ve yakın çevresi silueti (Arşivimden alınmıştır).....	132
Şekil 4.29: Dolmabahçe Sarayı'nın arkasında Şişli'den Maslak'a kadar uzanan gökdelenler aksı (Arşivimden alınmıştır)	133

BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANLARI YÖNETİMİ VE İSTANBUL ÖRNEĞİ

ÖZET

Kıyı alanları sahip oldukları doğal, sosyal, kültürel ve ekonomik potansiyellerle en çok tercih edilen alanlar olmuş, bunun sonucu olarak tarih boyunca yoğun insan faaliyetlerinin merkezi haline gelmişlerdir. Hızla artan nüfus ve kıyılardan her türlü toplumsal kümelerin yararlanma hakkı olması kıyılar üzerindeki baskıyı giderek arttırmış, sınırlı bir kaynak olarak kıyılar zamanla zarar görmeye başlamış ve doğal değerlerini kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya kalmışlardır.

Kıyılardaki yoğun kullanımların neden olduğu çevre sorunlarıyla mücadele etmek amacıyla dünyada ulusal ve uluslararası girişimler başlamıştır. İlk olarak kıyılardaki çevresel kirliliğe engel olmak amacıyla 1972 yılında ABD’de ortaya çıkan “kıyı yönetimi” kavramı zaman içinde derinleşerek, yerini daha kapsamlı ve çok yönlü bir yönetim anlayışını ifade eden “bütünleşik kıyı alanları yönetimi” kavramına bırakmıştır.

Bütünleşik kıyı alanları yönetimi dünya ülkelerinin yasal ve yönetsel mevzuatlarında yeni yeni yer edinmeye başlayan bir süreçtir. Buna karşın, özellikle Avrupa’daki birçok ülke bütünleşik kıyı alanları yönetimi konusunda ulusal strateji planlarını hazırlamış durumdadır. Bütünleşik kıyı alanları yönetimi kavramının öncüsü olan ABD’de ise çok daha yerleşmiş bir kıyı yönetim sistemi ve buna paralel sıkı bir yasal mevzuat ile idari yapılanma olduğu bilinmektedir. ABD ve Avrupa ülkeleriyle karşılaştırıldığında Türkiye’nin bütünleşik kıyı alanları yönetimi konusunda henüz emekleme aşamasında olduğu görülmektedir.

Türkiye’de kıyı yönetimi konusunda uluslararası antlaşmalara paralel olarak başlayan bir takım girişimler olsa da, bütünleşik kıyı alanları yönetimine ilişkin bir ulusal strateji geliştirilmiş ya da yasal-yönetsel mevzuatta kıyı yönetiminin yer edinmesine ilişkin bir çalışma yapılmış değildir. Bu nedenle şimdiye kadar kıyı yönetimi adı altında yapılan projeler beklenen başarıyı gösterememiştir. Son dönemlerde özellikle Avrupa ülkelerinden örnek alınarak Türkiye’nin seçilen bölgelerinde Çevre Bakanlığı tarafından yaptırılan bütünleşik kıyı alanları yönetim programları ise hem idari yapılanması hem de yasal mevzuatı yeterli ölçüde tanımlanmadığından tam olarak uygulanamamaktadır.

Tez çalışmasında Türkiye’nin bütünleşik kıyı alanları yönetimi konusundaki yetersiz durumu dünya ülkelerinden seçilen örneklerle karşılaştırmalı olarak gösterilmiş, Türkiye’nin en önemli kıyı kenti olan İstanbul’da kıyı planlamasının eksikliğinin yarattığı sorunlar ortaya konmaya çalışılmıştır.

INTEGRATED COASTAL ZONE MANAGEMENT AND A CASE STUDY OF İSTANBUL

SUMMARY

Coastal areas have become the most desired areas due to their natural, cultural and economic potentials, and as a result these areas have become the focal point of dense human activities. Approximately 50% of the world's population living in coastal areas is a clear indication of it. Its natural resources, transportation facilities, providing a suitable environment in terms of defense and communication, coasts are not only the edges of water; they are also indispensable focus for human settlements.

The fast growing population has increased the pressure on coastal areas and these places, which should be accepted as limited resources, have started to face harm and the potential danger of losing their natural values.

Even though it is defended that coastal areas should be utilized for public benefit legally and administratively, and that every member of the public should make use of these areas, this opinion stays mostly at theoretical level and cannot be implemented. As tourism sector brings coastal areas to the foreground, and people realize the merits that coastal areas offer, the economic value of these areas have further increased. The interest towards coastal areas has condensed and coastal areas started to be occupied rapidly.

The fast growing population on the coastal areas has increased the pressure there and these places, which should be accepted as limited resources, have started to face harm and the potential danger of losing their natural values.

Central and local administrations see coastal areas solely as a tool for economical development, and the main objective is mostly to get the biggest profit in the short term. This situation plays a determining role on the depletion of coastal areas. As the coastal areas started to take irreversible damage, some coastal countries have taken action to prevent further harm and the concept of “sustainability” for coastal areas has come to order. Various policies have been developed to limit the usage of coastal areas, prevent irreversible damages, to respect the common good in usage, and prevent coastal speculations, and coastal zone management has been the tool in implementing these policies.

National and international attempts to overcome the harms caused by dense usage of the coastal areas have started. The concept of "coastal zone management" has occurred to deal with the environmental pollution at coastal areas. First it is emerged as “Coastal Zone Management Act of 1972” in the USA and started to take part in the international area. In the eras where attempts to preserve the coastal areas have been initiated in the world, in our country the legal status of the coast consists of additional clauses to the 6785 development law. Over time, approaches suggesting socioeconomical development concurrent with the protection of coasts were developed, therefore the concept of “sustainability” which appeared during the same era, was included in coastal zone management.

Turkey has sided with the 1976 “Barcelona Convention for the Protecting of the Mediterranean” which resulted from “Mediterranean Action Plan” in 1980 as its first international participation about the coasts but had no coastal law at the time. Through the process, local scale studies started being performed over the world and Turkey passed its first coastal law in 1984. In Turkey, the Mediterranean Action Plan (MAP) has been in progress since 1987.

"Coastal zone management", which initially started to counter the environmental pollution at coastal areas has evolved over time and has been replaced by "integrated coastal zone management" concept which is both more versatile and more comprehensive. While the concept of “coastal zone management” only refers to a one-sided management actions, “integrated coastal zone management” refers to a multi dimensional management process that includes socioeconomic concerns, natural heritage and sustainability. As compared to coastal zone management, integrated coastal zone management comprises all sectors that are related to coasts. While the coastal zone management tries to find solutions for only a few specific problems, integrated coastal zone management aims to generate a progress for all actions of the coasts. The requirements of integrated coastal zone management are generally gathered under three headings: institutional and organizational structure, legal and administrative framework and financial resource. To create a successful coastal zone management process, these three headings must be set up strongly.

Integrated coastal zone management is a progress that has recently started to find place in the legal and administrative regulations of countries. On the other hand, many countries especially in Europe, have prepared their national strategic plans regarding integrated coastal zone management. In Turkey there is no developed national strategy or legal and administrative regulations regarding integrated coastal zone management, however there are several attempts parallel to international talks. Therefore, developed projects cannot fulfill the expectations. Legal and administrative structure of Turkey and the general approach to the planning process in Turkey have the important role of it.

The importance of coasts is on the agenda of Turkey for only 40 years. There was no special distinction for coastal areas; even coastal areas were seen as worthless and barren lands not suitable for agriculture. When the tourism started to come into prominence as a sector, economic profit of the coasts and new employment opportunities created by coasts have been understood and a rapid flow of capital towards the coastal areas started. In this period, there were no any restrictions on the acquisition of property on the sea side and these areas were acquired by private ownership. At that time, not only was there no legal tools prevent the acquisition of property on these areas, there was an encouragement for the acquisition of property because of the economic benefits. These encouragements caused unconcerned invasions in coastal areas.

Growing interest on coasts and increase in land speculations were necessitated to generate a legal solution for the coasts in Turkey. Preparation of legal structure started following the international enterprises about the protection of coasts. After a few attempts during the following years, finally the Coastal Act of 3621 is accepted in 1990. Although it is criticized that the Coastal Act of 3621 is quite insufficient and limited, it was pleasing that finally a coastal act was gained. But during the consecutive years there has been no change that will extend the scope of Coastal Act

of 3621 as it is expected, instead, recent changes and the additional clauses on the coastal act convert the coasts to vulnerable areas.

In this thesis study, a few examples from the world have been examined including France, Germany, England, Greece and the United States of America to consider the present situation of Turkey about the coastal zone management.. When the present situation of Turkey is analyzed with all its aspects and compared to the examined countries, the problems causing the failure of the coastal zone management process are determined as follows: lack of upper scale approach, lack of data, inadequacy of legislation, confliction of authority, lack of plans and lack of control, monitoring and enforcement.

Comparison of the examined countries has showed that none of the world's countries has been fully successful in coastal zone management process but there are good examples that can be inspiring for the process of coastal management in Turkey. Despite being significantly behind many European countries, coastal area management in Turkey is showing progress.

As it has been seen in approaches to integrated coastal zone management over the world, the concept of integrated coastal zone management has only recently started to find a place in the legal and administrative structures of countries. But at least, awareness has taken a place about that the coastal areas are the natural heritages and must be protected for the new generations. Almost all of the developed and many of the developing countries have been in the process of preparing their national strategic plans about the coasts and trying to insert the coastal zone management into their administrative and legal structure. Turkey is following these progresses behind.

As being Turkey's most important coastal city, İstanbul has not taken in an integrated approach with its coastal areas so far. Istanbul is Turkey's largest metropolis and the largest coastal city at the same time with its geographic location, dense population and the economic vibrancy. For this reason, coastal lands of İstanbul are very valuable both economically and culturally. There are many organizations and many regulations that have objectives regarding to the coast of İstanbul and generally the objectives which have the most economic profit prevail. Besides, authority over the coast of İstanbul has a very complex hierarchy and is not clearly defined. Decisions on the coasts of İstanbul generally come from upper authorities regardless of the holistic approach. Coasts of İstanbul are suffering from the lack of an integrated and comprehensive plan. High land speculations also prevent the preparation of an integrated plan or program. While there are many attempts for the preparation of coastal zone management programs in most parts of Turkey, İstanbul, the most significant coastal city of Turkey, has always been neglected. However the coasts of İstanbul are not only a natural heritage but also a deeply rooted historical and cultural heritage.

This thesis study aims to project the inadequate state of Turkey in terms of integrated coastal zone management. First the situation in Turkey about the coastal areas will be explained with its legal, administrative and planning aspects from past to present, and then comparison with the selected countries will be made. After examining the world's selected countries at national level and local level, all of the plans, programs or processes prepared in Turkey under the name of coastal zone management up to now will be mentioned shortly. And then İstanbul, as the largest coastal city of Turkey, will be addressed with the coastal policies. So that the problems resulting

from the lack of coastal planning will be determined for both Turkey and Turkey's most important coastal city, İstanbul.

1. GİRİŞ

Kıyılar tarih boyunca, toplulukların ilk yerleştikleri, ekonomik ve kültürel anlamda en çok tercih edilen alanlar olmuşlardır. Sahip olduğu doğal kaynakları, ulaşım olanakları, savunma açısından sağladığı uygun ortam, kıyıları sadece bir su kenarı olmaktan çıkarmış, insan yerleşimleri için vazgeçilmez bir çekim odağı haline getirmiştir. “Toprak ile su, bu iki dünya nimeti yan yana gelmekte, ayrı ayrı taşıdıkları değer in çok üstünde bir değer kazanarak kıyıları oluşturmaktadırlar. Dolayısıyla kıyılar, kentleşen ya da kentleşmiş arazilerin daha da üstünde bir anlam kazanarak bulunmaz nitelikler taşımaktadır” (Pala, 1975). Dünya nüfusunun yaklaşık %50’sinin kıyı alanları ve çevresinde yaşaması bunun açık bir göstergesi olmaktadır. Birleşmiş Milletler 2000 yılı nüfus Raporu’na göre 50 yıl içinde 6,3 milyar kişi deniz kıyısında yaşıyor olacaktır.

Kıyılar in sağladıkları türlü kullanım olanakları, hızla artmakta olan dünya nüfusu ve teknolojik gelişmeler, beraberinde gelen hızlı kentleşme ile birlikte kıyı alanları üzerindeki baskının gün geçtikçe artmasına neden olmuştur. Sınırlı bir kaynak olan kıyıların yasal ve yönetsel anlamda toplum yararına kullanılması ve kıyılardan toplumun her bireyinin yararlanması gerektiği savunulurken, ne var ki bu durum teoride kalmakta ve çoğunlukla hayata geçirilememektedir.

“Kıyının üretilmeyen, arttırılmayan kıt bir çevre değeri ya da bir doğal öge olduğu bilinmektedir” (Duru, 2003). Buna karşın kıyılardan yararlanma oranını arttırmak amacıyla farklı yöntemlere gidilmektedir. Önceleri kıyı alanlarındaki az katlı az yoğun yapılaşma yerini yüksek katlı çok yoğun yapılaşmaya bırakmaya başlamıştır. “Kıyılarda doğal olarak aşınma ve birikim olaylarıyla şekillenme devam ederken, kıyılar doldurularak denizden alan kazanılması gibi insan müdahalesiyle karşı karşıya kalınmıştır” (Döker, 2006).

Kıyıların turizm sektörüyle ön plana geçişi ve insanların kıyıların sunduğu değerlerin bilincine varması kıyıların ekonomik değerini daha da arttırmıştır. Kıyılara olan ilgi her geçen gün yoğunlaşmış ve kıyı alanları hızla işgal edilmeye başlamıştır. “Merkezi ve yerel yönetimler açısından kıyılar tamamen bir ekonomik kalkınma

aracı olarak değerlendirilirken, çoğu zaman kısa dönemde çok kazanç sağlamak asıl amaçtır” (Sesli ve diğ, 2003). Bu durum kıyı kaynaklarının tükenmesinde belirleyici rol oynamaktadır.

Kıyı alanları üzerindeki baskının giderek artması, bu alanlarda bir takım çevre sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Kıyı kaynaklarının geri dönülmez bir biçimde zarar görmeye başlaması, bazı kıyı ülkelerini bu konuda önlemler almak adına harekete geçirmiş ve kıyılarda “sürdürülebilirlik” kavramı gündeme gelmeye başlamıştır. Kıyı alanlarında kullanımı sınırlandırmak, geri dönüşü olmayan tahribatları engellemek, kullanımda kamu yararını gözetmek ve kıyı spekülasyonlarını önlemek amacıyla çeşitli politikaların geliştirilmesi yoluna gidilmiş ve araç olarak da kıyı yönetimi kullanılmıştır. İlk olarak Ekim 1972’de Amerika Birleşik Devletleri’nde “Coastal Zone Management Act of 1972” (Amerika Birleşik Devletleri Kıyı Bölgesi Yönetimi Yasası) ile gündeme gelen kıyı yönetimi, aslında bir “kaynak yönetimi” olarak tanımlanmaktadır. 1976 yılında imzalanan Akdeniz Eylem Planı ile Akdeniz ülkelerinde de yerini alan kıyı yönetimi kavramı 1992 Rio Konferansı ile yeni bir boyut kazanmıştır. Ülkemizde de 1987 yılından bu yana Akdeniz Eylem Planı doğrultusunda çalışmalar sürmektedir.

1.1 Tezin Amacı

Bu çalışmanın amacı, kıyı alanlarının önemini ve ayrıcalığını belirterek kıyı alanlarının korunmasında ve sürdürülebilirliğinde planlamanın rolünü vurgulamak, kıyı alanları yönetiminin gerekliliği üzerinde durarak bu konuda Türkiye’nin yetersiz durumunu başta dünya örnekleriyle Türkiye’nin çeşitli illerinde yapılmış pilot projeleri karşılaştırarak ve ülkemizin en önemli kıyı kenti olan İstanbul’u inceleyerek ortaya koymaktır.

1.2 Tezin Kapsamı

Bu tez kapsamında Türkiye’de kıyı yönetimi ve planlaması konusunda bugüne kadar gelinen durum karşılaştırmalı bir şekilde ortaya konarak İstanbul kıyılarına yönelik olarak alınan kararın değerlendirilmesi yapılacaktır.

Beş bölümden oluşan tez çalışmasının birinci bölümünde tezin amacı, kapsamı ve yöntemi açıklanmıştır.

İkinci bölümde genel olarak kıyı kavramından bahsedilecek ve kıyıları herhangi bir kara parçasından farklı kılan nitelikleri ortaya konacaktır. Kıyı yönetimi ve planlaması kavramlarına değinilerek bütünleşik kıyı alanları yönetiminin ortaya çıkışı incelenecektir.

Üçüncü bölümde dünyada ve Türkiye’de kıyı alanları yönetiminin gelişimine değinilerek Türkiye’de şimdiye kadar yapılmış kıyı yönetimi çalışmaları ile dünyada seçilen ülkelerde kıyı yönetimi çalışmaları incelenecektir. Geçmişten günümüze ülkemizde kıyıların geçirdiği hukuki süreç sıralanacak ve kıyılardaki mülkiyet ilişkilerinden bahsedilecek ve kalkınma planlarında kıyının ne şekilde ele alındığına değinilecektir. Bölüm sonunda dünya örnekleriyle Türkiye’nin kıyı yönetimi anlayışları arasında karşılaştırma yapılarak Türkiye’nin kıyı yönetimi sorunları ortaya konacaktır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde alan çalışması olarak İstanbul örneği, kentsel kıyı kullanımı nitelikleriyle incelenecektir. İstanbul ilinde kıyı kullanımının geçmişten günümüze değişiminden bahsedilecek, planlama çalışmalarında kıyının ne şekilde ele alındığı üzerinde durulacaktır. İstanbul’un kritik noktalarında kıyıya yönelik alınan kararların bir değerlendirmesi yapılarak İstanbul kıyı alanlarına yaklaşımı önerileri getirilecektir.

Çalışmanın son bölümünde ise önceki bölümlerde bahsedilen konular ışığında ortaya konan durumunun tespiti ile varılan sonuçların bir değerlendirmesi yapılacaktır.

1.3 Çalışma Yöntemi

Çalışmada iki tür yöntem izlenmektedir. Bunlardan birincisi literatür taramasına dayalı araştırmadır. Bu araştırma, konuyla ilgili yazılmış kitaplar, tezler, makaleler ve yapılmış sempozyumların incelenmesi ile konuyla ilgili yasalar, yönetmelikler ve planların incelenmesini kapsamaktadır. İkincisi ise alan araştırmasına dayalıdır. Bu araştırma ise konuyla ilgili belediyeler, bakanlıklar ve diğer ilgili kurumlarla görüşülmesi ile bu kurumlardan gerekli verilerin toplanmasını içermektedir. Literatür taraması ve alan araştırmalarına dayalı veriler değerlendirilerek Türkiye’nin kıyı yönetimi konusundaki mevcut durumu ortaya konmuş, dünyadan incelenen örneklerle karşılaştırması yapılmıştır.

2. BÜTÜNLEŞİK VERİ KIYI, KIYI YÖNETİMİ VE KIYI PLANLAMASI KAVRAMLARI

2.1 Kıyının Tanımı

Türk Dil Kurumu’nun tanımına göre kıyı, en genel ifadeyle “Kara ile suyun birleştiği yer” olarak tarif edilmektedir. Oysa ki kıyıyı şekillendiren birçok farklı fiziksel etmen ve doğal süreç bulunmaktadır. Bu da, kıyının sürekli değişen dinamik bir yapıya sahip olmasına neden olmaktadır. “Kıyı, genişliği meteorolojik olaylarla değişen, deniz, göl ve akarsularda suyun karaya temas ettiği sınır çizgisi olarak da tanımlanabilir” (Kıbaroğlu ve diğ, 2009).

Avrupa ülkeleri arasında bilgi paylaşımı amacıyla kurulan AB Encora Coastal Portal’ın kıyı terimleri sözlüğünde ise kıyının tanımı şu şekilde yapılmaktadır: Sahil şeridinden, yüzey şeklinde büyük değişimlerin görülmeye başladığı ve sahil şeridindeki süreçten etkilenmeyen iç kısımlara doğru uzanan arazi parçasıdır. Sahil şeridindeki ana yüzey şekilleri kum tepelikleri, kayalıklar, dalgakıranlar ve setler tarafından korunmakta olabilen alçak alanlardır. (Url 1)

Jeomorfolojik açıdan bakıldığında “Kıyı, doğal bir yeryüzü biçimi olarak, deniz, göl ve akarsularda suyun karaya temas ettiği, su ve kara yönünde uzunlamasına devam eden bir sınır çizgisi ya da alt sınırını bu temas çizgisinin oluşturduğu, genişliği meteorolojik olaylara göre değişebilen alan olarak tanımlanmaktadır” (İzbrak, 1969).

“Doğal bir yeryüzü biçimi olarak jeomorfolojinin konusunu oluşturan bir kavram olmanın yanı sıra, kıyı, hukuk düzeni tarafından kendisine bir takım sonuçlar bağlanmış hukuksal bir kavramdır” (Akın 1998, Kıran’ın 2008’de atıfta bulunduğu gibi, s.18).

04.04.1990 tarih ve 3621 sayılı, 01.07.1992 tarih ve 3830 sayılı Kıyı Kanunu’na göre kıyıya ilişkin tanımlar şu şekilde sıralanmaktadır:

Kıyı çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgidir.

Kıyı Kenar çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturulduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırır.

Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alandır.

Sahil şeridi: (Değişik tanım: 01.07.1992 - 3830/1 md.) Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alandır.

Dar Kıyı: Kıyı kenar çizgisinin, kıyı çizgisi ile çakıştığı alandır. (RG, 17.04.1990, S.20495)

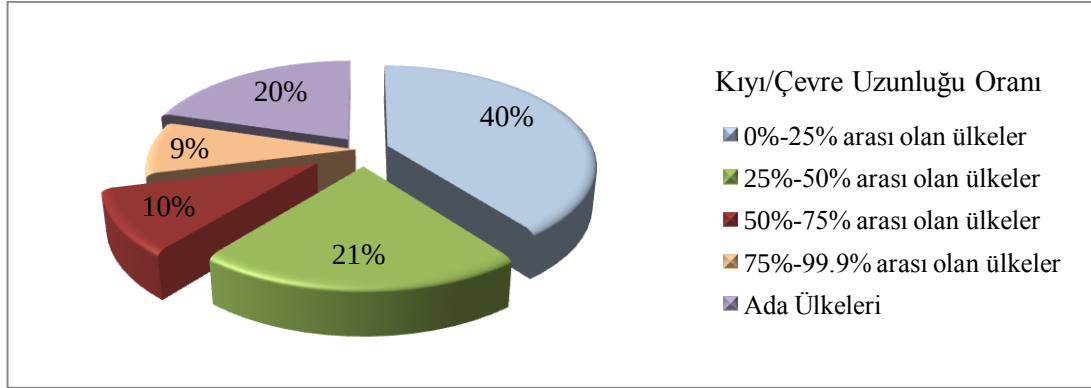
Kıyı kanununda görüldüğü gibi, kıyının fiziksel ve coğrafi tanımlarının yanı sıra hukuksal tanımları da bulunmaktadır. Kıyının hukuksal olarak tanımlanabilmesi için bazı değişmez ifadeler yüklenmesi gerekmektedir. Kıyı kanununda geçen kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi ve 50 m, 100 m gibi kesin çizgiler, bu değişmez tanımları oluşturabilmek için getirilmiş olan fazlasıyla genel ifadelerdir. Oysa kıyı denilen oluşum, bulunduğu coğrafyaya göre farklı özellikler gösterdiği gibi, aynı zamanda aşınma, gelgitler, fırtına ve küresel ısınma gibi doğal olaylarla da sürekli bir değişim içerisinde. Bu nedenle kıyılara ilişkin alınan kararlarda her bir alana yönelik özel politikalar geliştirilmelidir.

2.2 Kıyının Devletler için Önemi

"Bir ülke için kıyıların ve kıyı kaynaklarının önemi, çeşitli kriterlere bağlı olarak ölçülebilmektedir. Bunlardan ilki, kıyı uzunluğunun ülkenin toplam yüz ölçümüne oranıdır. İkinci bir ölçüt, kıyı uzunluğunun ülke sınır uzunluğuna oranıdır" (Ünal, 1997, Sesli ve diğ, 2003'te atıfta bulunulduğu gibi) Dünyada toplam 156 ülkenin deniz ya da okyanusa kıyısı bulunurken 40 tanesinin hiç kıyısı bulunmamaktadır. (www.tr.wikipedia.org-kıyı)

Bununla birlikte Türkiye'de kıyı uzunluğunun toplam ülke sınır uzunluğuna oranı %73,3'tür. dünya ortalamasının %55,09 olduğu düşünüldüğünde bu oranın ortalamanın oldukça üstünde olduğu söylenebilir. Şekil 2.1'de dünyada tüm ülkelerde toplam kıyı uzunluğunun ülke sınırları uzunluğuna göre karşılaştırılması

yapılmıştır. Dünyada kıyısı olan ülkelerin baz alınarak oluşturulduğu grafikte bu grubun yaklaşık %20'si ada ülkeleri iken, kıyı/çevre uzunluğu oranı %50'den fazla olan ülkeler yaklaşık %19'unu oluşturmaktadır.



Şekil 2.1: Dünyada kıyı uzunluklarının karşılaştırılması

Tüm yeryüzünde toplam kıyı uzunluğunun 312.000 km olduğu bilinmektedir. Türkiye, 8.333 km'lik kıyı uzunluğuyla tüm dünyadaki toplam kıyı uzunluğunun %2,67'sini oluşturmaktadır. Avrupa, Asya, Afrika ve Karadeniz ülkelerinin arasında, en uzun kıyı şeridiyle stratejik açıdan oldukça önemli bir konuma sahiptir. Çizelge 2.1'de Türkiye'nin kıyı uzunlukları gösterilmiştir.

Çizelge 2.1: Türkiye'nin kıyı uzunluğu (Akkaya, 2004)

Bölge	Kıyı Sınırı	Uzunluk/km
Karadeniz Kıyısı	Bulgaristan Sınırı-Rumeli Feneri	177
	Anadolu Feneri-BDT Sınırı	1.518
İstanbul Boğazı	Kız Kulesi-Anadolu Feneri	35
	Sarayburnu-Rumeli Feneri	55
Marmara Kıyısı	Çardak Feneri-Kız Kulesi	663
	Çankaya Burnu-Sarayburnu	264
Ege Kıyısı	Dalaman Nehri-Kumkale Burnu	2.593
	Kale Burnu-Çankaya Burnu	78
Akdeniz Kıyısı	Suriye Sınırı-Dalaman Nehri	1.577
Adalar Kıyısı	Marmara Adaları Kıyısı	252
	Karadeniz Adaları Kıyısı	6
	Akdeniz Adaları Kıyısı	130
	Ege Adaları Kıyısı	679
TOPLAM	Türkiye Ulusal Kıyı Uzunluğu	2.333

2.3 Farklı Disiplinlerin Kıyı Konusuna Yaklaşımı

Kıyının algılanması ve değerlendirilmesi konusunda farklı disiplinlerin kendilerine özgü yaklaşımları bulunmaktadır. Jeomorfologların yaklaşımına göre “Kıyı; su ile kara kütlesi arasında geçiş zonu niteliği taşıyan, kendi karakteristik özelliklerine sahip yeryüzü şekillerinden biridir. Bir jeomorfoloji [jeomorfolojik] birim olarak Kıyı Kıyı çizgisi, Karasal kıyı kenar çizgisi, Önkıyı, Artkıyı, Yakın kıyı, Açık kıyı, Denizel kıyı kenar çizgisi gibi elemanlar ve bu elemanları tanımlayan yer şekillerinden oluşur” (Turoğlu, 2010). Jeomorfologlar kıyıyı bir çizgiden çok, falezlerin gerisinden itibaren karanın içerisine doğru uzanan, sınırları doğal olaylara göre değişiklik gösteren dinamik bir alan olarak ifade etmektedir.

Çevre bilimi açısından kıyı, kara ortamı ile deniz ortamının etkileşim alanı olan, birçok canlı türünü barındıran, hassas dengelere sahip bir doğal ortamdır. Bu nedenle kıyılarda ve denizde yapılacak her türlü insan faaliyeti bu doğal ortama kalıcı bir tahribat verebileceğinden ekolojik taşıma kapasitelerinin aşılması büyük önem arz etmektedir.

“Doğal bir yeryüzü biçimi olarak kıyı; jeomorfoloji, coğrafya, ekoloji vb. bilimlerin konusu olduğu kadar zaman içerisinde kazanmış olduğu sosyo-ekonomik [sosyoekonomik] önemle birlikte hukuk sistemi tarafından kendisine birtakım sonuçların bağlandığı bir kavram haline gelmiştir” (Akın, 1998, Akkaya’nın 2004’te atıfta bulunduğu gibi, s.13). Kıyılar, sosyoekonomik değerinin anlaşılmasıyla birlikte, hukuksal sistemin bir parçası olmuşlardır. Hukuksal açıdan kıyı, jeomorfolojik tanımları bazı kesin ifadelerle bağlamaktadır. Yasaların uygulanabilir olması için kıyı konusunda sabit tanımların bulunması gerekmektedir. Hukuksal olarak kıyılar, üzerinde yapılaşma ve mülkiyet haklarının karar altına alındığı, yararlanma biçimlerinin belirlendiği özel alanlar olarak nitelendirilebilir.

“Ekonomistlerin kıyılara ve doğal kaynaklara bakış açısı ‘serbest mal’ şeklinde olmuştur. Ekonomik çevrelerde kıyının tanımlanmasında, mülkiyet ilişkilerini ön plana çıkaracak şekilde kavramsal tanımlara yer verildiği görülmektedir” (Kibaroglu ve diğ., 2009). Merkezi ve yerel yönetimlerin kıyı alanlarına bakış açısının da çoğunlukla ekonomik kalkınma aracı şeklinde olduğu görülmektedir. Bu bakış açısı kentlerde kıyı alanlarında spekülasyonları arttırmakta ve bu spekülasyonlardan elde edilen büyük kazançlar kıyı konusunda alınan kararları esnetmektedir. Kıyı alanının

tabi olduğu her türlü yasa, yönetmelik ve plan kararlarına karşın, aşırı rant potansiyeli nedeniyle yasa dışı uygulamalar ve plan revizyonları, noktasal plan değışikliğı kararları ile kıyı üzerindeki baskıların giderek arttığı görölmektedir.

Mimarlık disiplininde ise kıyı, herhangi bir kent parçasından çok daha farklı ve ayrıcalıklı bir alandır. Kıyının insanlar için sunduğı yaşam alanı, sanayi ve ticaret için sunduğı türlü olanaklar, ulaşım için sunduğı kolaylıklar, tarih boyunca uygarlıkların ilk yerleşim yeri olarak burayı tercih etmelerine neden olmuştur. Dolayısıyla kıyı, kentin en dinamik alanıdır. “Tasarımcının kıyıları değerlendirme, görme biçimi, kimliğinin, mesleki çizgisinin bir yansımasıdır. Mesleğin güncel konusu olan iyileştirme projelerinde, fiziksel, sosyal ve kültürel çöküntü alanlarına dönüşmüş bölgelerde yeni kentsel yaklaşımlar tanımlamakta ve kentle kıyının bütünleşme arayışları sürdürölmektedir” (İncedayı, 2006).

2.4 Tarihsel Süreç İçerisinde Kıyı Alanlarının Kullanımı

Tarihin başlangıcından bu yana su, insan yaşamının vazgeçilmez bir parçası olmuştur. Suyun insan hayatındaki önemi, onu hep suya yöneltmiştir. İlk uygarlıkların Mezopotamya’da Dicle, Fırat ve Nil Nehri’nin oluşturduğu değeri topraklarda, İndus, Ganj gibi akarsuların çevresinde, Asi, Büyük Menderes, Küçük Menderes, Bakırçay gibi nehirlerin oluşturduğu Akdeniz boyunca uzanan verimli vadilerde yerleşmiş olmaları bunun doğal bir sonucudur.

Kıyı alanlarının yerleşim yeri olarak tercih edilmelerinin altında şu sebepler yatmaktadır:

- Su ihtiyacının karşılanması,
- Doğal kaynaklara yakınlığı,
- Savunma açısından uygun ortam sağlaması,
- İklimsel olarak iç kesimlere göre daha ılıman olması,
- Ulaşım olanakları sağlaması,
- Ticaret akışını kolaylaştırması,
- Eşsiz bir manzara yaratması,
- Algısal olarak zengin kentsel imgeler sunması, (Önemli, 2007)

- Akışlar mekânı olması, (Önemli, 2007)
- Yaşam, güç ve zevk kaynağı olması

Sanayi devriminden önce kıyı alanları konut ve ticaretin yoğunlaştığı alanlar olmuşlardır. Tatlı su kıyıları daha çok tarımsal amaçlı kullanılmıştır. Sanayi devriminin ardından, doğal kaynaklara yakın olması, su varlığı, atıkların deşarj alanı işlevi görmesinin yanı sıra, ulaşım ve nakliye açısından avantajlı olması, kıyıları zaman içerisinde kentin sanayi alanına dönüştürmüştür. Bunda, kentte alınan her türlü kararda olduğu gibi, ekonomi ve politikanın da rolü büyüktür. Deniz ulaşımı, yük ve insan taşımacılığında birincil ulaşım modu olmuş, buharlı trenlerin icadıyla denizle kıyı arasındaki ulaşım bağlantıları güçlenmiş, böylelikle kıyı kentleri birer liman kentine dönüşmeye başlamıştır. Şekil 2.2’de 1900’lü yıllarda San Francisco Limanı’ndaki sanayi alanının görünümü verilmiştir. Bu dönemde liman kentleri aynı zamanda bilgi, düşünce ve kültür merkezleri haline gelmişlerdir. Ekonomi ve teknolojiye değişimler kara ve hava taşımacılığının gelişmesi ile limanlar terk edilmeye başlanmıştır.



Şekil 2.2: 1907 yılında San Francisco Limanı’ndan görünüm (Url 2)

Sanayinin kıyıda yarattığı tahribatın ve kıyı alanlarındaki her türlü insan etkinliğinin, kıyının taşıma kapasitesini zorladığı ve geri dönüşü olmayan çevre sorunları yarattığı gerçeği, kıyı konusunda insanları çeşitli önlemler almaya itmiştir. Özellikle 1980’lerden sonra üretim ve deniz teknolojisindeki gelişmeler, sanayinin kıyıdan desantralizasyonunu sağlamıştır. Bu durum, kıyı şehirlerinde sanayiden boşalan alanın yeniden yapılanmasını ve yeni işlevler kazandırılmasını gündeme getirmiştir.

Tasarımsal açıdan kıyı ile kent ilişkisinin güçlü bir şekilde kurulması temel hedefken, böyle bir doğal ortamdan her türlü toplumsal kümenin yararlanabilmesi düşüncesi, kıyı alanlarının işlevsel olarak rekreasyon, eğlence, ticaret, konaklama, sosyal ve kültürel etkinlik alanları olarak şekillenmesinde rol oynamıştır.

2.5 Kıyı Yönetimi ve Planlaması Kavramları

Kıyı yönetimi ve planlaması, kıyı alanlarının korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması amacıyla, sahip olduğu doğal değer ile sosyal, kültürel, ekonomik ve stratejik ihtiyaçlardan dolayı kıyıdan yararlanmak isteyen farklı toplumsal kümeler arasında dengenin kurulmasını sağlayan hukuksal ve teknik araçlar bütünüdür.

2.5.1 Kıyı planlaması kavramı

Kıyı planlaması, ülkemizde temelini Kıyı Kanunu ve İmar Kanunu'ndan alan kamu yararı ve sürdürülebilirlik çerçevesinde kıyı alanlarının kullanım şekillerini belirleyen, esnek, dinamik, yol gösterici bir araçtır. “Kıyı alanlarının planlanması; [planlanmasının] hukuk devleti ilkesine uygun, yararlanmada eşitlik ve kamu yararı öncelikli, tarafsız, kent planlama stratejilerini içeren politik kaygı ve endişelerden uzak katılımcı nitelik taşıması gerekmektedir” (Akkaya, 2004). Kıyı planlamasının temel ilkesi, kıt ve üretilemeyen bir kaynak olan kıyının sürdürülebilirliğinin sağlanmasıdır. “Kıyı planlamasında esas strateji sürekli ve dengeli bir iktisadi kalkınma çerçevesinde insan sağlığını ve doğal dengeyi korumak, doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımına olanak verecek biçimde kullanmak ve doğal çevreyi yaşanır bir ortam haline getirmeyi amaçlamak olmalıdır” (Akkaya, 2004).

2.5.2 Kıyı yönetimi kavramı

“Kıyı alanları, zengin kaynak çeşitliliği nedeniyle insan etkinliklerinin yoğunlaştığı ve kaynak kullanımlarının çelişmesi nedeniyle de bir yönetime ihtiyaç duyulan önemli alanlardır” (Bahar, 2007). Kıyının korunması ancak başarılı bir yasal yönetsel sistemin oluşturulmasıyla mümkündür ve bu sistemde en üst ölçekte kıyı alanlarının yönetimi gelmektedir. Kıyı alanları yönetimi, kıyı alanlarında sürdürülebilir bir gelişme için kıyı olanaklarından dengeli yararlanılmasını hedefleyen, kıyının ekonomik ve sosyal hayatta ne şekilde yer alacağını ve bu alanların çevresiyle

etkileşimlerinin nasıl olması gerektiğini belirleyen bir idare biçimi, bir kaynak yönetimi sürecidir.

“Kıyı alanları yönetiminin amacı, kıyı alanlarının duyarlı, sınırlı ve baskı altındaki mekânlar olduğu göz önüne alınarak, kamu ve yerel grupların uyumlu ve birlikte eylemlerine olanak verecek entegre politika ve stratejilere dayalı bir yönetim biçiminin oluşturulmasıdır” (Sesli ve diğ, 2003).

Kıyı alanları yönetiminin genel amaçları:

- Uyumlu ve dengeli kullanımı teşvik etmek için ilgili tüm sektörleri kapsayan entegre bir politika ve karar alma süreci sağlamak,
- Kıyı alanlarının mevcut ve tasarlanmış kullanımlarını ve bunların karşılıklı etkilerini belirlemek,
- Kıyı yönetimi ile ilgili iyi tanımlanmış konular üzerinde yoğunlaşmak,
- Önemli projelerin etkilerinin önceden değerlendirilmesi ve sistematik biçimde gözlenmesi de dâhil olmak üzere, proje planlamasında ve uygulanmasında koruyucu ve ihtiyati yaklaşımlar kullanmak,
- Kirlilik, deniz erozyonu, kaynak kaybı ve yaşam ortamının tahrip olması da dâhil olmak üzere, kıyı ve deniz alanlarının kullanımı sonucunda meydana gelen değer değişikliklerini yansıtan, ulusal kaynak ve çevre muhasebesi gibi yöntemlerin geliştirilmesi ve uygulamasını teşvik etmek,
- İlgili bireylerin, grupların ve örgütlerin mümkün olduğu ölçüde, ilgili bilgilere erişmesini sağlamak, kendilerine uygun düzeylerde planlama ve karar alma süreçlerine katılma ve istişarelerde bulunma fırsatı tanımak, olarak özetlenebilir. (Erginöz, 1998)

Kıyı alanları yönetiminde ilk çalışmalar Amerika Birleşik Devletleri’nde başlamış, 1972 yılının Ekim ayında “Coastal Zone Management Act of 1972” (kıyı bölgesi yönetimi yasası) çıkarılmıştır. O dönemde yaklaşımları itibariyle başarılı bulunan bu çalışmanın ortaya çıkmasının temelinde, kıyılarda yaşanan çevre sorunları bulunmaktadır. 1980’lere kadar birçok ülkede benzer girişimler olmuş, çoğunlukla sadece belirli bir kıyı alanında spesifik sorunların çözülmesine yönelik programlar uygulanarak yapılan çalışmalar kıyı alanlar yönetimi olarak adlandırılmıştır.

2.5.3 Bütünleşik kıyı alanları yönetimi kavramı

Kıyı alanlarının yönetiminde önceleri tek yönlü yaklaşımların benimsendiği görülmektedir. “Basit anlamda kıyı alanları yönetimi yaklaşımında kıyı alanlarına

ilişkin sorunlar tek tek ele alınmakta, bu sorunların birbirleriyle bağlantıları ve etkilerini dikkate alan bir süreç izlenmemektedir” (Akkaya, 2004). Kıyı alanlarında söz sahibi olan birden fazla kurumun yer alması ve her birinin farklı yetkilere sahip olması, bazen aynı konuda ve aynı yerde birden çok kurumun yetki sahibi olması, ya da aksine bazı konularda ve yerlerde yasal yönetsel boşlukların ortaya çıkması, bu kurumların birbiriyle rekabet halinde olması, farklı bakış açılarına ve farklı anlayışlara sahip olmaları, çalışanlarının farklı eğitimler almış olmaları, çoğunlukla birbirlerinin faaliyetlerinden haberdar olmamaları ve aralarında eşgüdümün sağlanmaması yeni sorunlara yol açmaktadır. (Cicin-Sain ve diğ, 1998) “Kıyı bölgelerini yönetme işinin, tek sektöre dayalı olarak yapılmasının ve sorun giderme çabalarının parçacıl bir yaklaşım doğrultusunda sürdürülmesinin çok da başarılı sonuçlar vermediği zamanla anlaşılmaya başlamıştır” (Duru, 2003). Kıyı alanlarındaki etkinliklerin ve sektörel çeşitliliğin artması, insan aktivitelerinin aynı oranda yoğunlaşması, birbirini etkileyen karmaşık faaliyetlerin ve sektörlerin yatırım ve kullanım çatışmaları ve ilgili kurumların yetki karmaşası, kıyının daha bütüncül bir yaklaşımla ele alınması gerekliliğini ortaya çıkarmış, tüm bu sürecin yönetimi de “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi” olarak literatüre yerleşmiştir. Çizelge 2.2’de kıyı yönetimi yaklaşımının gelişimi verilmiştir.

Çizelge 2.2: Kıyı Yönetimi Yaklaşımı (Vallega, 2001)

Dönem	Yönetim Şekli	Ana Hedefi
1960’ların sonları	Tekil kullanım yönetimi	-Kıyı erozyonu -Temel kullanımların gelişimi (liman, turizm)
1970’ler	Çoklu kullanım yönetimi	-Çevresel koruma -Ekonomik olarak öncü kabul edilen çoklu kullanımlar
1980’ler	Kapsamlı yönetim	-Çevresel koruma ve muhafaza -Tüm mevcut kullanımların yönetimi eğilimi
1990’lardan itibaren	Bütünleşik yönetim	-Ekosistemin korunması ve sürdürülebilir kullanımın gelişimi

“Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi, kıyı alanlarını ve kaynaklarını etkileyen tüm sektörel faaliyetleri kapsamına alan ekonomik ve sosyal boyutların yanı sıra çevresel ve ekolojik kaygılara da yer veren geniş kapsamlı bir yaklaşımı ifade etmektedir” (Akkaya, 2004). “Bilgi toplama, planlama, karar verme, yönetim ve uygulamanın

izlenmesi gibi bir tam döngüyü içeren BKAY [Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi], tüm paydaşların, bilgilendirilmiş katılımını ve işbirliğini kullanarak, belirli bir kıyı alanındaki amaçları değerlendirmeyi ve bu amaçlara ulaşmak için gereken eylemleri gerçekleştirmeyi hedefler” (Bahar, 2007).

1980’li yıllardan itibaren bütünleşik kıyı alanları yönetimi özellikle gelişmiş ülkelerde uygulanmaya başlanmıştır. 1992 yılında Brezilya’nın Rio kentinde düzenlenen Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı’nda bütünleşik kıyı yönetimi yaklaşımı, kıyıların sürdürülebilirliği ve kalkınmasında bir araç olarak ortaya konmuştur. “Son yıllarda kıyı yönetimindeki gelişmelerin büyük ölçüde, uluslararası örgütler tarafından yönlendirildiği görülmektedir” (Duru, 2003).

Bütünleşik kıyı alanları yönetimini geleneksel kıyı yönetiminden ayıran bir diğer önemli fark ise kapsadığı alandır. Literatürde “coastal area management” ya da “shore management” olarak geçen kıyı yönetiminden farklı olarak bütünleşik kıyı alanları yönetimi kavramında “coastal zone management” gibi ifadelerin kullanılmaya başlandığı görülmektedir. Kıyının denizle karayı ayıran bir hat olarak değil de etki alanı ile birlikte bir bölge olarak ele alınması gerektiğinin farkına varılmıştır. Çizelge 2.3’te kıyı yönetiminin geçirdiği evrim gösterilmiştir.

Çizelge 2.3: Kıyı yönetiminin geçirdiği evrim (Kay ve Alder, 2005)

Dönem	Temel Özellikleri
1950-1970	-Sektörel yaklaşım -İnsan doğaya karşı -Düşük toplumsal katılım -Ekolojinin sınırlı ölçüde göz önünde bulundurulması -Tepkisel odaklar
1970-1990	-Çevresel kaygıların önem kazanması -Sektörler arasında daha fazla bütünleşme ve eşgüdüm -Toplumsal katılımın artması -Çevresel bilincinin artması -Mühendislik egemenliğinin sürmesi -Önleyici ve tepkisel odaklar
1990-2000	-Sürdürülebilir kalkınmaya odaklanılması -Kapsamlı çevre yönetimine ilginin artması -Çevresel yenileme -Toplumsal katılıma vurgu

Çizelge 2.3 (devam): Kıyı yönetiminin geçirdiği evrim (Kay ve Alder, 2005)

2000-2010	-Sürdürülebilir kalkınma ilkelerinin somut uygulamalarına odaklanması -Ekosisteme dayalı yönetimin ulusal mevzuata eklenmesi -Gelişmekte olan yönetişim -Yeni kıyı yönetimi yaklaşımları arayışı -Yönetim yaklaşımları ve etkileri üzerinde küreselleşme ve internetin artan etkisi -Kıyı yönetiminin temel ilkelerinin yeniden analiz edilmesi
Gelecekte	-Geniş kapsamlı ekosistem temelli yönetim -Uygulamaya yönelik kıyı yönetim birimleri -Tüm ölçekler, zaman dilimleri, yer ve durumlarda kabul edilebilir teoriler ve araçlar takımı -Doğrulanmış yönetişim modelleri

Farklı akademik kaynaklarda bütünleşik kıyı alanları yönetiminin gerektirdikleri farklı şekillerde ele alınmış olsa da temelde aynı noktaların etrafında yoğunlaştığı görülmektedir. Bu gereklilikleri ana başlıklarıyla üçe ayırabiliriz. Bunlardan birincisi kurumsal ve örgütsel yapıdır. Burada kıyı konusunda yetkili tüm ulusal ve yerel kurumların belirlenmesi, bu kurumların yetki sınırlarının tam olarak çizilmesi, sivil toplum kuruluşları gibi konuyla ilgili diğer örgütlerin ve halkın arasında işbirliğinin ne şekilde yürütüleceğinin belirlenmesi gerekmektedir. İkincisi yasal çerçevedir. Belirlenen ilkelerin dayandırılacağı, kurumsal yapılanmayı destekleyecek kapsamlı bir yasal mevzuat ve ilgili uygulama yönetmeliklerine gereksinim vardır. Üçüncüsü ise finansal kaynaktır. Hazırlanan yönetim programının hayata geçirilebilmesi ve alt ölçekli planların hazırlanabilmesi için gerekli finansmanın oluşturulmasına ihtiyaç vardır. Van der Weide ve diğ. (1999) belirttiğine göre bütünleşik kıyı alanları yönetimi süreci çizelge 2.4'te belirtilen aşamaları içermektedir.

Çizelge 2.4: Bütüncül kıyı alanları yönetimi süreci (Duru'nun 2003'te atıfta bulunduğu gibi, s.62)

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi							
Örgütsel Yapı	Yasal Çerçeve		Geleneksel ve Toplumsal Kurallar	Kaynakların Korunması ve Geliştirilmesi	Bütüncülleştirme, Uyum Sağlama, Katılım		
Sorunların Belirlenmesi	Planlama			Uygulama			Değerlendirme
Araştırma	Veri Toplama	Siyasa Geliştirme	Karar Alma	Planın Yürütülmesi	Planın Uygulanması ve Sürdürülmesi	İzleme	Değerlendirme ve Gözden Geçirme
Eğitim ve Bilinçlendirme Programları	Ekolojik Veritabanları	Sistem Çözümlemesi (Doğal/ Toplumsal Ekonomik/Yönetimsel)	Karar Almaya Katkıda Bulunan Düzenekler	Düzenleyici ve Düzenleyici Olmayan İşlemler	Uygulama Süreci Planın Sürdürülmesi	Amaca Dönük İzleme Çizelgeleri	Amaca Dönük Değerlendirme
Araştırma	Nüfus ve Ekonomiye İlişkin İstatistikler		Maliyet/Yarar, Ekolojik/ Ekonomik Değerlendirmeler	Akçal Araçlar	Doğal ya da Doğal Olmayan Yıkımlar İçin Önlemler Alma	Araştırma ve Çözümleme	Değerlendirmenin Halka ve Kıyıdan Yararlanana Açık Olması
Halk Katılımı		Çok Disiplinli İşbirliği		Önderlik Etme, Yol Gösterme		Uzaktan Algılama ve Coğrafi Bilgi Sistemleri	Kamuoyunu Bilgilendirme

Bütünleşik kıyı alanları yönetiminin beş alanda bütüncül bir yaklaşımı benimsemesi gerektiği konusunda görüşler vardır. Buna göre kıyı yönetiminde:

Kıyıda gerçekleştirilen ya da bu alanları etkileyebilecek nitelikteki ekonomik sektörler arasında,

Kıyı alanlarında yetki ve sorumluluk sahibi olan idari birimler arasında,

- Kıyının deniz ve kara yönü arasında,
- Yönetim süreci ile bilim arasında,
- Farklı disiplinler arasında ve uluslararası alanda bütüncüllük sağlanmalıdır. (Cicin-Sain ve diğ., 1998)

Bütünleşik kıyı alanları yönetiminin sağladıklarını şu şekilde özetlemek mümkündür:

- Sürdürülebilir gelişme sağlar.
- Kıyı kaynaklarının korunmasını sağlar.
- Kıyı alanını, etkisindeki karasal ve denizel alanla birlikte daha geniş kapsamlı olarak ele alır.
- Ekonomik gelişme ve kalkınmaya katkıda bulunur.
- Kıyıdan yararlanma türleri arasında dengeyi kurar.
- Kamu yararını gözetir, kıyıda herkesin eşit şekilde faydalanabilmesine olanak tanır.

- Doğru örgütlenme ile kıyı alanlarında denetim ve gözetimi kolaylaştırır.
- Esnek yapısı sayesinde ülkesel, bölgesel, yönetsel ve toplumsal farklılıklara göre uyarlanabilir.

3. DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE KIYI YÖNETİMİ YAKLAŞIMLARI

3.1 Dünyada Kıyı Yönetimi ve Planlamasının Gelişimi

Dünyada hızlı kentleşme ve sanayileşme ile doğal kaynaklar üzerindeki baskıların giderek artması, özellikle 20. yüzyılın son çeyreğinde devletleri ve uluslararası kuruluşları çevre sorunları konusunda tedbirler almaya itmiştir. En çok endişelenilen kaynağın su olduğu söylenebilir. Kıyılar konusu 1970’lere kadar doğrudan gündeme gelmese de deniz kirliliklerinin önlenmesi konusundaki girişimler dolaylı olarak kıyıları da etkilemiştir. 1948’de birleşmiş Milletler tarafından kurulan Uluslararası Denizcilik Örgütü ve bünyesindeki komiteler, gemiler tarafından oluşturulan kirliliğin önlenmesini ve kontrol altına alınmasını hedeflemektedir. (Url 3)

1972 yılında Birleşmiş Milletler tarafından yayınlanan ”Büyümenin Sınırları” raporu ve ardından 1972’nin Haziran ayında yapılan Birleşmiş Milletler Konferansı’nda yayınlanan Stockholm İnsan ve Çevresi Bildirgesi ile insan faaliyetlerinin çevre üzerindeki olumsuz etkilerine dikkat çekilmiş ve çevre sorunlarının çözülmesinde uluslararası işbirliğinin önemine değinilmiştir. (Url 4) “Çevre sorunlarına uluslararası düzeyde çözüm bulmak amacıyla toplanan 1972 Stockholm Konferansı’nda, deniz kirliliği önemle ele alınmış ve konferans sonucu kurulan Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) öncülüğünde, Bölgesel Deniz Programları başlatılması kararlaştırılmıştır” (Güneş, 2001).

Kıyı yönetimi kavramı ilk olarak 1972’de ABD’de gündeme gelen “Coastal Zone Management Act” (Kıyı bölgesi yönetimi yasası-CZMA) ve ona bağlı olarak hazırlanan “Coastal Zone Management Programme” (Kıyı bölgesi yönetimi programı-CZMP) ile ortaya çıkmıştır. CZMA’nın temel amacı ekonomik gelişme ile çevresel koruma arasındaki dengenin sağlanması için eyaletlerin teşvik edilmesidir. (Url 4) CZMP’nin hedefleri ise ülkenin kıyısız alanındaki kaynakları korumak, gözetmek, geliştirmek, mümkün olan yerlerde onarmak ve iyileştirmek şeklinde tanımlanmıştır.

1976 yılında Barcelona’da imzalanan Akdeniz Eylem Planı doğrultusunda “Akdeniz’in Kirliliğe Karşı Korunması Konvansiyonu”, bir diğer adıyla Barselona Sözleşmesi, Akdeniz’in deniz ortamı ve kıyı bölgelerinin korunmasını hedef almıştır. Türkiye tarafından da imzalanan sözleşme, Bakanlar Kurulu’nun 7.12.1980 tarihli kararıyla 12.06.1981 tarihli resmi gazetede yayınlanmıştır. (Url 5)

1992’de gerçekleşen Rio Konferansı, 1972 Stockholm Deklerasyonu üzerine inşa edilmiştir. Sürekli kalkınmanın ancak çevrenin ve kaynakların korunması ile mümkün olabileceği üzerinde durulmuştur. Rio Konferansı’nda 21. yüzyılın gündemindeki kalkınma stratejileri incelenerek “Gündem 21” adında bir küresel eylem planı yayınlanmıştır.

2000 yılında Avrupa Birliği Kıyı Koruma Birimi (EUCC) tarafından, Türkiye’nin de içinde bulunduğu dokuz ülke seçilmiş, bu ülkelerde bütünleşik kıyı alanları yönetimi (ICZM) için gerekli ulusal çerçevelerin yerel uygulamalarda ne ölçüde başarılıp başarısızlığının ölçülebilmesi için örneklem alanları tespit edilmiştir. Bu kapsamda üç amaç belirlenmiştir:

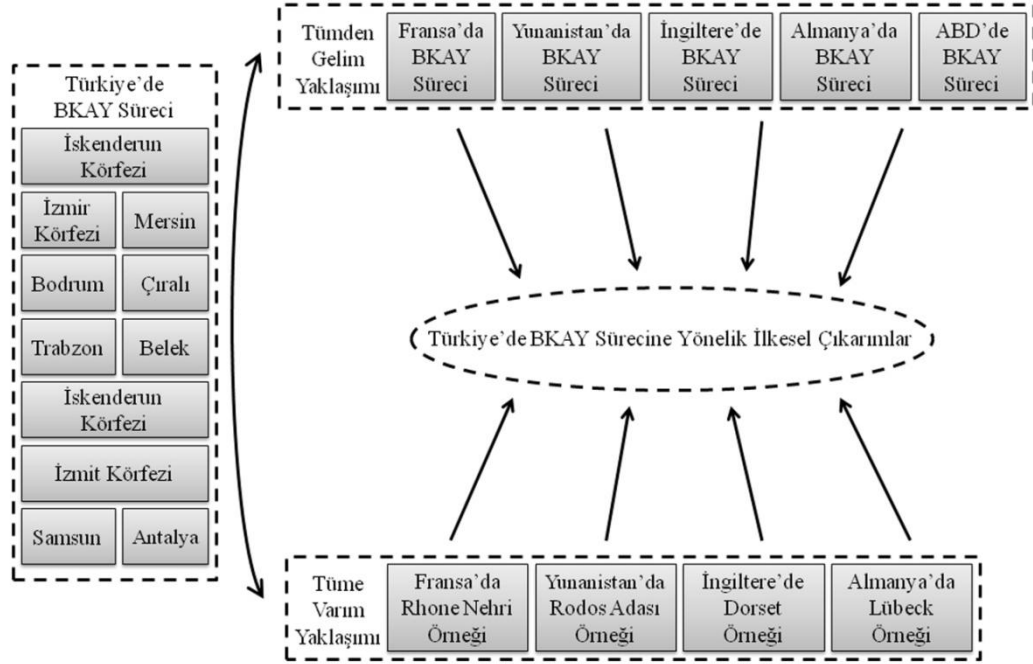
- Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi için ulusal çerçevenin oluşturulması,
- Yerel katılımın ve uygulamanın sağlanması,
- Kıyı çizgisi gerisinin kullanımının ve politikaların belirlenmesi (EUCC, 2000)

Son olarak 2002 yılında Johannesburg’da “Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi” gerçekleştirilmiştir. Bu zirvenin amacı Rio zirvesinden bu yana alınan kararların uygulanmasındaki güçlüklerin saptanması ve bunları aşmak yönünde alınması gereken önlemlerin belirlenmesidir. (Url 6)

3.2 Dünyada Kıyı Yönetimi ve Planlaması Örnekleri

Dünyada 1972 yılından beri çeşitli ülkelerde kıyı yönetimi planlaması farklı ölçeklerde yapılmaktadır. Bazı projelerin başarı oranları daha yüksekken bazıları daha düşük olmaktadır. Türkiye’de kıyı yönetimi planlamasının geçmişi 1980’lere dayansa da yapılan ilk çalışmaların kimi kapsadığı alan bakımından, kimi içeriği bakımından istenen başarıya ulaşamamıştır. Tez çalışması kapsamında dünyadan ve Türkiye’den bütünleşik kıyı alanları yönetimine ilişkin örneklerin incelenmesindeki

amaç dünya örneklerinin başarılı yönlerinden Türkiye için ilkesel çıkarımlar yapmaktır. Şekil 3.1’de tez çalışmasının metodolojisi şematik olarak gösterilmiştir.



Şekil 3.1: Tez çalışmasının metodolojisi

Dünyada farklı yönetim sistemleri içindeki ülkelerde yapılan kıyı yönetimi planlarının ne şekilde ele alındığı ve ne ölçüde başarılı olduğu incelemek, Türkiye'deki kıyı yönetimlerinin eksiklerinin nelerden kaynaklandığının tespit edilmesine katkı sağlayacaktır. Bu amaçla Fransa, Yunanistan, İngiltere, Almanya ve ABD'de kıyı yönetimi planları incelenmiştir.

3.2.1 Fransa'da bütünsel kıyı alanları yönetimi

Avrupa'daki birçok ülkede olduğu gibi Fransa'nın da kıyı alanları yönetiminin kurumsal iskeleti iki unsurdan oluşmaktadır. Bunlardan ilki yerel yetkililer tarafından yönetilen, bir ya da daha fazla alt bölgeyi içine alan arazi kullanım planlaması sistemi, ikincisi ise merkezi yönetimin içindeki yerel yönetimlere yansıyan yerel yasalardır. (Henocque, 2003) Fransa'nın kıyı alanları yönetimi konusundaki genel eğilimi, doğal mirasın korunması yönünde olmuştur. (Deboudt ve diğ, 2008) Kıyı alanları için özel politikalar özellikle sahil bölgelerinde kentsel genişlemenin kontrolünü sağlamak amacıyla arazi kullanım planlaması yapılmasını içeren, 1986 yılında ortaya çıkan ve kıyı yasası olarak bilinen Kıyı Geliştirme, Koruma ve İyileştirme Hareketi altında sağlanmaktadır. (Henocque, 2003) Hiçbir

yerel planlama aracı bütünleşik kıyı alanları yönetiminin uygulanmasına hükmetmemektedir. (Henocque, 2003)

Fransa'da bütünleşik kıyı alanları yönetimi süreci üç aşamada özetlenebilir.

1973-1991: Bu dönemde Fransa'da doğal mirasın korunmasına yönelik olarak yerleşimleri sınırlandırma yoluna gidilmiştir. Kıyı yönetimi sektörel ve koruma üzerine bir gelişme benimsenmiş, bu amaca yönelik mevzuat oluşturulmuştur.

1992-2000: Bu dönem sürdürülebilirlik kavramının çevre yönetimi üzerinde söz sahibi olmaya başladığı bir dönemdir. Bu dönemde, Avrupa Birliği tarafından 3'ü Fransa'da olmak üzere toplam 35 pilot bölgede bütünleşik kıyı alanları yönetimi stratejileri uygulanmaya başlamıştır.

2001-2007: Bu dönem, bakanlıklar arası teşviklerle kıyı yönetiminin desteklendiği bir dönemdir. Kıyı alanları yönetiminde geleneksel sektörel stratejilerin yerine bütünleşik yerel projelerin geçmeye başladığı görülmektedir. (Deboudt ve diğ., 2008)

Avrupa Komisyonu tarafından Fransa'da birçok nehir havzası ve deniz kıyısı alanı bütünleşik kıyı alanları kapsamında belirlenmiştir. Bunlardan biri olan Rhone Nehri, Fransa'nın en uzun ikinci nehridir ve Fransa'da Arles ve Marsilya şehirleri yakınında delta oluşturarak Fransa'nın güneyinden Akdeniz'e dökülür. (Url 7) Şekil 3.2'de Rhone Nehri'nin konumu gösterilmiştir.



Şekil 3.2: Rhone Nehri'nin konumu

Fransa'daki her bir büyük nehir için hazırlanması öngörülen Nehir Havzası Yönetim Planının (SDAGE), Rhone Nehri için hazırlanması, Çevre Bakanlığı Rhone, Akdeniz ve Corsica Bölge Bölge Müdürlüğü ile Rhone-Akdeniz-Corsica Komitesi rehberliğinde yapılan düzenlemelerle gerçekleşmiş, çok sayıda bölgesel ve alt bölgesel kurum, organizasyon ve firma hazırlanmasına katkıda bulunmuştur. Bu planın odağı Rhone-Akdeniz ve Corsica havzalarının (RMCB) kıyı bölümüdür. Plan RMCB Su Ajansı tarafından, IFREMER ve CQEL gibi büyük danışmanlık kuruluşlarının katkılarıyla hazırlanmıştır. (Hatziolos ve diğ, 1997)

Planın hazırlanmasına 1992 yılında başlanmış, 1995 yılında tamamlanmıştır. Çalışma, tutarlı yönetim birimleri sunan 50 homojen zonla sonuçlanan çok sıkı bir metodolojik prosedür önermektedir. Bu birimlerin her biri kıyı alanının yönetimine en uygun düzeyde entegre bir yaklaşım, iyileştirme ve koruma için homojen bir zon temsil etmektedir. Plan, her bir zon için çok sayıda analiz ve yönetim yaklaşımları önermektedir. Projenin temel çatışması kentsel ve endüstriyel gelişme ile kıyı kaynakları ve ekosistemin korunması arasındadır. (Hatziolos ve diğ, 1997)

Rhone Nehri Havzası Yönetim Planı son derece başarılı olarak değerlendirilmiştir. Temel hedeflerin hepsi başarılmıştır. Plan, su kalitesi yönetiminden denizel ekosistem yönetimine doğru bir evrim niteliğindedir. Hedefler ve eylemler spesifik öncelikli alanları hedef almıştır. Çok tutarlı bir şekilde hazırlanan plan, çok titiz bir şekilde uygulanmıştır. Yenilikçi yöntemler kullanılmış ve kıyı alanı planlamasıyla birlikte entegre su kaynaklarının ve su sistemlerinin korunması ve yönetimi vurgulanırken, bu yönetim konseptinin başka alanlara aktarılabilir düzeyde olduğu belirtilmiştir. Bölgesel ve yerel su yönetimi planlarıyla iyi şekilde koordine olmuş olması ve sektörel düzeyde entegrasyonun yüksek oranda sağlanmış olması, çalışmanın diğer olumlu yönleridir. Su Otoritesi Eylem Planlarıyla bağlantı içinde olan projenin uzun vadeli finansal sürdürülebilirliğini korumuş olması da diğer bir olumlu yönüdür. Yerel ve bölgesel katılımın yüksek olduğu projede kurumsal katılımların zayıf olması negatif bir yön olarak değerlendirilmiştir. (Hatziolos ve diğ, 1997)

3.2.2 Yunanistan'da bütünleşik kıyı alanları yönetimi

Yunanistan, 15.021 km'lik kıyı şeridiyle Akdeniz'in en uzun kıyısına sahip ülkelerinden biridir. Ülkenin en önemli sektörlerinden biri olan turizm sektörü kıyı

odaklı olarak gelişmektedir. Kıyı alanlarının yaklaşık %30'unda tarım yapılmakta, sanayinin ise nerdeyse %80'i kıyı alanlarında yerleşmektedir. (Url 8)

Yunanistan'da bütünleşik kıyı yönetimine ilişkin olarak geliştirilmiş özel bir politika ya da yasal çerçeve mevcut değildir. Ancak kentsel gelişim, turizm, endüstri ve tarımsal kalkınmaya ilişkin stratejilerinin yer aldığı yasalar ve yönetmeliklerde konuya ilişkin düzenlemeler bulunabilir. Kentsel alanlar ve küçük kasabalar dâhilinde uygulanan Arazi Geliştirme Yasası kıyı alanını üç bölgeye ayırmaktadır:

1-Kıyı banketi ile düşük su seviyesi arasında kalan bölüm

2-Liman bölgesi

3-500 m bölgesi

Bu bölgelerin her biri ayrı ayrı tanımlanmış ve yapılaşma koşulları ile arazi kullanım sınırlamaları belirlenmiştir. (Url 8)

Yunanistan'da mevcut kıyı zonunun genişletilmesi yönünde çabalar görülmekte ve yeni bir yasa taslağı hazırlanmaktadır. Yeni yasa taslağında öngörülen bölgeler şu şekildedir:

1-Kritik bölge: Kıyı çizgisinden en az 100 m uzaklıktaki bölge

2-Dinamik bölge: Kıyı çizgisinden 2000 m uzaklıktaki alan

3-Etki alanı: Kıyı bölgesinden geriye kalan karasal alan

4-Kritik deniz bölgesi: 50 m derinliğe kadar olan deniz alanı (BİB Antalya Raporu, 2010)

Kıyıyı ilgilendiren diğer bir yasa olan 2344 sayılı yasa, kıyı banketi ile düşük su seviyesi arasında kalan bölüm ile liman bölgesine ilişkin sınırlamaları içermektedir. Bu yasa için de bir revizyon geliştirilmesi söz konusudur. Bu taslak yasa, Ekonomi Bakanlığı tarafından hazırlanmakta ve yasanın kapsadığı alanın ticarileşmesine, şahıslara ve şirketlere devredilmesine olanak sağlamaktadır. Bu özelliği ile taslak, kıyı alanının istismarı olarak görülmekte ve bu açıdan çoğunluk taslağa sıcak bakmamaktadır.

Çevreye ilişkin 1650 sayılı yasa ekolojik değer taşıyan alanların planlanması için uygulanan bir yasadır. Ekolojik bir değer olarak kıyı alanları da bu yasal çerçevenin içerisinde bulunmaktadır. Bunun dışında su kirliliğinin önlenmesine yönelik yasa,

yönetmelik ve genelgelerin de, Yunanistan kıyıları üzerinde söz sahibi olduğu görülmektedir. (Url 8)

Yunanistan'da kıyıda Çevre Fiziki Planlama ve Bayındırlık Bakanlığı asıl yetkili kuruluştur. Ulusal ölçekte diğer yetkili merciler, Deniz Ticareti Bakanlığı, Tarım Bakanlığı, Sanayi ve Turizm Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve Sağlık Bakanlığı'dır. Hükümet düzeyinde bakanlıklar arası koordinasyonu sağlayacak bir mekanizmanın olmayışı çeşitli sorunlara yol açmaktadır. Kıyı planlaması konusunda sorumlulukların ulusal, bölgesel ve yerel düzeyde dağıtılmış olması, bazen sorumlulukların çakışmasına, bazen de bir takım boşluklar oluşmasına neden olmaktadır. Üst üste çakışmalar, sınırlı yetkiler, rekabet, otoriteler arasındaki yatay ve dikey iletişim boşlukları henüz aşılamamıştır. Kıyı konusunda yetki ve görev karmaşası ülkemizde de kıyı alanları yönetimine ilişkin çalışmaların uygulanamamasına neden olan önemli bir sorundur.

Akdeniz Eylem Planı, Akdeniz'de "Kıyı Alanları Yönetimi Programı" altında temelde ciddi çevre sorunlarıyla karşı karşıya kalan alanlarda alana özgü bir takım projeler yürütmektedir. Yunanistan'da Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi'ne (CAMP) yönelik ilk çalışma Rodos Adası'nda yapılmıştır. Rodos Adası, Yunanistan'ın en doğusunda yer alan adalarından biridir ve Oniki Adaların en büyüğüdür. Şekil 3.3'te Rodos Adası'nın konumu gösterilmiştir.



Şekil 3.3: Rodos Adası'nın konumu

Rodos için bütünleşik planlama çalışmaları CAMP dahilinde hazırlanmış ve bu proje kapsamında gerçekleştirilen su kaynakları yönetim planı, katı ve sıvı atıkları yönetim planı gibi diğer faaliyetlerin entegrasyonunu sağlamıştır. Çalışmanın kapsamı şu şekildedir:

- Kalkınma ve çevre konularının belirlenmesi
- Doğal kaynakların kapasitelerinin değerlendirilmesi temelinde adanın gelecekteki en ideal gelişim şemasının tanımlanması
- Uygun yönetsel faaliyetler ile birlikte mekânsal stratejilere yönelik önerilerin geliştirilmesi (Url 8)

Çevre Fiziki Planlama ve Bayındırlık Bakanlığı sorumluluğunda yürütülen proje kısmen başarılı olarak değerlendirilmektedir. 1992 yılında CAMP kapsamında planlanan 14 faaliyetin sadece 7'si tamamlanmıştır. Programın çevre bileşeni, diğer unsurlara göre daha ağır basmıştır. Projede turizm ile diğer kullanımların dengesi sağlanmaya çalışılmıştır. Stratejik karar alma mekanizması gelişmiş ve halkın farkındalığı artmıştır. Halkın katılımının yüksek düzeyde sağlandığı proje, Avrupa Birliği fonlarıyla desteklendiğinden, ekonomik anlamda sürdürülebilirliği sağlanmıştır. Projenin zayıf yönleri ise koordinasyon mekanizmasının ve sektörel bütünleşmenin istenildiği seviyede sağlanamamış olmasıdır. (Hatziolos ve diğ, 1997)

Yunanistan'da kıyı bölgesi yönetimi, fiziksel planlama ve çevre politikası kanalıyla düzenlenmektedir. Çevre politikasının daha da geliştirilmesi ve çevreye ilişkin politikaların diğer politikalar ile bütünleştirilmesi sürecinin güçlendirilmesi için, bakanlıklar arası eşgüdümün geliştirilmesi çabaları mevcuttur. Öncesinde bir bölgesel planlama programı bulunmayan ülkede Avrupa Birliği'nin baskıları sonucunda bu doğrultuda adımlar atılmış ve yasal, yönetsel düzenlemeler getirilmiştir. Fakat bürokratik yapının çok katı olması nedeniyle uygulamada halen sorunlar yaşanmaktadır. (BİB Antalya Raporu, 2010)

3.2.3 İngiltere bütünleşik kıyı alanları yönetimi

“İngiltere'deki kanunlar ve yönetmeliklerle kesin tanımları yapılmış bir planlama ve kıyı yönetimi kavramı bulunmamaktadır. Planlama sisteminde olduğu gibi kıyı alanları yönetimi konusunda da tarihsel geçmişten gelen kurallara, geleneklere ve

alışkanlıklara göre karar alma ve uygulama araçları gelişmiştir” (BİB Antalya Raporu, 2010).

Kıyı planlaması konusu üç farklı başlık altında ele alınmıştır. Deniz alanlarına ilişkin deniz yönetimi planları, nehir kıyıları için nehir havzaları yönetim planları, deniz kıyısı için ise kıyı şeridi planları ayrı ayrı hazırlanmaktadır. Ulusal politikalar çerçevesinde geliştirilen deniz planları, deniz ve kara planlaması arasına katılma sürecine girmiştir. Bölgesel stratejiler dikkate alınarak oluşturulan deniz planları aynı zamanda bölgesel planları etkileyen bir yapıya sahip olmaktadır. Deniz planları ve bölgesel stratejiler, Çevre Ajansı tarafından geliştirilen nehir havzaları yönetim planlarına da öncülük etmektedir. (Defra, 2008) “Çevre Ajansı İngiltere’de çevre korumaya ilişkin anahtar konumundaki kuruluştur. Kuruluş; çevrenin korunması ve geliştirilmesine yönelik amacı ve buna ilişkin faaliyetlerinin yanı sıra, ‘sürdürülebilir gelişim’ hedefine ulaşmak amacıyla katkılarını da ortaya koymaktadır” (BİB Antalya Raporu, 2010) Kıyı şeridi yönetim planları ise kıyının korunması konusundaki sorunları belirlemek amacıyla geliştirilmiştir.

Deniz yönetimi planları, nehir havzaları yönetim planları ve kıyı şeridi planları doğrudan bir yasal düzenlemeye bağlı olmamakla birlikte üst ölçekli gelişme planlarının hazırlanmasına katkıda bulunmaktadır. (Defra, 2008) İngiltere’de bütünlük kıyı alanları yönetimine ilişkin belirlenen vizyon şu şekildedir:

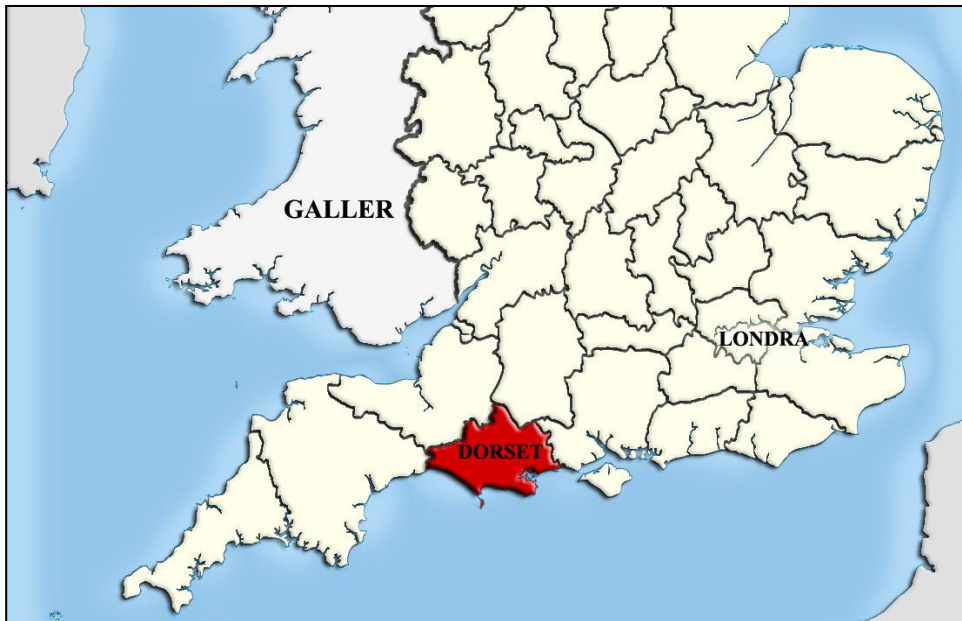
- Rekabet halindeki talepler ve baskılar göz önünde bulundurularak toplumun sosyal ve ekonomik ihtiyaçlarının doğal ve tarihi çevrenin korunması ihtiyacıyla uzlaştırıldığı sürdürülebilir olarak yönetilmiş sahil alanları,
- Bütüncül ve koordine yaklaşımı içeren açık bir politika ve düzenleyici çerçeve,
- Arazinin yönetimiyle etkin bir şekilde entegre olmuş yeni ve stratejik bir su alanları yönetimi anlayışı,
- Sahil çevresi alanının bütüncül ve koordine yönetimiyle ilgili prensiplerin daha tutarlı uygulanması,
- Mevcut düzenlerin ve sorumlulukların üzerine eklemeler yapan ve kurumların bir arada daha verimli çalışmasını teşvik eden bir yönetim yaklaşımı,
- Yerel girişimlere ve belli durumlara hitap eden çözümlere, genel düzenleyici bir çerçeve içinde bakan, daha esnek bir yönetim anlayışı,

- Yönetim sürecine uygun ve etkin olarak yerel toplum ve pay sahiplerinin katılımı (Defra, 2008)

Bu vizyonu geliştirmek için ortaya konan amaçlar ise şu şekilde sıralanmıştır:

- Sahil politikalarını entegre etmek ve sahil yöneticilerine açık ve stratejik bir yön belirlemek
- Bölgesel ve yerel planlama ve karar alma sürecine tutarlı ve katılımcı bir yaklaşım sağlamak
- Yerel sahil girişimlerinin kazançlarını teşvik ederek sahil pay sahiplerinin bir araya gelmesini sağlamak
- Sahilin önemini ve karşı karşıya olduğu durumları vurgulayarak farkındalık sağlamak
- Yönetim uygulamalarını geliştirmek amacıyla sahil hakkındaki bilgilerin kalitesini ve koordinasyonu artırmak
- Sahil entegrasyonunun sağlanması yolundaki ilerlemeyi izlemek (Defra, 2008)

İngiltere’de kıyı şeridi üzerinde çok fazla koruma bölgeleri ve görevli kuruluşlar bulunmaktadır. Bununla birlikte çok fazla sayıda kıyıya yönelik planlar ve girişimler bulunmaktadır. Bu girişimlerden biri de Dorset Kıyı Forumu’dur. Dorset, İngiltere’nin Güney Batı bölgesinde bir "shire" tipi kontlukur. (Url 9) Şekil 3.4’te Dorset’in konumu gösterilmiştir.



Şekil 3.4: Dorset'in konumu

Dorset Kıyı Forumu, Dorset kıyılarının uzun vadeli yönetim ve strateji sorunlarıyla yüzleşmek amacıyla 1995 yılında kurulmuştur. Dorset'i ilgilendiren 120 kuruluş ve yerel otoriteler, kıyı işletmeleri ve konsorsiyum kuruluşları ile hükümet organlarından oluşan bir gruptur. Forumun ortaya koyduğu Dorset kıyı stratejisinin öncelikli amacı, Dorset kıyısına ilişkin yönetim, kullanım ve gelişim stratejilerini sürdürülebilirlik yaklaşımı içerisinde geliştirmektir. Strateji, her bir konu alanını ayrı ayrı kaplamayı değil, bir dizi öncelikleri kullanarak tüm bu konuların entegrasyonunu sağlamayı hedeflemektedir. (Dorset Coast Strategy, 1999) Bu konular şu şekilde sıralanmıştır.

- Kıyısız çevrenin korunması ve geliştirilmesi
- Sürdürülebilir kıyı şeridi yönetiminin ortaya konması
- Kıyı ve deniz kaynaklarının kullanımının düzenlenmesi
- Kıyıya bağımlı endüstrilerin gelişimine özellikle dikkat edilmesi
- Yeni ve sürdürülebilir kıyı turizmi
- Kıyı rekreasyonunun yönetilmesi ve teşviki
- Ulusal ve Avrupa ölçeğinde karar almada, Dorset'in etkisinin kurulması
- Dorset kıyısında yerel yönetim düzenlemelerinin güçlenmesi ve desteklenmesi (Dorset Coast Strategy, 1999)

Dorset Kıyı Stratejisi kapsamında Lyme Regis'ten Christchurch'e kadar olan kıyı şeridi için birçok farklı faaliyet ve sorun üzerinde stratejiler geliştirilmiştir. Bunlar; kıyı savunması, eğitim amaçlı kullanım, balıkçılık, arazi kullanımı, deniz endüstrisi, askeri faaliyetler, merkezi yönetim tarafından kontrol edilen petrol ve gaz çalışmaları, kirlilik ve su kalitesi, nüfus, limanlar, gemicilik, yaban hayatı, turizm ve rekreasyondur. Kıyı şeridi yönetim planlarının işleminde çevresel gruplar, çevresel ajanslar, yerel akademikler, Tarım, Balıkçılık ve Gıda Bakanlığı (MAFF) ve yerel hükümet çalışanları ile toprak sahipleri sorumludur. . (Dorset Coast Strategy, 1999) Sayılan aktiviteler kapsamında hangi kurum ve kuruluşların düzenlemede sorumlu olduğu çizelge 3.1'de gösterilmiştir

Çizelge 3.1: Dorset kıyı stratejisi kapsamında ele alınan başlıklarda sorumlulukların dağılımı (Dorset Coast Strategy, 1999)

Konu Başlıkları	Yerel Hükümet	Merkezi Hükümet	Avrupa	Ulusal Kuruluşlar	Yerel Kuruluşlar
Kıyı Savunması					
Kıyı Savunma Programları için Fon		MAFF			
Tasarım ve Bakım	Belediye Meclisi				
Eğitim Amaçlı Kullanım					
Müfredat Konuları		Eğitim Departmanı			
Kıyı Yorumlama Hükümleri	Evet				Evet
Balıkçılık					
6 mil Mesafedeki Düzenleme Sorumluluğu					Güney Denizleri Balıkçılık Kom.
6 mil Dışında Kalan Alanda Düzenleme Sorumluluğu		MAFF			
Arazi Kullanımı					
Üstün Doğal Güzellik Alanlarının Tayini		Evet			
Kıyı Mirası Alanlarının Tayini	İl Genel Meclisi			Kırsal Alanlar Komisyonu	
Deniz Agregası					
Minerallerin Üretimi ve Atık Planı	İl Genel Meclisi				
Deniz Agregalarının Lisanslaması		Evet			
Petrol ve Gaz					
Minerallerin Üretimi ve Yerel Atık Planı	İl Genel Meclisi				
Petrol ve Gaz Lisansı		D.E.T.R.			
Kirlilik ve Çevre Kalitesi					
Yüzme Suları Direktifi Yönetimi			Evet		

Çizelge 3.1 (devam): Dorset kıyı stratejisi kapsamında ele alınan başlıklarda sorumlulukların dağılımı (Dorset Coast Strategy, 1999)

Konu Başlıkları	Yerel Hükümet	Merkezi Hükümet	Avrupa	Ulusal Kuruluşlar	Yerel Kuruluşlar
Limanlar ve Gemicilik					
Limanlar Yönetmeliği					Liman Otoritesi
Rekreasyon					
Rekreatif Faaliyetlere İlişkin Hükümler	Evet				Evet

Dorset Kıyı Stratejisi, ele aldığı başlıklara ilişki stratejilerin üretilmesine öncülük etmiş, farklı grupları Dorset için fikir alışverişinde bulunmaya teşvik etmiştir. Bu açıdan başarılı bir çalışma olarak değerlendirilmektedir.

3.2.4 Almanya’da bütünleşik kıyı alanları yönetimi

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi konusunda Almanya’nın tek ve tanımlı bir ulusal yasası yoktur. 30’dan fazla yasa, düzenleme ve yönetmelik kıyı alanıyla ilişkilidir. Yasalar genellikle sektörel, spesifik gereksinimlere hitap etmektedir. BKAY’nin ulusal düzeyde sorumluluğu Çevre, Doğa Koruma ve Nükleer Güvenlik Federal Bakanlığı (BMU) tarafındadır. Ancak rekabetçi sektörel planlamada Ulaştırma, İnşaat ve Kentsel Kalkınma Federal Bakanlığının (BMVBS) yaptığı mekansal planlama gibi federal devlet düzeyinde mekansal planlama ajansları da BKAY’den sorumludur. Genel olarak BKAY’den sorumlu olan ise federal devletlerdir. (Nandelstädt, 2008)

2006 yılından beri oluşturulmaya çalışılan Almanya ulusal BKAY stratejisinin gelişimi, Almanya’nın kıyı alanlarının ekonomik, sosyal ve ekolojik durumu ile kıyı bölgelerindeki eylemlere yönelik belirli koşullardaki çerçevenin üzerinde etkisi olan yerel, politik ve yönetsel yapı ve kurumlarının değerlendirilmesi üzerine temellendirilmiştir. Federal, merkezi ve yerel hükümetlerin sorumlulukları paylaşımı, Almanya’nın federal yapısıyla ilgili belirli otoritelerle işbirliği düzenleyen uluslararası anlaşmalar, yoğun bir ağ içine dâhil edilmiştir. Entegre kıyı yönetimin hedeflerine yönelik olarak değerlendirmeler kıyı alanları için önemi bazında nakliye, liman yönetimi, sanayi, kara ulaşım altyapısı, petrol ve doğalgaz üretimi,

yenilenebilir enerjiler, aktarma yolları, kum ve çakıl çıkarımı, balıkçılık ve deniz tarımı, ziraat ve turizm gibi ekonomik aktörler göz önüne alınarak yapılmaktadır. Kıyı bölgelerinde izlemenin yanı sıra kıyı koruma, deniz trafiği düzenlemeleri, sediment yönetimi, atık yönetimi, savunma, yerleşim ve bölgesel kalkınma, korunan alanlar, kültürel mirasın korunması, bölgesel planlama düzeyi ve araçları, sivil toplum kuruluşları, eğitim ve bilim, kıyı alanlarındaki daha fazla ilgili aktörler, faaliyetleri ve araçları olarak dikkate alınmaktadır. Kalkınma hedefleri ve merkezi stratejilerin yanı sıra süregelen durum da, bu faaliyetlerin her biri için karakterize edilmektedir. (ICZM in Germany, 2006)

Bütününde Alman sahil alanını üç federal eyalet paylaşmaktadır; Aşağı Saksonya, Mecklenburg-Western Pomerania, Schleswig-Holstein ve iki şehir-eyalet; Hamburg ile Bremen. Bu gelişmiş ve hiyerarşik olarak tasarlanmış mekansal planlama sisteminde BKAY'nin birkaç içsel özelliği uygulanmıştır. Bu bağlamda en önemlisi her eyalet veya bölgenin bölgesel planlama yetkilileri tarafından hazırlanmış olan bölgesel planlama programlarıdır. (Nandelstädt, 2008)

Büyük sorumlulukları sebebiyle Almanya'nın federal eyaletleri bütünlük kıyı alanları yönetimi özelliklerini farklı şekillerde ve farklı kapsamlarda uygulamaya koymuştur. Aşağı Saksonya, "Sahil alanlarıyla ilgili mekansal planlama konsepti" formüle ederek eksik düzenlemeleri tamamlamaya öncelik vermektedir. Bu konsept bütüncül yaklaşımlar ve kesin yönetsel yol göstericilik açısından yetersiz kalmaktadır. Mecklenburg-Western Pomerania ise 'Helcom' ve 'BKAY-Oder' gibi ulusal ve uluslararası aktivitelerin sonuçlarına odaklanarak, bunların tecrübelerinden BKAY yaklaşımları geliştirmektedir. Bütünlük kıyı alanları yönetiminin bazı prensipleri federal gelişme planı tarafından uyarlanmıştır. Schleswig-Holstein, Almanya'da lider rolünü üstlenmiştir. 2003'de Schleswig-Holstein'in Almanya'daki diğer federal devletten daha çok denizin etkisi altında olduğu mantığıyla kendi BKAY stratejilerini geliştirmişlerdir. Bu strateji bütüncül yaklaşım ve yönetimin önemini ön planda tutmaktadır. (Nandelstädt, 2008)

Avrupa Birliği'nin bütün üye ülkelerde ulusal stratejiler oluşturulması konusundaki yönlendirmesinden beri Bütünlük Kıyı Alanları Yönetimi Almanya'da ulusal düzeyde de önemli bir rol oynamaktadır. 2006'da Almanya, "Entegre Sahil Alanı Yönetimi – BKAY için ulusal bir strateji"yi yayınlamıştır. (Nandelstädt, 2008)

BKAY konusundaki ulusal strateji, özellikle Ulaştırma, İnşaat ve Kentsel Kalkınma Federal Bakanlığı (BMVBS) ve Eğitim ve Araştırma Federal Bakanlığı (BMBF) ile Federal Çevre Ajansının Ar-Ge projeleri vasıtasıyla Doğa Koruma Federal Ajansı eşliğinde ve Çevre Federal Bakanlığı'nın kontrolüyle yapılan ön çalışmalardan yararlanılarak hazırlanmıştır. (ICZM in Germany, 2006)

Almanya ulusal stratejisi aşağıda sayılan temel ilkelere dayanmaktadır:

- Sürdürülebilir Gelişme: BKAY, kendine özgü ekolojik, ekonomik ve sosyal özelliklere sahip kıyı bölgelerinin sürdürülebilir gelişimini teşvik etmeli ve Federal Alman Hükümetinin sürdürülebilirlik stratejisini desteklemelidir.
- Entegrasyon: BKAY kıyı bölgelerindeki tüm düzeylerde siyasi ve sosyal eylem için yol gösterici ilkeleri temsil etmekte, kapsamlı bir yaklaşım ve entegrasyon yoluyla kıyı bölgelerinin gelişimini kontrol etmeyi amaçlamaktadır.
- Katılım: BKAY konuyla ilgili tüm politika alanlarını, ekonomik ve bilimsel aktörleri, sosyal grupları ve yönetsel düzeyleri, erken bir aşamada kalkınma potansiyelini belirlemek amacıyla gelişme sürecinin içine katılımcı olarak dahil eder, fikir birliğinin sağladığı alanlarda çözümler üretir ve anlaşmazlık (çatışma) yönetimi geliştirir.
- Deneyim Transferi: BKAY, planlama, uygulama ve kıyı alanlarındaki değişimin değerlendirilmesi aşamalarını birleştiren ve böylece gelecek için bugünkü deneyimlerden en iyi şekilde faydalanmayı sağlayacak olan (deneyim transferi) aralıksız bir süreç olarak görülmektedir. (ICZM in Germany, 2006)

Geçmiş yıllarda Almanya'da içerik bakımından BKAY hedeflerini uygulamada oldukça büyük önem taşıyan, bölgesel planlama, prosedür ve bilgi alanlarında yasal enstrüman setinin daha da geliştirilmesi gibi farklı faaliyetler her düzeyde başlatılmıştır.

Federal hükümet, Alman hukukuna Avrupa mevzuatının aktarımıyla özellikle Stratejik Çevresel Değerlendirme, Su Çerçeve Direktifi, Bilgi Özgürlüğü Yasası ve kamu katılımı uzantısı ile Natura 2000 Yönergesi gibi bir dizi hukuksal araç geliştirmiştir. Son yıllarda, Alman federal devletler bölgesel planlama ve kalkınma gibi bütünleşik kıyı yönetimi yöntemleri alanlarında çeşitli aktiviteler

geliştirmişlerdir. Mevcut araçlar ve faaliyetlerle ilgili olarak ulusal strateji daha da ilerletilmesi gereken 4 adımı takip etmektedir. Bunlar:

- Temel BKAY ilkelerine göre yasal araçlar dizisinin daha ileri optimizasyonu
 - Diyalog sürecinin devamı için temel oluşturulması
 - En iyi uygulama projeleri ve bunların değerlendirilmesi
 - BKAY göstergelerinin uygulanması ve geliştirilmesi olarak belirlenmiştir.
- (ICZM in Germany, 2006)

Almanya'da Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi konusunda lider rolünü üstlenmiş olan Schleswig-Holstein eyaletinin önemli liman kentlerinden biri de Lübeck'dir. Batı Baltık Denizi kıyısında yer alan Lübeck Koyu'nda Timmendorfer Strand (Lübeck) ve Scharbeutz olarak adlandırılan iki belediye yönetimi vardır. Toplamda 6.000 kişinin yaşadığı Lübeck'in gecelik konaklayan turist sayısı 1,3 milyonu bulmakta ve bu da kentin yapısını çok etkilemektedir. Şekil 3.5'te Lübeck Koyu'nun konumu gösterilmiştir.



Şekil 3.5: Lübeck'in konumu

Bölgenin turizm potansiyelinin yanında önemli problemlerinden biri de kıyı savunma sisteminin yetersizliği olarak tarif edilmektedir. 12,6 km'lik kıyı alanı sakinlerini sadece bir spit sistemi korumaktadır. Sahil koruma setleri, plaj duvarları gibi bazı yerel kıyı savunma yapıları olmasına karşın suyun aşırı yüksek seviyelere çıkması

halinde sel riski bulunmaktadır. Lübeck Koyu'nda geliştirilen projenin amacı, kentteki çıkmazları aşmak olarak belirlenirken, bunun sadece yerel halkın katılımı ve kabullenmesi ile olabileceği belirlenmiştir. İki belediye ve Köy İşleri, Tarım, Bölgesel Planlama ve Turizm Bakanlığı ile Schleswig-Holstein Köy İşleri Ofisi, Lübeck ve Scharbeutz için bütünleşik bir kıyı savunma konsepti geliştirmeye yönelik olarak projeye katılmışlardır. (Nandelstädt, 2008)

Proje kapsamında yapılan tespit çalışmalarında Lübeck ve Scharbeutz kıyı bölgesinin fırtına dalgalanmaları nedeniyle tehlikede olduğu belirlenmiştir. Daha sonrasında alana ilişkin duyarlılık analizleri yapılmıştır. Çoğunluğunu yerel ilgi grupları ve belediye çalışanlarının oluşturduğu 65 kişilik grupla sürdürülen çalışmalarda katılım toplantıları yapılmış, katılımcılar konuyla ilgili bilgilendirilmiş, Lübeck'in problematik durumu ortaya konmuş ve profesyonel ve bağımsız danışman firma yardımı ile yapılan duyarlılık analizi iki aşamalı olarak gerçekleştirilmiştir. Projeye ilişkin yapılan değerlendirmelerde projenin güçlü ve zayıf yönleri şu şekilde tespit edilmiştir:

Güçlü Yönler:

- Paydaşların sürece aktif ve erken katılımı yüksek derecede kabullenme sağlamıştır.
- Halkın katılımına sistematik ve şeffaf bir yaklaşım getirilmiştir.
- Modeller, senaryolar ve fayda-maliyet analizleri potansiyel selin ve planlanan önlemlerin etkilerini halka iletmek için iyi birer yaklaşım olmuştur.
- Kıyı savunmasına odaklanılması, olası yönetim seçenekleri üzerinde yapılan verimli tartışmalara ve hedefe yönelinmesine öncülük etmiştir.
- Resmi uygulamalarla kıyı savunması düzenlemeleri, sorumlulukları, görevleri ve finansman tanımlanabilmiştir.

Zayıf Yönler:

- Tartışma konuları önceden tanımlanmış ve tanımlamalarla sınırlı tutulmuştur.
- Projenin etkisinde olan toplam insan sayısına göre katılımcı oranı düşüktür.
- Projenin bütünleştirici bir doğasının olmaması kıyı savunma sektöründe resmi uygulamaların bazı yönetim seçeneklerini ortadan kaldırmaktadır.

- Diğer Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi aktiviteleriyle olan bağlantılar zayıf kalmıştır.
- Planın hazırlanması ile uygulanması arasında 6 yıl gibi uzun bir zaman geçmesi kabullenilme ve uygulama düzeyini azaltmıştır. (Nandelstädt, 2008)

Lübeck projesi temel hedeflerini çoğunlukla gerçekleştirmiş olsa da istenen başarıyı elde edememiştir. Projenin sektörel bazda turizm ağırlıklı olduğu, bunun yanında çevre korunmasının da göz ardı edilmediği belirlenmiştir. Fakat kısıtlı alanlara yöneldiğinden bütünleşik olma özelliğini yitirdiği düşünülmektedir. Katılımın sağlanması projenin başından beri önemli bir adım olarak görülmesi, şeffaf ve sistematik bir yaklaşım sergilenmesi projenin başarı oranını arttırmıştır.

Almanya’da Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi’ne getirilen önemli eleştirilerden biri BKAY konseptinin iyi anlaşılmamış olmasıdır. Almanya’nın BKAY sürecinde esas olarak iki boşluk mevcuttur. İlk boşluk resmi uygulama sürecindeki belirsizlik hakkındadır. BKAY’nin bütün uygulama seviyelerindeki (ulusal, federal, bölgesel) sorumluluklar yeteri kadar belli değildir. Ayrıca, ICZM ile ilgili kurumların hangi görevlerden sorumlu olduğu belirsizdir. Almanya’da ciddi şekilde tartışılan ICZM sekreterliği kurulması fikri bu boşluğun kapanması konusunda önemli bir katkı olması beklenmektedir. Ancak bu sekreterliğin kurumsal hiyerarşide hangi seviyede olacağı ve hangi spesifik görevlerden sorumlu olacağı henüz tanımlanmamıştır.

İkinci boşluk yerel ve bölgesel en iyi uygulama tecrübesi ve bilgi transferi eksikliğidir. Almanya’da yerel ve bölgesel seviyede uygulamacılar için detaylı yol haritaları ve yönergeler yetersizdir. Sonuç olarak yerel ve bölgesel yöneticilerin çoğunluğu ICZM aktivitelerini nasıl hayata geçirecekleri konusunda bilgisizdir. Almanya’da bütünleşik kıyı alanları yönetimine ilişkin yaklaşımların oturmaya başlaması çok eski tarihlere dayanmamaktadır. Bu nedenle şimdiye kadar yapılan uygulamalarda beklentilerin tam olarak gerçekleştirilememiş olması normaldir. Bununla birlikte 2006 yılında oluşturulan BKAY ulusal stratejisi ülkenin bu konudaki hedeflerini ve izleyeceği politikaları ortaya koymuştur. 2003 ve 2006 yıllarını kapsayan dönemde ise kıyı alanlarına ilişkin bir çeşit envanter çalışması yapılmıştır. (Ahrendt, 2007)

3.2.5 ABD’de bütünleşik kıyı alanları yönetimi

Kıyı yönetimi kavramının ilk olarak ortaya çıktığı ABD’de kıyının korunmasına yönelik çalışmalar öncelikle California eyaletinde başlamış, 1972 yılına kadar hazırlanan çeşitli tasarılar kabul görememiştir. Ekim 1972 yılında sahil alanındaki sürekli gelişimin zorluğuyla yüzleşmenin önemini kabullenen ABD parlamentosundan geçen “Amerika Birleşik Devletleri Kıyı Bölgesi Yönetimi Yasası (CZMA)”, ABD’nin kıyı eyaletlerini kıyı yönetimi planları geliştirmeye ve uygulamaya teşvik etmeyi hedeflemektedir. (Url 10) Yasa daha sonraları Okyanus ve Kıyı Kaynakları Yönetimi (OCRM) kapsamına alınmıştır. Okyanus ve Kıyı Kaynakları Yönetimi’nin amacı ise Amerika kıyılarını daha sağlıklı ve dayanıklı kılmak için eyaletsel ve bölgesel kıyı programlarına ulusal öncülük etmek olarak belirlenmiştir. OCRM aktiviteleri üç grupta toplanmaktadır. Bunlar:

- Coastal Zone Management Act (Kıyı Bölgesi Yönetimi Yasası)
- MPA Executive Order (Deniz Koruma Alanları Başkanlık Kararnamesi)
- Coral Reef Conservation Act (Mercan Kayaları Koruma Yasası)

Ticaret Bakanlığı’nın yetkilendirmesiyle ile CZMA’nın yönetimi Ulusal Okyanus ve Atmosfer İdaresi’ne (NOAA) verilmiştir. Yasa ABD’de ulusal bir kıyı politikası oluşturmayı hedeflerken, ekonomik gelişme ile çevresel koruma arasında denge kurarak ulusal kıyı kaynaklarının gelecek nesillere aktarımını amaçlamaktadır. Yasa ile iki ulusal programın taslağını çizilmektedir. Bunlar Ulusal Kıyı Bölgesi Yönetim Programı ve Ulusal Haliçler Araştırma ve Koruma Sistemi’dir. (Url 11) Yasa kapsamında 35 eyalette kıyı yönetim programları kurulmuştur. Washington eyaleti 1976’da programı ilk kabul eden eyaletken 2012 yılına kadar eyaletlerin programlara katılımları sürmüştür. (Url 10)

ABD parlamentosunun ABD kıyıları ile ilgili bulgularına göre kıyı kaynaklarının etkin ve faydalı kullanımı ile korunma ve geliştirilmesine yönelik ulusal bir ilgi söz konusudur. Kıyı kaynakları zengin doğal çeşitliliğiyle, ticari, endüstriyel, ekolojik estetik ve rekreasyonel kaynaklarıdır. Kıyıları üzerindeki ve kıyı alanlarındaki hastalıklı planlamalar bu alanların doğal karakteristiğini bozmaktadır. Kıyıların daha etkin korunmasının yolu ise kıyı eyaletlerinde, eyalet yönetiminin kara ve deniz alanlarında tam otoriteyi ele almasından geçmektedir. (Url 11)

ABD parlamentosuna göre kıyılara yönelik belirlenen ulusal politika ise şu şekildedir:

- Ulusal kıyı kaynaklarını korumak, sürdürmek, geliştirmek ve mümkün olan alanlarda iyileştirmek ve arttırmak, kıyı kaynaklarını yeni nesillere aktarmak
- Eyaletleri, kendi sorumluluklarında bulunan kıyı alanlardaki uygulamalarda daha etkin kılmak, kıyı kaynaklarının daha akıllıca kullanımı için oluşturulan gelişme ve yönetim programlarının uygulanmasında eyaletleri teşvik etmek ve destek olmak
- Kıyılarda ekonomik gelişme ihtiyaçlarının sağlanmasına olduğu kadar ekolojik, kültürel, tarihsel ve estetik değerlere de tam önem vermek
- Önemli doğal kaynakların korunması için özel alan yönetim planlarının hazırlanmasını teşvik etmek ve bu alanlarda hükümet kararlarının alınmasında yardımcı olmak
- Halkın katılımını, eyaletler arası ve diğer bölgesel ajanlar arası işbirliğini sağlamak, eyaletsel ve yerel hükümetleri teşvik etmek
- İlgili federal, eyaletsel, yerel ve uluslar arası kurumlar arasında kıyı alanlarının yönetimi hakkındaki bilginin toplanması, analizi, sentezi ve dağıtımı konusunda, sonuçların araştırılmasında, teknik destek konusunda koordinasyon ve işbirliğini teşvik etmek, eyaletsel ve federal seviyede kıyı ve okyanus alanlarının arazi kullanımının denetimini desteklemek
- Kıyı çevresini ve kıyı kaynaklarının kullanımını etkileyen koşulların değişimine cevap vermek, eyaletlerin bu sorunları potansiyel tehlike olarak göz önüne almasını sağlayarak tepki vermelerini teşvik etmek (Url 11)

Ticaret Bakanlığı tarafından yönetim programlarının içermesi gereken temel unsurlar belirlenmiştir. Buna göre yönetim programlarının şu niteliklere sahip olmalıdır:

- Yönetim programına konu olan kıyı bölgesinin sınırlarının tam olarak saptanması
- Kıyı suları üzerinde doğrudan ve önemli etkisi olan, kıyı bölgesi içinde en uygun arazi ve su kullanımının nasıl oluşturulacağının tanımının yapılması
- Kıyı bölgesi içinde özel önem taşıyan alanların tespiti ve envanterinin çıkarılması

- Kıyı üzerinde eyaletin kontrol sağlamak için önerdiği yöntemlerin tanımlanması
- En düşük öncelikli kullanımlar da dâhil olmak üzere belirli alanlardaki kullanım öncelikleri ile ilgili geniş yönergeler bulunması
- Hazırlanan yönetim programının uygulanması için önerilen yönetsel yapının tariflenmesi
- Kumsal tanımının yapılması, planlama süreci içinde, kıyı alanlarına erişim ile kıyı alanlarının tarihsel, estetik, ekolojik ve kültürel değerinin korunması
- Kıyı bölgesini önemli ölçüde etkileyebilecek ve bu bölgelerde yer alması muhtemel enerji tesislerinden kaynaklanan etkilerin yönetimini belirlemek için gereken sürecin de planlama sürecine dahil edilmesi
- Kıyı alanı erozyonunun etkilerini incelemek ve kontrol etmek ya da hasarını azaltmak ve kötü etkilenmiş alanları kurtarmak amaçlı bir planlama sürecinin oluşturulması (Url 11)

Yönetim programının gelişimini tamamlamış olan bütün kıyı eyaletlerinin programlarını Ticaret Bakanlığı'na sunması ve bakanlıktan onay alması gerekmektedir. Ticaret Bakanlığı kıyı eyaletlerine kendi yönetim programlarını hazırlamaları için hibe desteği yapmaktadır. Kıyı alanları yönetimi programları ile ilgili dört tip fon bulunmaktadır. Devletin yürürlükteki mali yılı için, devletten eyalete prim oranlarına göre belirlenen hibelerden ilgili eyaletin uyduğu hibe oranı tespit edilmekte ve hibe dağıtımı bu oranlar doğrultusunda yapılmaktadır. Buna göre herhangi bir mali yıl için kıyı yönetimi programı Kasım 1990'dan önce onaylanmış olan eyaletler için olan hibeler, eyaletin programa yönelik yaptığı harcamaya göre 1'e 1 oranında; kıyı yönetimi programı Kasım 1990'dan sonra onaylanmış eyaletler için ise birinci mali yıl için 4'e 1, ikinci mali yıl için 2.3'e 1, üçüncü mali yıl için 1.5'e 1, sonraki her yıl için ise 1'e 1 oranında verilmektedir. Hibelerin verilmesi için yönetim programlarının, içermesi gereken temel unsurların hepsini içeriyor olması ve bakanlık onayından geçmiş olması gerekmektedir. (Url 11)

Kıyı yönetimi programını hazırlayan eyaletler yönetim programları doğrultusunda kendi kıyı kanunlarını hazırlamakla yükümlüdürler. ABD'nin en kalabalık eyaleti olan California'da mevcut kıyı yasası 2010 yılında revize edilen "California Coastal

Act” olarak bilinen oldukça detaylı bir yasadır. Toplam 10 bölümden oluşan yasada kıyı alanında yer alması muhtemel her türlü fonksiyonun ve kıyidan yararlanabilecek bireyden topluma, kamu kuruluşlarından özel kuruluşlara kadar her türlü kullanıcının tanımı yapılmıştır. Kıyıya yönelik tüm fonksiyonların sınırları çizilmiş, kıyıda denetim, gözetim ve yaptırım yetkisi bulunan kuruluşlar ve organizasyonlar tanımlanmış, cezaya tabi durumlar ve ceza tutarları belirlenmiştir. California örneğinde de görülmektedir ki ABD’de kıyı yönetimi programlarını hazırlayan eyaletler bu program dâhilinde son derece detaylı ve eyaletin her şehri için özel hükümler bulunduran geniş kapsamlı yasalar hazırlamakta ve bu yasaların uygulama araçlarını net bir şekilde ortaya koymaktadırlar.

ABD’de 2012 yılı itibariyle toplam 35 eyaletin katılımı bulunan kıyı bölgesi yönetimi programları neredeyse 40 yıldır uygulanmaktadır. Şimdiye kadar 1 milyar dolardan fazla federal yatırım ve neredeyse eşit miktarda eyalet ölçeğinde yatırım bu çabayı desteklemek amacıyla sarf edilmiştir. Genel olarak sert eleştirilere maruz kalmayan kıyı yönetimi programlarının başarılı olduğu düşünülmektedir. Kıyı yönetimiyle ilgili farklı gruplar konuya farklı şekillerde yaklaşıp da, ABD’de bu programın bürokratikleşmeye de kamusal hale geldiği açıktır. Bu başarıya rağmen, ciddi çevresel sorunların ve doğal kaynakların yönetimi problemlerinin ABD’nin kıyı bölgelerinde de devam ediyor olması çeşitli endişelere yol açmaktadır. Buna karşın ABD kıyı yönetimi yasasında kullanılan stratejinin kıyı politikası geliştirmede doğru yolu gösterdiği söylenebilir. (Archer ve Delaney, 1998)

3.3 Türkiye’de Kıyı Yönetimi ve Planlamasının Gelişimi

Türkiye’de kıyı konusu son 40 yıldır gündemdedir. Ondan önce kıyı alanlarının her hangi bir kara parçasından bir farkı yoktur. Hatta genelde tarıma elverişsiz, kumluk çakıllık alanlar olduklarından değersiz görülüp, miras taksimlerinde kıyı toprakları genelde ailenin kız çocuklarına bırakılmış, kıyının gerisinde kalan zeytinlik gibi verimli topraklarsa erkek çocuklarına bırakılmıştır. Türkiye’de bu duruma oldukça çok örnek vardır.

Türkiye’de deniz, kum ve güneşin insan sağlığı açısından önemi yavaş yavaş anlaşılmaya başlamış, kıyidan yararlanmak isteyen insan sayısı artmış ve kıyıları birer dinlenme, eğlence ve tatil mekânları haline gelmiştir. Böylelikle bu talebi karşılamak üzere sermaye kıyı alanlarına doğru hızlı bir akışa geçmiştir.

Türkiye 3 tarafı denizlerle çevrili ve toplam çevresinin %73,3'ü deniz kıyısında olan şanslı ülkelerden biridir. Fakat kıyıdan yararlanmak isteyenlerin sayısındaki artışa yetişememiştir. Turizm sektörünün ülke ekonomisine getirisi, yarattığı yeni istihdam olanakları, kıyıdan maksimum yararlanmak gibi bir ilkenin benimsenmesine neden olmuştur. Bu dönemlerde kıyıda mülk edinilmesine ilişkin herhangi bir kısıtlama olmadığından buralarda kendilerine mülk edinenler ya da önceden sahip oldukları mülkleri turizm amaçlı değerlendirenler olmuştur. Bu kimseler kendilerini şanslı saymaktadır çünkü daha sonra kıyıda mülk edinilmesini yasaklayan kanunlar önceki mülkiyetleri kazanılmış hak saymış, kimi yerlerde şahıs elinden kıyı toprakları alınmaya çalışılsa da açılan davalar neticesinde kazanılmış hakkın korunması öngörülerek geri verilmiştir. 1953'te yürürlüğe konan Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan kıyıları özel mülkiyete açmıştır ve tek hedef devletin turizm sektöründen sağladığı ekonomik getiriyi arttırmak olmuştur.

Kıyıda oluşan sayısız mülkiyetin bu alanlardan toplumun her kesiminin eşit bir şekilde yararlanmasına engel olmaya başlaması tartışmalara yol açarken arsa spekülasyonlarındaki artış artık konuya bir yasal çözüm getirilmesini zorunlu kılmıştır. İmar yasalarına eklenen maddelerle sahil şeritlerinde belirlenen çeşitli genişlikteki zonlarda yapı yasağı getirilerek sorunlara anlık çözümler üretilmeye çalışılmıştır.

“20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, turizm, dünya ekonomisinde en hızlı gelişen ve genişleyen sektörlerden biri haline gelmiştir” (Çımat ve Bahar, 2003). O dönemlerde doğal kaynaklara yakınlığı ve ulaşım olanakları açısından kıyıları zaten sanayi sektöründe kullanılmaktadır. Uluslararası ticaret güçlendikçe ticaret sektörünün de bir numaralı tercihi olmuştur. Bunlara bir de turizm sektörüyle gelen yapılaşmalar eklenince kıyı alanları ciddi çevre sorunlarıyla karşı karşıya kalmıştır. Kullanıcı çok, alan kısıtlıdır. Taşıma kapasitesinin çok üstündeki kullanımlarla kıyı alanlarının doğal yapısı bozulmaya başlamıştır. Bu durum dünyayı alarma geçirmiş ve çeşitli girişimlerle kıyıların korunması gündeme gelmiş, ülkeler arası protokoller hazırlanmış, özel yönetim programları geliştirilmeye başlanmıştır. “Bu kapsamda, kıyı kuşağı yönetimine ilişkin yasalarla temel politikaları belirleyerek korumayı teşvik etmek, kıyı komisyonları oluşturmak, kıyısız mekânların planlamasına yönelik özel yasalarla ülke genelinde kuralları belirlemek, kıyı alanını, etkilenme kuşağını

geniş tanımlamak gibi düzenlemelere başvurdukları görülmektedir” (Sayıştay, 2006). Türkiye’de de bu trendin etkisinde kalınarak yasalara kıyı konusunda eklemeler yapılmaya başlanmış, kalkınma planlarında birkaç cümlede kıyı konusuna da yer verilmiştir.

Türkiye Dünya’daki trendleri çok geriden takip etmiştir. 1972’de ABD’de Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetim Programı çıkarılırken, Türkiye’de henüz kıyı bir yasaya doğrudan konu bile olamamıştır.

1980’lerde Dünya’da çeşitli ülkeler kıyı yönetimi konusunda tek sektörlü de olsa pilot projeler yaparlarken, aynı dönemde Türkiye’de kıyı yasası konusunda başlayan girişimler sık sık sekteye uğramış ve yürürlükte kalmayı başarabilen bir kıyı yasasının hazırlanması 1990’ları bulmuştur. Bu yasa da çok sayıda değişiklik geçirmiş ve halen de geçirmeye devam etmektedir.

Nihayet 1990’larda uluslararası örgütlerin zorlamalarıyla Türkiye’de bütünleşik kıyı alanları yönetimi yapılması için seçilen pilot bölgelerde uluslararası fonların desteğiyle çalışmalar başlamıştır.

3.3.1 Kalkınma planlarında kıyı yaklaşımı

Kalkınma planları 1962 yılından itibaren ülkenin beş yıllık kalkınma hedeflerini belirleyen, mevcut sorunları saptayan, kaynakların kullanımına ve ekonomi politikalarının gelişme yönüne karar veren üst düzey planlardır.

1963 ve 1972 yıllarını kapsayan I. ve II. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda kıyı alanlarına yönelik bir politikaya rastlanmamaktadır. 1973-1977 yıllarını kapsayan III. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda da kıyıların doğrudan inceleme konusu olduğu görülmemektedir. Planın dördüncü kısmında sektörlerde gelişmeler bölümü içerisinde yer alan turizm sektörünün hedefleri arasında “Turizm Eğitimi ve İşgücü” başlığının altında 4. maddede “Kıyıların turistik ve milli park niteliğindeki alanların toplum yararına kullanılmasını ve korumasını sağlayacak mevzuat hazırlanacaktır.” şeklinde yer alan ifade, kıyılarda kamu yararına kullanım hedefi içinde bulunduğunu gösterse de, konuyu sadece turistik ve milli parklar açısından ele almıştır. Yine sektörel gelişmeler bölümünde çevre sorunları başlığı altında yer alan 1929. maddede “Türkiye’de özellikle son on yıl içinde bazı sanayi projeleri çevresinde ve yoğun kentleşme alanlarında hava, su ve kıyıların kirlenmesi gibi dar anlamda ve ülkenin tümü için geçerli olmayan çevre sorunlarının ortaya çıktığı görülmüştür.” ibaresi ile

kıyılarda sanayi ve kentleşme ile ortaya çıkan çevresel sorunlara değinilmiştir. III. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda kıyı alanlarına çevre sorunları başlığı altında değinilmesinde, 1972 yılında ABD'de Coastal Zone Management (Kıyı Bölgesi Yönetimi) hareketi ile yine 1972'de Stockholm İnsan ve Çevre Konferansı'nın etkili olduğunu söylemek mümkündür.

IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1979-1983) çevre sorunları başlığı altında kıyı konusuna deniz kirliliği yönünden değinilmiştir. 261. maddede rüzgâra açık bulunan kıyı alanlarında kirlenen yüzey sularının kıyılarda birikerek kirliliğe sebebiyet verdiği, denizlerden ve boğazlardan geçen gemi ve tankerin kirleticilerinin kıyıları tehdit ettiğinin üzerinde durulmuş, bu konuda yasal düzenlemeler yapılmış olsa da uygulamada işlerliğin sağlanamadığı vurgulanmıştır. Planın ikinci kesiminde sektörel programlar başlığı altında hizmetler sektörünün bir kolu olarak turizm sektöründen bahsedilmiş, deniz, göl ve nehir kıyılarının toplum yararına kullanılmasının sağlanması hedeflenmiştir. Aynı maddenin devamında yer alan “Turistik kullanım özelliğinin bozulmaması için ikincil konut yapımını önleyici yasal düzenlemelere ilişkin çalışmalar plan dönemi içinde sonuçlandırılacaktır.” şeklindeki ifade ile ikincil konutlar kamu yararı dışında bir kullanım olarak bakılırken sözü geçen yasal düzenlemeler gerçekleştirilememiştir. Planın temel hedef ve stratejiler bölümünde turizmin ülkeye yüksek gelir getirecek şekilde değerlendirileceği belirtilirken kıyılar ve diğer doğal alanlarda bunun toplum yararına uygun bir biçimde gerçekleştirileceği vurgulanmıştır. Sektörel programlar başlığı altında incelenen gemi inşaat sektörüne yönelik hedeflerde de kıyı alanlarına ilişkin kararlar bulunmaktadır. Tersane kurmak için Türkiye kıyılarının ayrıntılı olarak incelenip bir ana plan hazırlanması ve başta Akdeniz olmak üzere büyük kapasitede bakım ve onarım tersanesi kurulmasına ilişkin çalışmaların dönem içerisinde bitirileceği bu konudaki hedeflerin başında yer almaktadır. IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda kıyılar konusunda çıkarılması planlanan envanterin tersane kurulumu için yer tespiti amaçlı olması, gerek planın gerekse o dönemdeki bilincin ne kadar sığ olduğunu gözler önüne sermektedir. Planda deniz kirliliğine değinilmesindeki etken şüphesiz ki, 1976 yılında Akdeniz Eylem Planı doğrultusunda hazırlanan ve Barselona'da imzalanan “Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi” dir. Dönemin çevre ve kıyı konusundaki trendlerinden etkilenecek sık sık tekrar edilen “kıyıda kamu yararına kullanım”

ibaresinin yalnızca bu trendlere uymak gayesi ile kullanıldığı, 1980 sonrası dönemde kıyıda kamu yararına tamamen aykırı olarak alınan kararlarda anlaşılmıştır.

V. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1983-1989) yine kıyıya yönelik bir düzenleme bulunmadığı gibi, kıyının bahsedildiği alanların da önceki plana göre azaldığı söylenebilir. Bu planda kıyı dolaylı olarak çevre sorunları bölümünde görülmektedir. Şehirleşme, erozyon ve tabii afetlerin sonucu olan çevre kirlenmeleri ile hızlı sanayileşmenin ve tarımda modernleşmenin getirdiği çevre sorunları ile karşı karşıya olunduğu üzerinde durulurken, çevre sorunlarına yaklaşımda kirliliğin ortadan kaldırılması ve önlenmesinin yanı sıra kaynakların gelecek kuşaklara aktarılacak şekilde muhafazasının benimseneceği belirtilmiştir. Bu planda yine dünyada çevre konusundaki trendlerden “sürdürülebilirlik” bilincinin yavaş yavaş ortaya çıkmaya başladığı görülmektedir. 1972’de Roma Kulübü tarafından “Büyümenin Sınırları” başlıklı raporda büyüme ile doğal kaynaklar arasındaki ilişkiye dikkat çekilerek kaynakların kullanımında sürdürülebilirlik tartışmaları başlamıştır. V. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda çevre konusunda değişen yaklaşımda, dünyadaki bu gelişmelerin izlerinin olduğu söylenebilir.

VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1990-1994) kıyı konusuna yine sosyal hedef ve politikalar bölümünde çevre sorunları başlığı altında değinildiği görülmektedir. Bu başlığın ilke ve politikalarının 977. maddesinde kıyı şeridinin faydalı ve ekonomik kullanılması amacıyla öncelikli kamu yararı gözetilen bir master plan hazırlanması hedeflenmiştir. “Söz konusu düzenlemenin, kıyıları ekonomik kaynak olarak gören bir dünya görüşü doğrultusunda kaleme alındığı anlaşılmaktadır” (Duru, 2003). Planda ekonomik sektörlerdeki gelişme hedef ve politikaları başlığı altında deniz yolu konusunda “Türkiye kıyılarının sanayi, ticaret ve turizm sektörleri yönünden sosyal, ekonomik ve çevresel özelliklerini, mevcut liman kapasitelerini ve sektörel gelişmeye uygun kıyı kesimlerinin potansiyellerini belirleyecek bir çalışma gerçekleştirilecektir.” şeklinde yer alan ifadede, kıyıda liman tesisi alanlarının belirlenebilmesi için bir envanter çalışması hedeflenmiştir. IV. planda tersane tesisi için çıkarılması düşünülen envanter bu planda da liman tesisi için öngörülmüştür. Planın sosyal hedef ve politikalar bölümünde kıyıyı konu alan bir diğer ilke yerleşme-şehirleşme başlığı altında yer almıştır. 1011. maddede gelişmeleri yönlendirmek amacıyla arazi kullanım planlarının yapılması öngörülmüş 1012. maddede ise kıyılarda yapı yoğunlaşmasını önleyecek yeni bir yasal düzenleme için

gerekli çalışmaların yapılması hedeflenmiştir. Kıyılarda yapı yoğunlaşmasının önüne geçecek bir yasal düzenlemenin hedeflenmesi sevindirici olsa da, ilerleyen dönemlerde bu yönde bir çalışma görülmemiştir.

VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000) turizmin geliştirilmesi amacıyla gerekli altyapı eksikliklerinin giderilmesine yönelik olarak başlatılan Akdeniz-Ege Turizm Altyapısı ve Kıyı Yönetimi (ATAK) Projesi'nin programlanan şekilde yürütülemediği ifade edilmiş, turizm politikası olarak ATAK projesinin bir an önce hızlandırılması hedeflenmiştir. Nitekim hükümet ile Dünya Bankası arasında 1989 yılında yapılan sözleşme çerçevesinde finanse edilen ATAK projesinin proje çalışmaları 1998 yılında tamamlanmıştır. Çanakkale-Balıkesir il sınırından Antalya-İçel il sınırına kadar uzanan kıyı kesimindeki 22.200 km.lik alanda içme suyu, kanalizasyon, atık su arıtma, katı atık bertaraf gibi altyapı sistemlerinin yapımını amaçlayan projenin Kültür ve Turizm Bakanlığı bünyesindeki ATAK Proje Yönetim Birimi tarafından yürütüldüğü bilinmektedir. Planda dikkati çeken bir diğer nokta ise kirleten öder ilkesinin, kamu eliyle yapılacak teknik altyapı yatırımlarını finanse etmede bir araç olarak kullanılmasının benimsenmesidir. “Bu ilke çevre sorunlarının ilk kez uluslararası ölçekte yoğun olarak gündeme getirildiği ve çözümler arandığı bir dönemde, OECD tarafından çözüm yollarından biri olarak ortaya konulmuştur” (Turgut, 1995). İlkenin ortaya çıkışı ise 1972 yılına rastlamaktadır. Planın üçüncü kısmını oluşturan temel yapısal değişim projeleri başlığı altında metropollerle ilgili düzenlemeler konusunda Marmara Denizi'nde ve Boğazlarda seyreden gemilerin yol açtığı kirliliğe değinilmiş ve özel sektör tarafından temizlenmesine yönelik çalışmaların yapılması planlanmıştır. Bu planın kıyı ile ilgili getirdiği en önemli düzenleme kuşkusuz ki çevre ile ilgili “Hukuki ve Kuramsal Düzenlemeler” başlığı altında yer alan “Yüz metre kıyı şeridini esas alarak yapılaşmayı bu baza oturtan 3621 sayılı Kıyı Kanunu, topografik koşulları ve doğal kaynakları dikkate alacak biçimde yeniden düzenlenecektir.” ibaresidir. Aynı zamanda 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu'nun da yeniden düzenlenmesi gerektiğini belirten plan, doğal çevrenin korunmasını göz önüne alacak şekilde kanunun revize edilmesini öngörmüştür. VII. Planda Kıyı Kanunu'nun aksayan önemli bir yönüne değinilmiş olması sevindirici olsa da, kanunda öngörülen şekilde bir değişiklik yapılmamıştır.

VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (2001-2005) ATAK Projesi'nin yeni bir finans modelinin yaratılamaması nedeniyle fazla bir mesafe alınamadığı saptanmıştır.

Turizmle ilgili politikalar içerisinde ise ATAK projesi kapsamına girebilecek projelerin yürütülmesinde, idari ve mali sorunların çözülmesi ve Hazine garantisine gerek duyulmayacak bir model çerçevesinde proje uygulamasının hızlandırılması hedeflenmiştir. VIII. Planda da bir önceki planda olduğu gibi “kirlenen öder” politikası benimsenmiş ve turizm politikaları içerisinde yerini almıştır. Planda “Çevre” başlığı altında çevre sorunların çözümü konusunda atılan adımlarda ilerleme kaydedildiği belirtilmiş 1998 yılında hazırlanan Ulusal Çevre Stratejisi ve Eylem Planı’na (UÇEP) değinilmiştir. Aynı başlık altında kıyıları “Hızlı kentleşme, başta kıyı alanları ve denizler olmak üzere doğal kaynaklar üzerindeki baskıları, atıkların miktarını ve diğer çevre sorunlarını artırmıştır.” ifadesinde yer bulmuştur. Çevreye ilişkin hukuki ve kurumsal düzenlemeleri konu alan kısımda ise doğal kaynakların sürdürülebilirliğinin sağlanabilmesi açısından 6831 sayılı Orman Kanunu, 3194 sayılı İmar Kanunu, 3621 sayılı Kıyı Kanunu, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununda ve çevreyle ilgili yönetmeliklerde gerekli düzenlemelerin yapılması öngörülmüştür. Bu politikanın da tam olarak gerçekleşmediği görülmüştür. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda kıyıyı doğrudan ya da dolaylı olarak kapsayan ilkelerin önceki planla aynı olduğu ve yeni bir politikanın geliştirilmediği görülmektedir.

2007 ile 2013 yıllarını kapsayan IX. Kalkınma Planı’nda “Çevrenin Korunması ve Kentsel Altyapının Geliştirilmesi” başlığı altında hızlı kentleşme ve sanayileşmenin, kaynakların sürdürülebilir kullanımını tehdit ettiği üzerinde durulmuştur. Avrupa Birliği’ne uyum sürecinde çevre konularına daha fazla eğilinmesi gerektiği vurgulanmıştır. IX. Kalkınma Planı’nda da kıyıya yönelik ayrıntılı bir düzenlemeye gidilmemiş, kıyıyı içine alan konularda genel bir durum tespiti yapılmıştır. Bu açıdan IX. planın kıyı konusunda önceki planlara göre çok daha yüzeysel kaldığı çok belirgindir.

3.3.2 Yönetim programlarında kıyı yaklaşımı

Türkiye’de kıyı yönetimi konusunda eğilimlerin başlaması 1992 Rio Çevre ve Kalkınma Konferansı’na dayanmaktadır. “Bu yeni eğilimi, kimi yerlerde geleneksel tüzel dizgenin dışına taşarak kıyı yönetim planlarının hazırlanmasında, kimi yerlerde bütüncül kıyı alanları yönetimi programlarının başlatılmasında, kimi kıyı bölgeleri için de danışma organları oluşturulmasında görebilmek olanaklıdır” (Duru, 2003). Bu

eğilimler doğrultusunda ülkemizde 1987 yılından bu yana çeşitli pilot projelerle kıyı yönetimi planlaması konusunda çalışmalar yapılmaktadır. “Kıyı yönetimi pilot projelerinin bir bölümü, Birleşmiş Milletler Bölgesel Denizler Programı gibi küresel (Akdeniz Eylem Programı ve Karadeniz Çevre Programı) programlarının bir parçasıyken, bir bölümü de LIFE ve GEF gibi, çevre sorunlarına yönelik çalışmalara destek veren kuruluşlardan alınan mali destekle gündeme gelmiştir” (Görer ve Duru, 2001).

3.3.2.1 İzmir Körfezi Kıyı Alanları Yönetimi Programı

1976 yılında Akdeniz Eylem Planı doğrultusunda imzalanan Barselona Sözleşmesi’ne katılan ülkelerin Atina’da yaptıkları toplantı doğrultusunda bu ülkelerde bazı pilot proje alanları belirlenmiştir. Bunlardan ilki 1989 ve 1993 yılları arasını kapsayan İzmir Körfezi Kıyı Alanı Yönetim Programı’dır. “Türkiye ile Akdeniz Eylem Programı arasında 1990 yılında imzalanan “İzmir Körfezi Kıyı Alanı Yönetimi Programının Hazırlanmasına İlişkin Anlaşma” ile İzmir kıyı bölgesi için yönetim çalışmalarına da başlanmış oldu” (Duru, 2003). Çalışma İzmir Valiliği, İzmir Büyükşehir Belediyesi ve yerel belediyelerin işbirliği ile yürütülmüştür. UNEP (United Nations Environment Programme), MAP (Mediterranean Action Plan) ve PAP (Priority Actions Programme Regional Activity Centre) tarafından finansal destek verilen projenin genel amacı bölgedeki mevcut süreçlerin olumsuz etkilerini bu çalışma kabul edildiği zaman ile İzmir sahili entegre master planının hazırlanması arasındaki dönemde alınacak önlemlerle kısmen ya da tamamen engellemektir. (UNEP, 1994) Bu önlemler iki gruba ayrılmıştır:

1-Acil önlemler: çalışmanın İzmir Büyükşehir Belediyesi ve diğer bölgesel ve ülkesel yetkililer tarafından kabul edilmesinden hemen sonra uygulanması gereken önlemlerdir. Bu önlemlerin amacı, bölgenin çevresine en çok zarar veren süreçleri durdurmak ya da en azından yavaşlatmaktır.

2-Orta vadeli önlemler: Takip eden 5 senelik dönemde uygulanacak önlemlerdir. Bunların amacı ICAM (Integrated Coastal Area Management) sürecinin başlangıcı ve kuruluşu için gerekli koşulları sağlamaktır. Aynı zamanda İzmir bölgesinin Entegre Sahil Master Planı için girdi olacaklardır. (UNEP, 1994)

Çalışmanın ana amaçları şu şekilde sıralanmıştır:

- İzmir bölgesinin mevcut (ikincil) verilerinden faydalanarak çevresel profilini çıkartmak
- Hızlı ve rasyonel bir şekilde ICAM programının çerçevesini ve içeriğini belirlemek ve aynı zamanda yerel uzmanların “iş üzerindeki” eğitimini metodolojik ve oturmuş bir yaklaşımla sağlamak
- Çeşitli gelişimsel aktivitelerin çevresel etkilerinin hafifletilmesine katkıda bulunmak ve sahil kaynaklarının kullanımıyla ilgili yönetsel bir çerçeve sağlamak
- Ekosistemin taşıma kapasitesiyle uyumlu bir uzun-vadeli gelişme süreci için genel amaçlar ve ilkeler belirlemek
- İzmir Büyükşehir Belediyesi alanı için Entegre Sahil Master Planı hazırlanmasında kurumsal ve metodolojik çerçevenin önerilmesidir. (UNEP, 1994)

Akdeniz’de 1988-1996 yılları arasında yapılan bütünleşik kıyı alanları yönetimi programlarının neticelerini değerlendiren bir çalışmada İzmir projesinin sadece yarısı uygulanmış olsa da kısmen başarılı olduğu söylenmiştir. Çalışmanın olumlu yönleri şu şekilde sıralanmıştır:

- Çevresel bilgi sistemi gelişmiştir.
- Yasal yaptırımlar iyileştirilmiştir.
- Değişen sanayi yerleşmesiyle bağlantı sağlanmıştır.
- Körfezdeki kirlilik oranı azaltılmıştır.

Çalışmanın olumsuz yönleri ise şu şekilde belirlenmiştir:

- Master Plan bir yönetim planı olmaktan çok bir arazi kullanım planı olarak kalmıştır.
- Planın ekonomik yönleriyle gelecek nüfus ihtiyaçlarına gereken dikkat verilmemiştir. (UNEP, 1994)

3.3.2.2 Karadeniz Çevre Programı

“Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan’ın kıyı ve deniz alanlarında ortak önlemler almak üzere başlatılan Karadeniz Çevre Programı, 1992

yılında Bükreş'te kabul edilen "Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi"ne dayanmaktadır” (Duru, 2003). Sözleşmenin amaçları şu şekilde sıralanmıştır:

- Karadeniz ekosisteminin geri kazanımını sağlamak ve doğal kaynaklarını iyileştirmek,
- Karadeniz’in deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek,
- Doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımını ve kıyı alanlarında çevre dostu insan faaliyetlerinin teşvik edilmesini sağlayan yasal araçların geliştirilmesini sağlamak,
- Bölgesel ve ulusal düzeylerde sektörler arası etkileşimi başlatmak,
- Biyolojik çeşitliliğin korunması ve ekosistem fonksiyonlarının sürdürülmesi ve yenilenmesini sağlamak,
- Ötrofikasyon, aşırı avlanma, kirlenme ve doğal olmayan türlerin yerleşimi gibi tehditlerin devam etmesini ve deniz yaşamına ve yaşam kaynaklarına zarar verilmesini önlemek,
- Çevrenin korunması ve iyileştirilmesi alanında Karadeniz havzasında sürdürülebilir kalkınma için işbirliği yapmak,
- Karadeniz’in kaynaklarının yoğun kullanımından dolayı su kalitesinin bozulmasına, biyolojik çeşitliliğin azalmasına engel olmak,
- Karadeniz su kalitesini, deniz ve kıyı ekosistemini iyileştirmek, bölgede sürdürülebilir kalkınma sağlamak (Url 12)

Karadeniz Çevre Programının faaliyetleri uluslararası sözleşmeler ve devletlerarası protokoller gereği halen devam etmektedir. En son 2000 yılında sözleşme ve protokollerin uygulanmasının kontrolünden sorumlu komisyona yardımcı olmak amacıyla bir sekretarya kurulmuştur.

3.3.2.3 Bodrum Yarımadası Kıyı Alanları Yönetimi Projesi

Bodrum Yarımadası Kıyı Alanları Yönetimi Projesi 1993 ve 1995 yılları arasında Ortadoğu Teknik Üniversitesi tarafından, ikisi yerel dört sivil toplum kuruluşunun katkıları ve GEF Küçük Ölçekli Projeler Programı kapsamında gerçekleştirilmiştir.

(UNEP, 2005) “Bütüncül kıyı alanları yönetimi ilkeleri doğrultusunda yürütülen çalışmaların amacı, kıyı ve deniz alanlarının akılcı kullanımı konusunda kamuoyunun bilincinin artırılması; yöre halkının gönüllü örgütler aracılığıyla çevre yönetimine daha etkin bir biçimde katılımı, benzer proje önerilerinin ilgili kamu kuruluşlarının gündemine girmesi ve başka kıyı yörelerindeki [yörelerindeki] çalışmalara örnek oluşturma olarak belirlenmiştir” (Duru, 2003). Projenin ne ölçüde başarılıp başarılmadığı hakkında detaylı bir bilgiye rastlanmamıştır.

3.3.2.4 İskenderun Körfezi Çevre Yönetimi Projesi

Akdeniz Eylem Planı kapsamında Akdeniz’in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi dahilinde hayata geçirilen bir başka proje ise İskenderun Körfezi Çevre Yönetimi Projesi’dir. 1990 ve 1992 yılları arasındaki üç yıllık dönemi kapsayan proje Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi’nin destekleriyle Çevre Bakanlığı tarafından oluşturulmuştur. (UNEP Blue Plan, 1994) Fransız Hükümeti’nin desteği ile Akdeniz Havzası’nda çevre ve kalkınma ilişkisinin kurulmasında gelişmelerin izlenmesi, değerlendirilmesi ve araştırılması amacıyla Sophia Antipolis’te kurulan Mavi Plan Bölgesel Faaliyet Merkezi de İstanbul Körfezi Çevre Yönetimi Projesi çalışmalarına katkıda bulunmuştur. (UNEP Blue Plan, 1994) Proje üç aşamadan meydana gelmektedir. Bunlar:

1-Analiz ve bilgi aşaması

2-İleriye yönelik hedeflerin belirlenmesi

3-Sonuçların ortaya konması ve tartışılması (UNEP Blue Plan, 1994)

Projenin aktörleri üzerindeki stratejiler bölgede yaşayan nüfus, çevre kuruluşları ve körfezin kullanıcılarına yönelik olarak üç başlık altında ortaya konmuş, bunlara yönelik hedefler, sorunlar ve yöntemler belirlenmiştir. Çizelge 3.2’de İskenderun Körfezi çevre yönetimi projesinde yer alan aktörlere ve aktörlere yönelik stratejiler özetlenmiştir.

Çizelge 3.2: İskenderun Körfezi Çevre Yönetimi Projesinde Aktörlere Yönelik Stratejiler (UNEP Blue Plan, 1994)

	Nüfusa Yönelik	Çevre Kuruluşlarına Yönelik	Körfez Kullanıcılarına Yönelik
Hedefler	Yaşam standartlarının yükselmesi	Çevrenin korunması, yaşam standartlarının korunması	Güçlerinin ve körfez planı sürecindeki kontrollerinin artması
Sorunlar	Barınma, sağlık, eğitim, giyinme, yiyecek, işsizlik	Aktivitelerin kontrolsüz yerleşimi, mali olanakların yetersizliği	Merkezi hükümet tarafından güçlerin, kalkınma, çevre ve planlama konusundaki ortak tanımların, hedeflerin uygulanmasında ortak stratejinin paylaşılması
Yöntemler	Daha çok çalışmak, daha çok kazanmak ve iyi organize olmak	Halkın gücü ve toplumsal farkındalığın üzerinde baskı oluşturmak	Tutarlı projeler önermek, hükümet ile müzakere yapmak, kamuoyunu bilgilendirmek

Günümüzde İskenderun Körfezi’ndeki kirliliğin proje öncesi durum ile karşılaştırılması rasyonel olarak yapılmış değildir. Fakat körfezde kirliliğin halen büyük bir sorun olarak devam ettiği görülmektedir. Türkiye’nin önemli körfezlerinden biri olan İskenderun Körfezi’ne yönelik olarak en son 2007 yılında yeni bir kıyı yönetimi programı başlatılmıştır.

3.3.2.5 Belek Kıyı Yönetimi Programı

“Türkiye’nin en önemli turizm yatırım alanı olan Antalya iline bağlı Belek ve Çıralı’da, merkezi ve yerel yönetimlerle işbirliği yapılarak kalkınma ve koruma dengesinin kurulmasına yönelik çalışmalar yapılmıştır” (Karaman, 2003). 1995 ve 1996 yılları arasında yapılan Belek Kıyı Yönetimi Programı, Doğal Hayatı Koruma Derneği ve World Wide Fund for Nature organizasyonunun ortaklaşa yürüttüğü yönetim programının amacı “turizmin ve diğer kullanımların çevreye olan olumsuz etkilerini azaltarak, sürekli ve dengeli kalkınmanın gerçekleşmesi, biyolojik çeşitliliğin ve doğal kaynakların korunması” (Görer ve Duru, 2001) olarak sıralanmaktadır. UNEP (2001)’in tespitine göre Belek projesi bütünsel bir kıyı yönetim programı olarak ortaya çıktığı halde su kaplumbağalarının korunması yönü ağır basmış ve programın diğer sektörlerinin önüne geçmiştir. Bu açıdan Belek Kıyı Yönetimi Programı bütünsel bir kıyı yönetim programından çok bir çevre yönetim projesi olmuştur. Günümüzde programa yönelik devam eden bir çalışma

bulunmamakla birlikte Çevre Kanunu ‘nun 9. Maddesi uyarınca Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edilmiş olan Belek’te kaplumbağa üreme alanı olarak koruma çalışmaları sürmektedir.

3.3.2.6 Trabzon İlinde Kıyı Yönetimi Projesi

“Trabzon’da kıyı alanlarının karşı karşıya kaldığı çevre sorunlarına bir çözüm bulma arayışı olarak nitelenebilecek, "Trabzon İlinde Kıyı Yönetimi" adlı projeye, 1996 yılında başlanmıştır” (Duru, 2003). Keleş’in (1996) belirttiğine göre proje ekolojik sistemlerin kendini yenileme kapasitesinin güçlendirilmesi ve yörenin kaynaklarının koruma-kullanma dengesi içinde yönetilmesinin sağlanmasını amaç olarak benimsemiş, GEF Küçük Ölçekli Projeler Programı dahilinde Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı’nın öncülüğünde ortaya çıkmıştır. Projenin asıl çalışması kıyıdaکی çevre sorunlarının tespiti üzerine olmuştur. Sonuç itibarıyla “ “Trabzon İlinde Kıyı Yönetimi” adlı proje yalnızca araştırma aşamasında kalmış, uygulamaya ilişkin bir program ortaya koyamamıştır” (Duru, 2003).

3.3.2.7 Çıralı Kıyı Yönetimi Projesi

1997 yılında başlayan Çıralı Kıyı Yönetimi Projesi METAP kapsamında ortaya çıkmış, “turizmin ve diğer kullanımların çevreye olan olumsuz etkilerini azaltarak, sürekli ve dengeli kalkınmanın gerçekleşmesi, biyolojik çeşitliliğin ve doğal kaynakların korunması” (Görer ve Duru, 2001) amaçlı bir projedir. “2001 yılında tamamlanan Çıralı Kıyı Yönetimi Planı’nda, yörenin tüzel, yönetsel, fiziksel, toplumsal, kültürel ve mekânsal özellikleri sergilenmekte, yürütülecek çalışmaların erekları, karşılaşılabilecek sorunlar ve sınırlılıklar ortaya konmakta, son olarak da, uygulama araçları ve gerçekleştirilecek etkinliklerden söz edilmektedir” (Duru, 2003).

Çıralı, tarım gibi geleneksel faaliyetlerin halen sürdüğü, bir yandan da doğal, tarihsel ve sosyokültürel önemi ortaya çıkmaya başlayan bir yerleşmedir. (UNEP, 2001) Yönetim projesiyle Çıralı’nın turizm yönü ortaya çıkarılmak istenmektedir. Projenin başarısını düşüren en önemli etmenlerden birinin böylesine küçük ölçekli bir alanının Turizm Teşvik Kanunu, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, Orman Kanunu gibi çok sayıda yasal düzenlemenin hükümleri altında bulunması olarak değerlendirilmiştir. (Emre, 1999) “Proje genel olarak değerlendirildiğinde halkın ve ilgili kurum ve kuruluşların da katılımının sağlanarak oldukça etkin ve başarılı bir

proje olarak ele almak mümkündür” (Kıran, 2008). UNEP (2001)’e göre Çıralı’da kıyı yönetiminin uygulanmasını kolaylaştırmak amacıyla yerel bir koordinasyon komitesi kurulması başarılı bir adım olarak değerlendirilmiştir. Çizelge 3.3’te Doğal Hayatı Koruma Derneği (2001) tarafından tespit edilen projeye ilişkin hangi faaliyetin hangi kurumlarca yönetildiği ve 2001 yılında gelinen durumu gösteren çizelge verilmiştir.

Çizelge 3.3: Çıralı kıyı yönetimi planı çerçevesinde yerine gerilmesi gereken temel işlevler ya da etkinlik alanları (bugünkü durum) (Duru’nun 2003’te atıfta bulunduğu gibi, s.288)

Etkinlik	İlgili Kurum	Hizmetin Bugünkü Durumu
Organik Tarım	Antalya/Kemer İl/İlçe Tarım Müdürlükleri	Çıralı’da Organik tarım etkinlikleri DHKD’nin projesi çerçevesinde başlatıldı.
Eko-Turizm	Antalya İl Turizm Müdürlüğü Kemer Kaymakamlığı GATAB	Doğa yürüyüşü yolları harita üzerinde belirlendi. Pansiyonculuk olağan çerçevede devam ediyor, ek tanıtım etkinlikleri yok.
Çevre Kirliliğinin İzlenmesi ve Denetlenmesi	Antalya İl Çevre Müdürlüğü (Valilik) GATAB	Yörede su ve deniz kirliliğiyle ilgili ölçümler GATAB tarafından yapılmaktadır. Fosseptik çukurlarındaki sızmaların kuyu sularını kirlettiği, kuyuların yoğun kullanımının tuzlanma tehlikesini getirdiği, alabalık çiftliklerinin akarsularda kirlenmeye neden olduğu, yasak olmasına rağmen Olimpos koyunda geceleyen teknelerin deniz kirliliğine yol açtığı saptanmıştır.
Çevresel Değerlerin Korunması	Antalya Valiliği, İl Çevre Müdürlüğü	DHKD tarafından denizkaplumbağası koruma programı uygulanmaktadır. Diğer çevresel değerlerin korunmasına yönelik özel bir çalışma yapılmamaktadır.
İmar Etkinlikleri ve Yapılaşmanın Denetimi	Antalya Valiliği (Bayındırlık ve İskan İl Müdürlüğü), Antalya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu	Kıyı Kenar Çizgisi belirlenip onaylanmıştır; ancak Kıyı Kanunu hükümleri çerçevesinde yapılması gereken kıyı bandındaki yapılaşmanın denetimi etkili değildir. Birinci, ikinci ve üçüncü derecede Doğal ve Arkeolojik SİT olan Çıralı arazisindeki bütün yapılar ruhsatsızdır. Antalya KTVK Kurulunun yıkım kararları uygulanmamaktadır.

Çizelge 3.3 (devam): Çıralı kıyı yönetimi planı çerçevesinde yerine gerilmesi gereken temel işlevler ya da etkinlik alanları (bugünkü durum) (Duru'nun 2003'te atıfta bulunduğu gibi, s.288)

Etkinlik	İlgili Kurum	Hizmetin Bugünkü Durumu
Altyapı Hizmetleri	GATAB, Kemer Kaymakamlığı, Antalya Valiliği	İçme ve kullanma suyu temini, katı atıkların toplanması etkinlikleri GATAB tarafından sürdürülmektedir. Kanalizasyon sistemi bulunmamaktadır.
Turizm Yatırımları	Antalya Valiliği (İl Turizm Müdürlüğü), Turizm Bakanlığı, Kemer Kaymakamlığı	Bugünkü durumda belgeli turizm işletmesi bulunmamaktadır.
Çıralı Festivalinin Düzenlenmesi	Muhtarlık, Kemer Kaymakamlığı, Antalya Valiliği (İl Kültür Müdürlüğü)	Denizkaplumbağası üreme mevsiminin başlangıcında 1. Çıralı Festivali düzenlenmiştir.

3.3.2.8 Mersin Kıyı Bölgesi Entegre Planlama Projesi

“1995-1996 yılları arasında gerçekleştirilen “Mersin Kıyı Bölgesi Entegre Planlama Projesi”, 5-8 Haziran tarihlerinde Barselona’da yapılan Akdeniz’in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi ve Akdeniz Eylem Planı çerçevesinde başlatılan bir girişimdir” (Duru, 2003). Projenin amacı, “Mersin kıyı bölgesinde çevreyi bir kaynak olarak kullanan sosyal ve ekonomik kalkınma dinamiklerinin sağlıklı ve dengeli bir şekilde sürdürülebilirliğini sağlayacak çevresel politika ve stratejileri saptamak, Mersin Kıyı Bölgesi’nde tabii ve yapılı çevrede sürdürülebilir gelişmenin sağlanması ve çevre kalitesinin yükseltilmesi doğrultusunda tabii çevrenin kirlenmeden ve tahribattan korunmasına yönelik çevresel ilke, politika, strateji, program, yöntem ve tekniklerin tespit edilmesi ve bir sistematik içerisinde derlenmesini amaçlayan bilgi sistemi oluşturmak üzere altyapı çalışmalarını başlatmaktır” (Tanas ve diğ, 1997). Proje Çevre Bakanlığı’nın Kentkur adlı bir özel şirketle yaptığı antlaşma doğrultusunda yürütülmüş, METAP ve Dünya Bankası’nın finansal desteğini almıştır. (UNEP, 2005) “Proje, uzun dönemde sayısı arttırılabilecek şekilde, sekiz öncelikli “alt proje grubu”nun oluşturulmasını önermektedir. Bu proje alt grupları, koruma politikalarının belirlenmesi, su havzası koruma çalışmaları, ikinci konut yönetimi, tarihi eserlerin korunması için stratejik planlama çalışması, yerleşim alanlarında atık su ve katı atık yönetimi ile endüstriyel kirlilik yönetimidir” (Coastlearn, 2011). Projeye ilişkin Kentkur firması tarafından hazırlanan final

raporunda, projenin doğrudan uygulamaya geçilecek çözümlerin ayrıntılı olarak verildiği bir çalışma olmadığı, ancak yerel sorunlara yerel çözümler araması, bu doğrultuda rehber niteliği taşıyan bir kaynak olarak yol göstermesi ve bu hususta bölgedeki tüm kurum ve kuruluşların birlikte hareket etmesini hedeflediği belirtilmiştir.

3.3.2.9 Patara Özel Çevre Koruma Bölgesi

Bakanlar Kurulu'nun 18.01.1990 tarih ve 90/77 sayılı kararı ile tespit edilen Patara Özel Çevre Koruma Bölgesi Muğla ve Antalya illeri Fethiye ve Kaş ilçeleri ve bunlara bağlı 5 belde 4 köyden oluşmaktadır. (www.ozelcevre.gov.tr) “Patara yönetim planı araştırmaları, METAP ve Dünya Bankası'nın desteği ile Çevre ve Kültür Bakanlıklarınca gerçekleştirilmiştir” (Duru, 2003). Proje kapsamında “özel çevre koruma alanı olan Patara için bir yönetim planı hazırlanması” (Görer ve Duru, 2001) öngörülmekte, “doğal yaşam ve kültürel değerlerin korunması, yörenin kalkınması için potansiyel sektörlerde (tarım ve turizm) çevre duyarlı yaklaşımların uygulanması için projelerin geliştirilmesi” (Görer ve Duru, 2001) gibi hedefleri bulunmaktadır.

3.3.2.10 Avrupa Topluluğu Gökova Projesi

“1 Ocak 2006 tarihinde başlatılan Avrupa Topluluğu Gökova Projesi, Avrupa-Akdeniz Ortaklığı (Euro-Mediterranean Partnership) MEDA programı çerçevesinde, Kısa ve Orta Dönem Öncelikli çevresel Eylem Programı (Short and Medium-Term Priority Environmental Action Programme) SMAPP III dahilinde gerçekleştirilen bütünsel kıyı alanları yönetimi projesidir” (Coastlearn, 2011). Proje Muğla Üniversitesi tarafından üç yıllık bir sürede hazırlanmıştır. Birçok yerel kuruluş ve sivil toplum örgütünün de desteğiyle yürütülen proje Avrupa Birliği tarafından finanse edilmiştir. Projenin yürütücülüğünü şu kuruluşlar üstlenmiştir:

- Sualtı Araştırmaları Derneği-Akdeniz Foku Araştırma Grubu (koordinatörlüğünde)
- Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı,
- Muğla Valiliği,
- Ula Kaymakamlığı,

- Akyaka Belediye Başkanlığı,
- Gökova Belediyesi
- Rubicon Vakfı
- Gökova Akyaka'yı Sevenler Derneği (GASDER)
- Akyaka Kent Konseyi
- Akyaka-Akçapınar-Akbük Su Ürünleri Kooperatifi (Url 13)

“Projenin amacı, Türkiye’de ilk defa tüm ilgililerin katılımıyla, Gökova Özel Çevre Koruma Bölgesi sınırları içinde kalan kıyı alanları (Gökova Körfezi ve Sedir Adası) için bütünleşik yönetim planının hazırlanması ve uygulanmasıdır” (Coastlearn, 2011). Projenin uzun vadede beklenen katkısı ise, Türkiye’de denizel ve kıyı biyolojik çeşitliliğin korunmasına katkı sağlaması ve ülke çapında ilgili ulusal kurum-kuruluşlar ile yerelde mülki idare ve yerel yönetimler tarafından etkin uygulanabilen yönetim planlaması modeli oluşması ve ilgili mevzuata kavuşulmasıdır. (Url 13) Proje ekolojik bir yaklaşımla ortaya çıkarken, sosyoekonomik boyutun da göz ardı edilmemesi hedeflenmiştir. 2009 ve 2010 yılları arasında hazırlanmış olan proje 10 ülkeyi kapsayan SMAPP programının en başarılısı bulunmuştur. Projenin yaklaşım itibarıyla Türkiye’deki diğer kıyı yönetimi projelerine de örnek teşkil etmesi beklenirken kapsam olarak yerel nitelikli olduğu görülmektedir. Proje şu anda uygulama aşamasındadır.

3.3.3 İdari yapılanmada kıyı yönetimi yaklaşımı

3.3.3.1 Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi

Kronolojik olarak İzmir Körfezi Kıyı Alanı Yönetimi Programı’nı “Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi”nin kurulması izlemektedir. 1990 yılında başlayan girişimlerle Kıyı Alanları Yönetimi çalışmaları kapsamında 1993’te kurulan Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi, kıyıların dengeli, uzun erimli ve etkin bir biçimde kullanılmasına katkıda bulunmak üzere üniversiteler, kamu ve özel sektör kuruluşları ve gönüllü kuruluşlar arasında iletişim ve işbirliğini güçlendirmek amacıyla ortaya çıkmış bir kuruluştur. Kuruluş, 1993’ten bu yana üniversitelerde kongreler düzenleyerek bildiriler yayınlamaktadır. Yayımlanan bildirimlere konuyla ilgili birçok akademisyen makaleleri ile destek vermektedir.

3.3.3.2 Türkiye Ulusal Çevre Eylem Planı (UÇEP)

“Türkiye’de çevre sorunlarının durumunu, bu alanda geliştirilebilecek politikaları ortaya koymayı amaçlayan Ulusal Çevre Eylem Planı’nın (UÇEP) hazırlıklarına 1995 yılında başlanmıştır” (Duru, 2003). UÇEP, kalkınmanın çevre konularıyla bütünleştirilmesine yönelik somut girişimler önermektedir. Belge, uzmanlardan ve konuyla ilgili taraflardan oluşan ve iki aşamada bir araya gelen farklı gruplarca hazırlanmıştır. Devlet Planlama Teşkilatı, Çevre Bakanlığı ve Dünya Bankası temsilcilerinden oluşan Yürütme Kurulu gözetiminde süreç yönlendirilmiştir. (Url 14) UÇEP’in hazırlık sürecinde belirlenen hedefleri şu şekildedir:

- Yaşam kalitesinin iyileştirilmesi
- Çevre bilinç ve duyarlılığının geliştirilmesi
- Çevre yönetiminin iyileştirilmesi
- Sürdürülebilir nitelikte bir ekonomik, toplumsal ve kültürel gelişme sağlanması (Url 14)

3.3.3.3 Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Kıyı Envanter Şubesinin kurulması

“Kıyı alanlarındaki sorunların giderek artması, merkezi yönetim düzeyinde kıyı alanları ile ilgili bazı birimlerin kurulmasını gerektirmiştir” (BİB İskenderun Raporu, 2009). Kıyıya yönelik olarak kurulan bu idari yapılanma kıyı envanter şubesidir.

“Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü bünyesinde kurulan “Kıyı Envanter Şubesi” kıyı yasasının uygulanmasına ilişkin olarak envanter oluşturmaya ve kıyı kenar tesbiti [tespiti] ile ilgili görevler yükümlenmiştir” (BİB İskenderun Raporu, 2009).

3.3.3.4 Çevre Bakanlığı ÇED ve Planlama Genel Müdürlüğü Çevre ve Kıyı Yönetimi Şubesinin kurulması

Kıyıları ilgilendiren bir diğer idari yapılanma 1997 yılında Çevre Bakanlığı bünyesinde kurulan Çevre ve Kıyı Yönetimi Şubesidir. Şube, bakanlığın ÇED ve Planlama Genel Müdürlüğü altında kurulmuş olup daha çok çevresel sorunları çözmeye yönelik çevre yönetim programlarına yoğunlaşmıştır. Şubenin görevleri “ulusal bölgesel ve havza bazında çevre yönetim planlarının hazırlanması,

onaylanması, uygulamanın sağlanması, izlenmesi ve değerlendirilmesi” (BİB İskenderun Raporu, 2009) olarak belirlenmiştir.

3.3.4 Son dönem BKAY ve kıyı planlaması çalışmaları

Türkiye’de Genelkurmay Başkanlığı’nın 14.08.2006 gün ve 31311763 sayılı yazısı ile Türkiye’de ve dünyadaki kıyı mevzuatı incelenerek ülkenin farklı bölgelerindeki kıyılar için yeni yaklaşımlar ve model alternatifleri ile kıyı sorunlarına çözüm üretecek çalışmaların ivedilikle başlatılması istenmiştir. (BİB İskenderun, 2009) Bu doğrultuda Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü tarafından 2007 yılında İskenderun Körfezi (Adana-Mersin-Hatay) Kıyı ve Deniz Alanları Bütünsel Planı, İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi, Samsun Bütünleşik Kıyı Alanları Planlama Projesi, Antalya Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetim Planı Projesi gibi pilot projeler başlatılmıştır.

3.3.4.1 İskenderun Körfezi (Adana-Mersin-Hatay) Kıyı ve Deniz Alanları

Bütünsel Planı

2007 yılında İskenderun Körfezi (Adana-Mersin-Hatay) Kıyı ve Deniz Alanları Bütünsel Planı çalışmaları başlatılmış olup ilgili plan 25.02.2009 tarihinde onaylanmıştır. Projenin vizyonu, “kıyı kaynaklarının en yararlı, etkili ve dengeli bir şekilde kullanımını ve korunmasını belirleyecek koordinasyonu sağlayacak bir hiyerarşik planlama anlayışına ulaşılması” olarak İskenderun Körfezi’nin seçilmesinin nedeni, potansiyelleri ve sorunları bakımından geliştirilmesi öngörülen bütünsel kıyı planlaması ve yönetim modeli için örnek teşkil edebilecek yapıda olmasına bağlanmıştır. (BİB İskenderun Raporu, 2009) Projeye ilişkin raporda projenin hedefleri şu şekilde özetlenmiştir:

- Kıyı alanlarında bütünsel planlama modelinin geliştirilmesi,
- Kıyı alanlarında yetki ve sorumluluğu olan kurumlar ile kıyıda faaliyet gösteren sektörler arası uyum ve eşgüdümüne yönelik yönetim modelinin oluşturulması,
- Kıyı alanlarında doğal ve kültürel kaynakların ve duyarlı ekosistemlerin korunması,

- Kıyıya erişebilirlik, kıyılardan yararlanma konusunda eşitlikçi ilke ve esasların geliştirilmesi,
 - Kıyı alanlarında planlama, uygulama ve yönetim araçlarının geliştirilmesi.
- (BİB İskenderun Raporu, 2009)

Proje beş aşamalı olarak yürütülmüştür. Birinci aşamada yurt dışında bütünleşik kıyı alanları yönetim modellerinin incelenmesi, Türkiye’deki mevzuatın incelenmesi ve yetersizliklerin saptanması hedeflenmiştir. İkinci aşama, projeye ilişkin veri toplama ve analizlerin yapılması süreci olarak planlanmıştır. Üçüncü aşama yapılan analizlerin sentezi ve değerlendirilmesi ile bu çalışmalarının haritalandırılmasına ayrılmıştır. Dördüncü aşamada Türkiye ile benzer özellik gösteren yurtdışı örneklerinin hangi boyutlarıyla projeye yansıtılabileceğinin incelenmesi hedeflenmiştir. Son olarak beşinci aşamada ise yapılan araştırma ve incelemeler sonucunda üç model üretilmesi ve bu modellere finansman, mevzuat, yönetim ve uygulama açısından çözümler getirilmesi planlanmıştır.

İskenderun Körfezi (Adana-Mersin-Hatay) Kıyı ve Deniz Alanları Bütünsel Planı Türkiye’de Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi kapsamında hem Kıyı Alanlarının hem de Geri Sahalarının planlandığı ilk plan olma özelliğini taşımaktadır. (BİB İskenderun Raporu, 2009) Planın hedeflerine ulaşabilmesi için bölgede yetkili bütün kurum ve kuruluşlarca yapılacak işlemlerde bu planın baz alınması ve bölgede plan yetkisi olan kurumların planlarını bu plan kapsamında revize etmeleri gerektiği planı yaptıran Bayındırlık ve İskân Bakanlığı’nın üstünde durduğu önemli noktalardan biridir.

3.3.4.2 Antalya Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetim Planı Projesi

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü Antalya ilinde 2011 yılında tamamlanan Antalya Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetim Planı Projesi’ni hazırlatmıştır. Projenin temel amacı, Antalya kıyı bölgesinin tüm sektörler itibarı ile incelenerek, kıyı kesiminin, verimli, etkin, akılcı ve kamu yararına kullanılması için; Antalya Kıyı Alanları Mekânsal Strateji Planı kapsamında; enerji, sanayi, deniz ulaşımı, su ürünleri, turizm, rekreasyon faaliyetleri, altyapı tesisleri ve benzerlerini içeren çok sektörlü ve çok kullanımlı bütüncül, bir planlamanın yapılması, uygulama ve izleme ilkelerinin belirlenmesi ve tüm bunları kapsayan kurumsal ve mekânsal stratejik kararların alınması olarak

tanımlanmıştır. (BİB Antalya Raporu, 0011) Projenin hedefleri şu şekilde belirlenmiştir:

- 3621 Sayılı Kıyı Kanunu'nun uygulama aşamasında ortaya çıkan sorunların ortadan kaldırılabilmesi için yeni bir yaklaşım ve modelin geliştirilmesi ve kıyı alanlarına ilişkin planlama politikalarının geliştirilmesi,
- Antalya bölgesinde yer alan yoğun yapılaşmadan kaynaklanan yetersiz altyapı ve donatıların irdelenmesi ve çözüm önerilerinin geliştirilmesi,
- Yoğun kentsel kullanımlar ve turizm gelişmesinin ekoloji üzerindeki olumsuz etkilerinin incelenerek, taşıma ve doğanın yenileme kapasiteleri doğrultusunda önerilerin geliştirilmesi,
- Antalya kıyı bölgesinde yer alan tarihi, arkeolojik ve tüm kültürel yapının yoğun gelişme baskısı nedeniyle oluşan tehditleri en aza indirerek korunmasını sağlamak,
- Yoğun kentsel ve turizm kullanımlarının sonucu tarım alanları üzerindeki baskıların sosyoekonomik yapı üzerindeki etkilerini değerlendirmek,
- Hızlı nüfus artışı ve kitlesel turizme bağlı yerel ve merkezi idarelerin bölgedeki hizmet sunumlarında yaşanan sorunların irdelenerek çözüm önerilerinin geliştirilmesi,
- Kıyı alanlarında yetki ve sorumluluğu olan kurumlar ile kıyıda faaliyet gösteren sektörler arası uyum ve eşgüdümüne yönelik, yönetim modeli tasarlanması,
- Kıyı bölgesinde yer alan, kıyı yapıları ve kıyı ile bağlantılı faaliyetlerin mülkiyet, yapılaşma ve ekonomik durumlarının değerlendirilmesi,
- Doğal kaynak değerlerinin sürdürülebilir ve dengeli kullanımının sağlanması,
- Yerel kamu yönetimlerinin ve sivil toplum kuruluşlarının planlama sürecine dâhil edilmesi,
- Antalya kıyı bölgesinin iklim değişikliği etkilerinden en az şekilde etkilenmesi ve uyum sağlanabilmesi için gerekli önlemlerin alınması ve senaryo planının üretilmesi (BİB Antalya Raporu, 2010)

Antalya Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetim Planı Projesi 2011 yılında tamamlanmış olup bir strateji belgesi olarak gerekli bakanlık oluru alınmıştır.

3.3.4.3 İzmit Körfezi (Kocaeli - Yalova) Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi

İzmit Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü'nün 2007 yılından sonra kıyıya yönelik yaptırdığı yönetim planlarından bir diğeridir. Bu planın kıyı yönetimi konusunda genel hedef ve stratejiler benimsemediği, yalnızca İzmit Körfezi'ndeki kirliliği önlemeyi amaçladığı görülmektedir. Bu kapsamıyla proje bir çevre yönetimi planı olarak adlandırılabilir.

3.3.4.4 Samsun Bütünleşik Kıyı Alanları Planlama Projesi

Bayındırlık İskân Bakanlığı'nda hazırlatılan plana göre projenin amacı şöyledir: Ülkenin kıyı bölgelerinde kentleşme, sanayileşme, turizm ve ikinci konut gelişmesi gibi nedenlerle bir dizi sorunun birikmiş olduğu, mevcut planlama uygulama sisteminin bu sorunların çözümünde yetersizlikleri bulunduğu tespitinden hareketle, yeni bir planlama anlayışının geliştirilmesine olan ihtiyaç ve gereklilikler doğrultusunda, kıyı alanları için bütünleşik bir planlama stratejisinin geliştirilmesi ve pilot proje alanı olan Samsun Kıyı Alanları için her tür ve ölçekteki arazi kullanım planları, sektörel ve tematik planlar, projeler, uygulamalar ile katılım, izleme ve denetlemeye esas olacak stratejilerin geliştirilmesidir. (BİB Samsun Raporu, 2010) Raporda projenin hedefleri şu şekilde sıralanmıştır:

- Kıyı alanlarında sürdürülebilir gelişme ilkesi doğrultusunda; doğal ve kültürel kaynaklardan yararlanmada sektörler arası uyumun sağlanması ve duyarlı ekosistemlerin korunması, kıyıya erişebilirlik ve kıyılardan yararlanmada kamu yararı ve eşitlik ilkesi çerçevesinde mekânsal gelişme stratejilerinin geliştirilmesi,
- Samsun kıyı alanlarında yetki ve sorumluluğu olan kurumlar ile kıyıda faaliyet gösteren sektörler arası uyum ve eşgüdümeye yönelik yönetim modelinin oluşturulması, planlama ve yönetime ilişkin uygulama araçlarının geliştirilmesi (BİB Samsun Raporu, 2010)

Samsun Bütünleşik Kıyı Alanı Planlama Projesi kapsamında üç alternatif yaklaşım modeli geliştirilmiştir. Samsun projesi için önerilecek üç farklı alternatif yaklaşımın sınıflandırılması ve modellere ilişkin temel nitelikler şu şekilde tanımlanmıştır:

- Kıyı alanlarındaki gelişme ve faaliyetlerin yönlendirilmesi için, mevcut mevzuatı belirli yönleri ile koruyarak yeni bir yasal ve kurumsal yapılanmaya gidilmesi,
- Mevcut yasal ve kurumsal düzenlemelerde köklü ve esaslı değişikliklere gidilmeden mevcut yapının daha etkili hale getirilmesi için bağlayıcılığı olan bir eşgüdüm mekanizmasının kurulması,
- Mevcut yasal ve kurumsal düzenlemelerde önemli bir değişiklik yapmadan mevcut yapının daha etkili hale getirilmesi için bağlayıcılığı olmayan bir eşgüdüm mekanizmasının kurulması. (BİB Samsun Raporu, 2010)

3.4 Hukuk Sisteminde Kıyılar

Kıyıların hukuk sistemi içine girmesi farklı devletlerde farklı şekillerde olmuştur. Kuşkusuz bunda ekonomi ve gelişmişlik düzeyinin de etkisi vardır. Ülkemizde kıyılarının doğrudan ya da dolaylı olarak yasalara konu olması Osmanlı dönemine dayanmaktadır. Kıyılarının Türk Hukuk Sisteminde doğrudan bir yasal düzenlemeye konu olması için ise 1984 yılını beklemek gerekmiştir.

3.4.1 Geçmişten günümüze kıyılara yönelik yasal çerçeve

3.4.1.1 Osmanlı döneminde kıyılarının hukuki statüsü

Türkiye’de kıyılarının hukuksal açıdan geçirdiği değişimleri incelemeye Osmanlı İmparatorluğu döneminden başlamak gerekir. “Osmanlı hukukunda kıyının bir tanımı mevcut olmadığı gibi, kıyıları diğer arazilerden ayrı bir düzenlemeye tabi tutan hükümler de yoktur” (Cin, 1981). Bunda, kıyılarının bugün sahip olduğu ekonomik değere sahip olmaması temel sebeptir. Kıyı alanlarının genelde taşlık, kayalık, kumluk kıraç alanlar olması, dönemin arazi değerlerindeki farklılıklarda önemli faktör olan tarımsal faaliyete elverişli olmamaları, kıyılarının Osmanlı döneminde değersiz alanlar olarak görülmelerine neden olmuştur.

Osmanlı döneminde kıyı konusunda herhangi bir yasal düzenleme ya da hükümler getirilmesine ihtiyaç duyulmamıştır. “Osmanlı hukukunda kıyı rejiminin hukuki bir düzenlemeye bağlanmayışında asıl neden, anlıyoruz ki, Osmanlı Devleti’nde deniz-insan ilişkilerinin başka bir deyimle kıyıların ekonomik, sosyal, sıhhi ve turistik öneminin gereği gibi anlaşılmamış olmasıdır” (Cin, 1981).

“Kıyıların hukuki statüsü ile doğrudan ilgili olmamakla beraber kıyı konusunu etkileyen ilk düzenleme 1858 tarihli ‘Arazi Kanunnamesi’dir” (Şimşek, 2011). Osmanlı’da hukuku düzenleyen dini kanun kitabı olan, diğer bir deyişle Osmanlı’nın medeni kanunu niteliğini taşıyan “Mecelle”nin 1265 sayılı maddesinde, “Denizler, büyük göl ve nehirler, şehirlerden uzak sahipsiz arazi ve dağlar herkese mubahtır. Fakat başkasına zarar vermemek şarttır.” ibaresi yer almıştır. Bu madde doğrudan kıyı alanlarını sahipsiz mallar kategorisine almış, herkesin kullanımına açık olduğunu belirtmiştir.

Günümüzde kıyıların taşıdığı sosyal, ekonomik, kültürel ve doğal değerlerin yanı sıra politik ve stratejik önemi de bilinmektedir. “Osmanlı döneminde ise, devletin kıyılarla olan ilgisi, ülke savunması ve buna bağlı olarak Devletin hükümler hakkı icabı ülkenin diğer kısımları üzerinde kullandığı bir denetim ve gözetim yetkisinin kullanılmasından öteye geçmemektedir” (Cin, 1981).

Görüldüğü gibi Osmanlı İmparatorluğu döneminde doğrudan kıyıya ilişkin yasal hükümler getirilmemiştir. Çünkü dönemin ihtiyaçları, devletin ve halkın kıyıya bakış açısı kıyıyla ilgili yasal yönetsel kararlar verilmesini gerektirmemiştir. Günümüzde dahi kıyının öneminin son 20-30 yıldır farkına varıldığı bilinmekteyken Osmanlı döneminden kıyılar hakkında detaylı bir hukuksal hüküm beklemek çok da doğru olmayacaktır.

3.4.1.2 Cumhuriyet döneminde kıyıların hukuki statüsü

Cumhuriyet döneminde kıyılara ilişkin ilk yasal düzenleme 17.02.1926 kabul tarihli 743 sayılı Medeni Kanun’un 641. maddesinde görülmektedir. (RG, 04.04.1926, S.339) Bu madde “Sahipsiz şeyler ile menfaati umuma ait olan mallar Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Hilafı sabit olmadıkça menfaati umuma ait sular ile ziraata elverişli olmayan yerler, kayalar, tepeler, dağlar ve onlardan çıkan kaynaklar kimsenin mülkü değildir. Sahipsiz şeylerin ihraz ve işgali, yollar ve meydanlar, akarsular ile yatakları gibi menfaati umuma ait malların işletilmesi ve kullanılması

hakkında ahkâmı mahsusa vazolunur.” şeklinde bir hükümle, kıyı alanlarını “sahipsiz şeyler ve umuma ait mallar” kapsamına sokmuştur. Bu maddeden de anlaşılacağı üzere Cumhuriyet dönemindeki ilk yasal düzenlemelerde kıyı alanları doğrudan bir düzenlemeye tabi tutulmamış, herkesin yararlanmasına açık alanlar olduğu ve kimsenin mülkü olmadığı hükme bağlanmıştır. Maddede geçen “hilafı sabit olmadıkça” ifadesi ‘aksi kanıtlanmadıkça’ anlamına gelmektedir ki bu ifadeyle bu yasaya kadar kıyılarda edinilmiş mülkiyetlerin kabulü söz konusudur. Aynı zamanda yine maddenin sonunda geçen “...gibi menfaati umuma ait malların işletilmesi ve kullanılması hakkında ahkâmı mahsusa vazolunur” ifadesi, bu malların işletilmesi ve kullanılmasının ancak özel yasa çıkartılmasıyla mümkün olacağını belirtmektedir. Bu ifade, daha sonra yürürlüğe konan bazı kanunlarla kıyılarda özel mülkiyetin oluşmasını mümkün kılmıştır.

1926’da kabul edilen Medeni Kanun’dan sonra kıyılar hakkında bir hükmün yer aldığı ilk yasal düzenlemenin 1933 yılında yürürlüğe konan 2290 sayılı “Belediye ve Yapı Yollar Kanunu”nda yer aldığı görülmektedir. Bu kanunun 4. maddesine göre “Su kenarında rıhtımdan veya rıhtım yapılacak noktadan 10 m. genişliğinde bir mahal umumun istifadesine mahsus olarak serbest bırakılacaktır.” hükmü getirilmiştir. Bu hükümle birlikte, rıhtımda ve rıhtım yapılacak noktalarda kıyıya bir sınırlandırma getirilmiş ve 10 m.lik bir bandın kamu kullanımına ayrılması öngörülmüştür.

“1934 yılında çıkarılan bir başka kanun olan 2644 sayılı Tapu Kanunu’nun 8 ila 14. maddeleri, deniz, göl ve nehirlerden doldurma ve kurutma yoluyla arazi elde edilmesine izin vermiştir” (Şimşek, 2011; RG, 29.12.1934, S.2892).

13.05.1953 kabul tarihli 6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu’nun 8. maddesinde yer alan “Devletin hüküm veya tasarrufu altında veya hususi mülkiyetinde bulunan arazi, arsa ve binaların satışında İcra Vekilleri Heyeti kararı alınır.” ifadesi, bu kapsamda bulunan kıyı alanlarında mülkiyet ya da devri mümkün kılınmış ve kıyı alanlarının kamu yararı dışında kullanılmasına ortam hazırlamıştır. (RG, 22.05.1953, S.8414)

Bu kanundan sonra 1972 yılına kadar yürürlükte kalan 1956 onay tarihli 6785 sayılı İmar Kanunu kapsamında kıyı alanlarıyla ilgili çıkarılan tüzükte, su kenarında

yapılan yapıların suya 30 m.den fazla yakın olamayacağı hükme bağlanmıştır. (RG, 16.07.1956, S.9359)

1926 yılını takiben çıkan çeşitli yasa ve tüzüklerde kıyı alanlarından birkaç maddede bahsedilmiş fakat doğrudan ‘kıyı’ ifadesi yer almamıştır. Yine de bu yasa ve tüzükleri kıyı alanlarını etkileyen ilk yasal düzenlemeler olarak kabul etmekteyiz. Kıyının doğrudan doğruya bir yasa maddesine konu olması ancak 1972 yılında gerçekleşebilmiştir. O döneme kadar yürürlükte olan 6785 sayılı İmar Kanunu 1972 yılında çıkarılan 1605 sayılı “6785 sayılı İmar Kanunu’nda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkında Kanun” ile eklenen 7. ve 8. maddeleriyle kıyıların hukuki statüsü bir yasa maddesiyle düzenlenmeye çalışılmıştır. “Ek 7. ve 8. maddeden önce kıyı ile ilgili özel bir düzenleme getirilmemiş olmasının nedenlerinden birinin, bu döneme kadar kıyının ekonomik açıdan bir değer olarak görülmemesi olduğu söylenebilir” (Duru, 2003)

Toplumda kıyının öneminin yavaş yavaş bilincine varılması dinlence, eğlence ve sağlık konusunda sunduğu olanaklar ile ülke turizminde ön plana çıkması, kıyının hukuki statüsünün düzenlenmesi gerekliliğini gündeme getirmeye başlamıştır. Bunda dünyanın kıyının korunması konusunda önlemler almaya başlaması ve 1972’de ABD’de “Coastal Zone Management Act” yasasının çıkarılmasının da etkili olduğunu söylemek mümkündür. Türkiye’de 1972 yılında 6785 sayılı İmar Kanunu’na getirilen ek maddeler ile kıyı alanları imar düzeni içine alınmış ve sahil şeridi genişliği ile ilgili çeşitli tanımlamalar yapılmıştır. Bu tanımlamalara göre:

- İmar planının kapsadığı yerlerde, plandakinden az olmamak üzere en az 10 m
- İmar planı olmayan köy ve kasabaların meskûn alanlarında en az 30 m, diğer yerlerde en az 100 m sahil şeridi genişliği bırakılması hükme bağlanmıştır.

Yine bu ek maddelerle getirilen bir diğer hüküm ise kıyı alanlarında özel mülkiyet ile arazi ve arsa kazanılamayacağıdır. Denizden doldurma yoluyla ya da bataklık kurutma yoluyla kazanılacak arazinin ancak kamu yararı için kullanılabileceği belirtilmiştir. Ek 7. ve 8. maddelerin kıyı konusunda ortaya koyduğu hükümlerin en önemlisi kıyı alanlarını imar düzeni içine almasıdır. Sahil şeridi konusunda getirilen tanımlamaları ve doldurma-kurutma alanlarında iyeliği sınırlandıran hükümleri ile bu yasanın, kıyının korunması ve kullanılması konusunda ilk girişim olduğu görülmektedir. Ne var ki, kıyı konusundaki ilk yasa maddeleri olarak saydığımız bu

Ek 7. ve 8. maddelerden önce kıyıların korunması ve hukuki statüsü hakkında bir endişe taşınmamış olması son derece düşündürücüdür.

743 sayılı Medeni Kanun'da bu alanlarda özel mülkiyet için “aksi ispatlanmadıkça” koşulunun yer alması, tarıma elverişsiz alanlarda 2644 sayılı Tapu Kanunu'nda tarıma uygun olmayan toprağın işgal edilmesine izin verilmesi ve doldurma yoluyla özel mülkiyet kazanılmasının mümkün olması, Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu ile devletin hüküm ve tasarrufu altındaki alanların satılmasına ve devredilmesine izin verilmesi gibi düzenlemelerle 1972 yılına gelinene kadar kıyılarda her türlü kullanımın önü açılmıştır. Bundan sonra getirilen bütün düzenlemelerde önceden verilmiş haklar büyük sıkıntı doğurmuş, önceden verilmiş zararlar telafi edilememiştir.

“1982 Anayasasının 43. maddesinde, “kamu yararı” başlığı altında ele alınan konuların başında, kıyılar gelmektedir” (Keleş, 1997). Bu maddede “Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir.” denilmektedir. Kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olması ile kıyıların kullanımında kamu yararının gözetilmesi bu Anayasa'nın kıyılar hakkında getirdiği ana prensiplerdir. Yine 1982 Anayasası'nın mülkiyet hakları ile ilgili 35. maddesinde “Herkes, mülkiyet ve miras haklarına sahiptir. Bu haklar, ancak kamu yararı amacıyla, kanunla sınırlanabilir. Mülkiyet hakkının kullanılması toplum yararına aykırı olamaz.” denilmektedir. Böylelikle mülkiyet hakkının kamu yararı dışında kullanılamayacağı hükme bağlanarak, kıyı alanlarında mülkiyet sınırlaması getirilmiştir. Yasada kamulaştırma ile ilgili olarak “...kıyıların korunması ve turizm amacıyla kamulaştırılan toprakların bedellerinin ödenme şekli kanunla gösterilir.” denilerek kamulaştırmada kıyı alanları diğer alanlardan ayrılmıştır. “Kıyıların korunması amacıyla yapılacak kamulaştırmaların, genel kuraldan ayrılarak, devletin daha rahat hareket edebileceği bir çerçevede belirlenmiş olması, bir başka anlatımla bu tür kamulaştırmalarda devletin üzerindeki yükün azaltılmasının öngörülmesi, kıyıların korunmasına katkı sağlayabilecek bir adım olarak değerlendirilebilir” (Duru, 2003).

Doğrudan kıyıya yönelik olmasa da kapsam olarak kıyı alanlarını da içine alan ve ilerleyen yıllarda kıyıya yönelik kararlarda etkisini daha da çok göstermeye başlayan bir diğer yasal düzenleme de 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu'dur. (RG, 16.03.1982, S.17635) 12.03.1982 tarihinde onaylanan kanunda turizm bölgeleri, turizm alanları ve turizm merkezleri olarak üç ayrı tanımlama getirilmiştir. Burada geçen turizm bölgesi, turizm alanı ve turizm merkezi kavramlarının plan hiyerarşisiyle ilgili bir kademelenmeyi kastetmediklerini, yalnızca alansal niceliğe işaret ettiklerini belirtmek gerekir. “Buna göre söz konusu yerlerde, devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerin kamu yararına korunmasına ya da kullanılmasına katkıda bulunacak yapı ve tesisler, tapu kaydı aranmaksızın, imar planlarına göre yapılabilir ve işletilebilir” (Duru, 2003). Bakanlar Kurulu kararı ile tespit edilecek bu alanlarda Turizm Bakanlığı her ölçekte planı yapmaya, yaptırmaya, onaylamaya ve tadil ettirmeye yetkilidir. Yasayla getirilen “Turizmi Geliştirme Fonu” kurulması, turizm yatırımlarına verilen kredilerin yükseltilmesi, buralarda yapılacak işletmelerin çeşitli vergi ve harçlardan muaf olması gibi teşvikler, çoğunluğunu kıyısal alanların oluşturduğu turizm alanları üzerindeki baskının artmasına ve bu alanların doğal ve kültürel değerlerinin bozulmasına yol açmıştır.

1982 Anayasası'nın yürürlüğe girmesinden sonra, bir kıyı alanı olan Boğaziçi'ni korumaya yönelik yasal düzenlemeler yapılmıştır. 1983 yılında çıkarılan Boğaziçi Kararnamesi ile Boğaziçi Alanı bir nazım plana kavuşana kadar geçerli olacak ilkelerin belirlenmesi amaçlanmıştır. 18.11.1983 tarihinde yürürlüğe konan Boğaziçi Kanunu ise, kıyısal bir alan olarak Boğaziçi alanını kamu yararı gözeterek korumak ve imar mevzuatını bu amaca uygun olarak düzenlemek için çıkarılmıştır. (RG, 22.11.1983, S.18229) “Boğaziçi Yasası, İstanbul Boğazı'nın iki yakasını ilgilendiren bir “özel imar yasası” niteliğindedir” (DPT, 1997). Bu kanunun 2. maddesinde Boğaziçi Alanı; Boğaziçi kıyı ve sahil şeridinden, öngörünüm bölgesinden, geri görünüm bölgesinden ve etkilenme bölgelerinden oluşan ve sınırları yine Boğaziçi Kanunu ile belirtilmiş olan alan olarak tanımlanır. Boğaziçi alanında yer alan kültürel ve tarihi değerler ile doğal güzelliklerin korunması, alanın doğal ve tarihi çevreyle uyumlu olarak düzenlenmesi ve güzelleştirilmesi gerektiği kanunun genel esasları arasında yer almaktadır. Boğaziçi Alanı'nda yapı kısıtlamaları getirilmiş, kamu yararı dışında yapılaşmalara izin verilmemiş, aykırı yapıların yıkılacağı belirtilmiş, böylelikle nüfus ve yapı yoğunluğunun artmasının önüne geçilmiştir. Her

ne kadar Boğaziçi’nde dahi kısıtlı bir alanı kapsasa da, bu kanunun getirdiği ilkelerle, yaklaşım olarak doğru yolda olduğu söylenebilir. Buna karşın birçok farklı toplumsal kümeden değişik yönleriyle eleştiri almıştır.

1985 yılında çıkarılan 3194 sayılı İmar Kanunu ile Boğaziçi Kanunu’nda değişiklikler yapılmıştır. “İmar Yasası’nın özel bir bölümünü oluşturan 46-48. maddeler Boğaziçi Yasası’nın can alıcı hükümlerini hemen hemen tümüyle yürürlükten kaldırmış, yasayı işlemez duruma getirmiştir” (Keleş, 1997). Boğaziçi Kanunu’nun uygulama organları kaldırılmış, bu organlara ait yetki ve sorumluluklar İstanbul Belediyesi ile ilçe belediyeleri arasında dağıtılmıştır. Aynı zamanda Boğaziçi Kanunu’nun getirdiği yapı yasaklarını da kaldıran bu yasa değişikliğinin 1987 yılında Anayasa Mahkemesi tarafından iptaline kadar Boğaziçi alanında kontrolsüz yapılaşmalara, arsa spekülasyonlarına açık bir dönem yaşanmıştır.

Nihayet 01.12.1984 tarihinde, ilk defa kıyı alanlarını doğrudan konu alan bir yasa olan 3086 sayılı Kıyı Kanunu çıkarılmıştır. (RG, 01.12.1984, S.18592) “Bu Kıyı Kanunu ile kıyılardan faydalanma esasları belirlenmiş, herkesin eşit faydalanması ilkesi getirilmiş, ayrıca kıyı elemanları olan kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi gibi kavramlar tanımlanarak hukuki terminolojiye girmiştir” (Turoğlu, 2009). Yasaya ait uygulama yönetmeliği ise 18.5.1985 tarihinde 18758 sayılı resmi gazetede yayımlanmıştır. Yasa, kıyılardan yararlanmada kamu yararının gözetilmesi gerektiğini öngörürken, uygulamada öncelikle kıyı kenar çizgisinin tespitini şart koşturmuştur. Yasaya göre kıyı kuşağı, “kıyı kenar çizgisi yönünde imar planlı yerlerde yatay olarak en az 10 m, diğer yerlerde en az 30 m genişliğindeki alan” olarak belirlenmiştir. Kıyıda yalnızca kamu yararına yapı yapılabileceği belirtilmiş ve şöyle denmiştir: “Kıyıda, ancak plan kararıyla, deniz, doğal ve yapay göl ve akarsuların kamu yararına kullanımını kolaylaştırmak veya kıyıyı korumak amacına yönelik olan yapı ve tesisler ile faaliyetlerinin özellikleri gereği, tersane, fabrika, santral ve su ürünlerine dayalı sanayi tesisleri, gemi sökme yeri ve sair kıyıda yapılması zorunlu tesisler ile, eğitim spor ya da turizm amaçlı tesisler yapılabilir.” Kıyı kuşağı dışında kalan alanlarda yapılaşmada sınırlama getirilmemiş, plan kararları doğrultusunda yapı yapılmasına izin verilebileceği belirtilmiştir.

“3086 sayılı yasanın, kıyıyı ve kıyı alanlarında ortaya çıkan sorunları geniş kapsamlı bir bakış açısıyla ele alan bir düzenleme olmadığını en başta belirtmek gerekecektir” (Duru, 2003). Yine de kıyının tek başına bir yasaya konu olması sevindirici bir

gelişmedir. Ancak Kıyı Yasası'nın çeşitli maddelerinin iptali istemiyle Anayasa Mahkemesi'ne yapılan başvurular neticesinde yasanın bazı maddeleri iptal edilmiş, bunun sonucunda diğer maddelerin de uygulama olanağı kalmamış ve kanun Anayasa Mahkemesi'nin 10.07.1986 tarih ve 19160 sayılı kararıyla yürürlükten kaldırılmıştır. İlk Kıyı Kanunu'nun yürürlükten kaldırılmasının ardından yeni kıyı yasası hazırlanıncaya dek oluşacak olan yasal boşluğu gidermek amacıyla 15.07.1987 tarihinde Bayındırlık Bakanlığı tarafından 110 sayılı genelge yayımlanmıştır. Genelge özetle kıyıya ilişkin tanımlamalar yapmış, kıyıda ve sahil kuşağında yapılabilecek yapıları açıklamış, kamu yararının öncelikle gözetilmesi gerektiğini vurgulamıştır.

3086 sayılı ilk kıyı yasasının yürürlükte ancak bir buçuk yıl kadar kalması ve ardından iptal edilmesiyle Türkiye'de kıyılar açısından yeniden hukuksal bir belirsizlik ortamına girilmiştir. “Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararından ancak dört yıl gibi uzun bir sürenin geçmesinden sonra yeni yasanın çıkarılması, kıyılarının korunması ve buraların doğal, kültürel değerlerinin korunması ve arsa vurgunculuğunun önlenmesi açısından bir gerileme dönemine girildiğini göstermektedir” (Duru, 2003). Geçen süreç içerisinde turizm sektörünün ivme kazanması ile kıyı alanları giderek değer kazanırken hukuksal boşluğun zararları da bir o kadar artmıştır. Üstelik yeni çıkan yasalarda “kazanılmış hak” tartışmaları daha da kızışmış ve bir anlamda kıyı konusunda yasal çözümsüzlük sürecine girilmiştir.

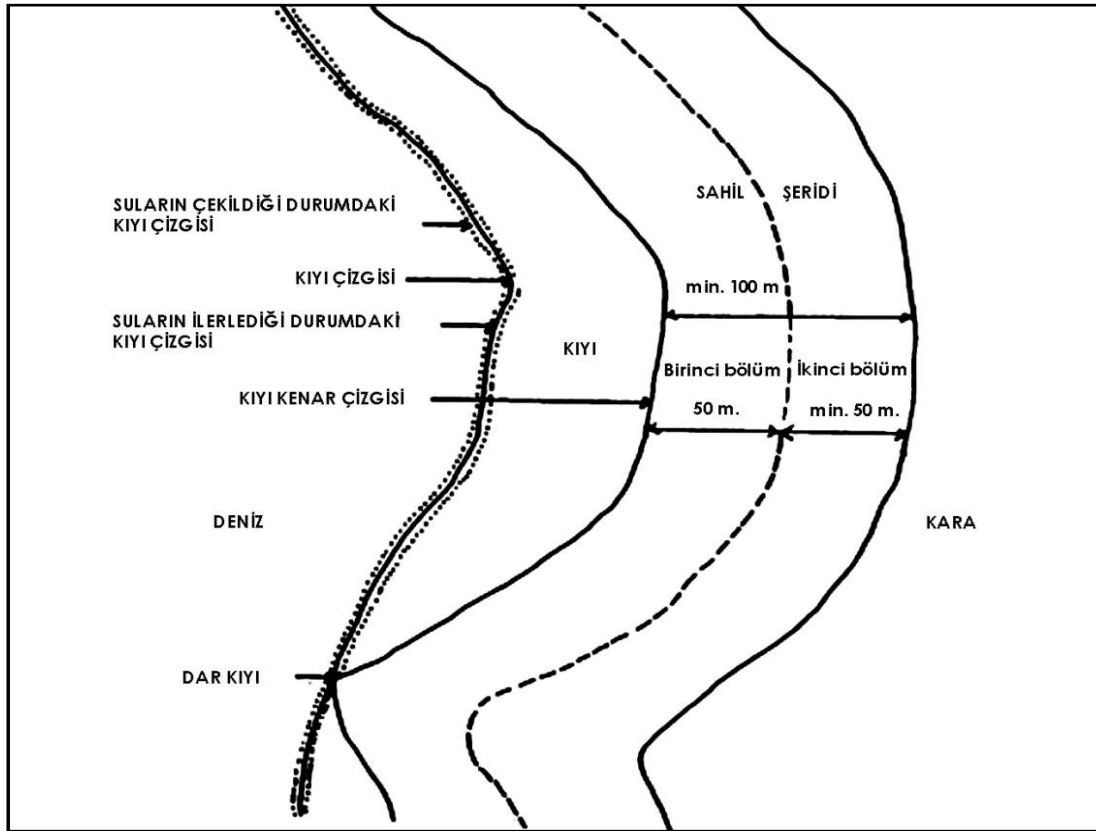
1990 yılına gelindiğinde yeni bir düzenlemeyle 3621 sayılı Kıyı Kanunu çıkarılmıştır. (RG, 17.04.1990, S.20495) Bu kanunun bir önceki 3086 sayılı Kıyı Kanunu'na göre kısmen daha kapsamlı olduğunu söylemek mümkündür. Önceki Kıyı Kanunu'nda kıyıya ilişkin getirilen tanımlar yeni kanunda biraz daha genişletilmiştir. Yeni yasada kıyı kuşağı genişliği arttırılmış, kıyıda yapı konusu daha detaylı bir biçimde ele alınmış, doldurma ve kurutma alanlarındaki iyelik ve yapılanmalar daha net bir şekilde ortaya konmuş, kıyının korunması temel ilke olarak belirlemiştir. Önceki yasada 10 m, 30 m ve 100 m olarak belirlenen kıyı kuşağı şu şekilde değiştirilmiştir:

Sahil şeridi: Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde;

- Uygulama imar planı yapılacak alanlarda yatay olarak en az 20 m genişliğindeki alanı,

- Uygulama imar planı bulunmayan belediye ve mücavir alan sınırları içinde veya dışındaki yerleşik alanlarda, çevre düzeni ve/veya nazım imar planı bulunsun veya bulunmasın, yatay olarak en az 50 m genişliğindeki alanı,
- Belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışındaki iskân dışı alanlarda çevre düzeni ve/veya nazım imar planı bulunsun veya bulunmasın yatay olarak en az 100 m genişliğindeki alanı ifade eder.

Şekil 3.6'da 3621 sayılı Kıyı Kanunu ekinde verilen ve kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı ve sahil şeridi tanımlarını gösteren kroki verilmiştir.



Şekil 3.6: 3621 Sayılı Kıyı Kanunu'nda Kıyı Çizgisi, Kıyı Kenar Çizgisi, Dar Kıyı, Sahil Şeridi Tanımlarını Gösterir Kroki (01.07.1992 - 3830/2)

Bu kanunda da değişiklik yapılması fazla sürmemiş, 1992 yılında Anayasa Mahkemesi'ne açılan dava sonucunda yasanın çeşitli maddeleri iptal edilmiştir. İptal edilen maddelerin içerdiği hükümleri yeniden düzenlemek amacıyla 1992 yılında 3830 sayılı “Kıyı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ve hemen ardından ilgili yönetmeliği çıkarılmıştır. (RG, 11.07.1992, S.21281) Bu yasa değişikliği ile kıyı kuşağı, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 m genişliğindeki alan olarak tanımlanmıştır.

1994 tarihinde 3830 sayılı yasanın ilgili yönetmeliğinde değişiklik yapılarak yapılaşma koşullarında değişiklikler yapılmış ve inşaat emsali %20 olarak sınırlandırılmıştır. 2004 yılına gelindiğinde ise “Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik” çıkarılmış ve 03.08.1990 tarihli Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 4 üncü maddesindeki "Liman" tanımından sonra gelmek üzere "Kruvaziyer Liman" tanımı eklenmiş ve aynı maddedeki "Teknik ve Sosyal Altyapı" tanımının şu şekilde değiştirildiği belirtilmiştir:

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

Sosyal ve Teknik Altyapı Tesisleri: Kıyıda yapılması zorunlu olan yapı ve tesislere hizmet veren ve kıyının kamu yararına kullanılmasını sağlayan, dalgakıran, kontrol kulesi, trafo, su deposu, çekek rampası, biyolojik ve kimyevî arıtma sistemi, pis su ve sintine boşaltma istasyonu, elektrik, su, sağlık ünitesi, PTT, Fax, TV teçhizatı, yağ ve çöp toplama konteynerleri, yangın şebekesi veya itfaiye tesisi, lift sistemi, saniter üniteleri, otopark, yaya yolları, meydan, yeşil alan, çocuk bahçesi ve parktır.

21.07.2005 tarihinde “Kıyı Kanunu İle İlgili 5398 Sayılı Kanunda Yapılan Değişiklik” ile kanuna ek madde getirilmiştir. Bu madde şu şekildedir: (Ek fıkra 03.07.2005 - 5398/13)

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

Özelleştirme kapsam ve programına alınan ve sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve kruvaziyer limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri, teknik ve sosyal altyapı ve konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar plânı ile belirlenir.

Eklenen bu maddeler son dönemlerde kıyı alanlarında ortaya çıkan yeni projeleri yasal dayanaklara oturtmak amaçlıdır. 03.07.2005 tarihinde onaylanan “Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun”da da benzer bir amaç görülmektedir. (Ek fıkra 03.07.2005 - 5398/13) Kanunla getirilen ek madde 3’te Kıyı Kanunu’na yeni bir darbe indirilmiş ve özelleştirme programındaki alanlar Kıyı Kanunu kapsamı dışında bırakılarak tüm yetki Özelleştirme İdaresi’ne verilmiştir. Ek madde 3 şu şekildedir:

Özelleştirme programındaki kuruluşlara ait veya kuruluş lehine irtifak/kullanım hakkı alınmış arsa ve arazilerin, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında bulunması halinde bu yerlerde genel ve özel kanun hükümlerine göre imar plânlarını yapmaya ve onaylamaya yetkili olan kuruluşlardan, Bayındırlık ve İskân Bakanlığının uygun görüşü ve diğer yetkili kuruluşlardan (Kültür ve Turizm Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, belediyeler ve il özel idareleri) görüş alınarak çevre imar bütünlüğünü bozmayacak her tür ve ölçekte imar plânları ve imar tadilatları ile mevzi imar plânları Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca hazırlanarak Özelleştirme Yüksek Kurulunca onaylanmak suretiyle yürürlüğe girer.

Kıyı hukukun amacının kıyıları koruma altına almak olması gerekirken, yapılan değişikliklerle, zaten yetersiz durumdaki yasalar tam tersine kıyılara zarar vermeye başlamaktadır. Özellikle son dönemlerde ortaya çıkan kanun tasarısında kıyıların korunmasıyla ilgili açık bir geriye gidiş görülmektedir. “İlk bakışta çevre yönetiminde bütünleşikliği sağlama amacıyla tasarlandığı izlenimi veren maddeler bile dikkatle incelendiğinde asıl amacın, kıyıların bilimsel, çağdaş yaklaşımlar doğrultusunda ele alınması değil, yalnızca bu alanları sermayenin ve belli güç odaklarının denetimine bırakmanın kolaylaştırılması olduğu anlaşılmaktadır” (Duru, 2006). Kıyılarda geniş bir imar affı ve yapılaşmayı barındıran tasarının asıl amacının kıyıyı yatırımlara açarak bundan ekonomik fayda sağlamak olduğu, kıyının doğal özelliklerinin, kamu yararına eşitlik, serbestlik ve genellik ilkeleriyle korunması mantığından giderek uzaklaşıldığı görülmektedir. Çizelge 3.4’te Türkiye’de kıyı

alanlarının tanımlanması ve düzenlemesine ilişkin yayınlanan kanun ve yönetmeliklerin kronolojik bir sıralaması verilmiştir.

Çizelge 3.4: Kıyı Alanlarının Tanımlanması ve Düzenlemesine İlişkin Yayınlanan Kanun ve Yönetmeliklerin Kronolojik Sıralaması (Url 15)

No	Kanun, Yönetmelik, Genelge	Açıklama
1	1926 743 Sayılı Medeni Kanun	Kanunun 641. maddesinde kıyıların kamuya ait yerlerden olduğu ve bu yerlerin tescil dışı bırakılması gerektiği belirtilmiştir
2	11.07.1972 tarihli 6785 sayılı İmar Yasası'na EK-7-8. Maddeler	Kıyıda 10 m ve 30 m. uygulamaları
3	1982 Anayasası'nın 43.Maddesi	Kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu ve kıyıda kamu yararı ilkesinin gözetilmesi gerektiği
4	01.07.1984 tarihli 3086 sayılı Kıyı Yasası	
5	10.07.1986 tarih ve 19160 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Anayasa Mahkemesinin 3086 sayılı Kıyı Kanunu'nun 4,5,6,9,12,13,17, ve Geçici 2.Maddelerini iptal etmesi	
6	15.07.1987 tarihli Bayındırlık ve İskan Bakanlığı 110 sayılı Genelgesi	10 ve 30 m. Ek olarak planı olmayan yerlerde 100 m. uygulamasının getirilmesi
7	15.07.1989 tarihli Bayındırlık İskan Bakanlığı 199-2169 sayılı Genelgesi	Yeni Kıyı Yasasının Başbakanlığa sunulması ile 15.07.1987 tarihli Bayındırlık ve İskan Bakanlığı 110 sayılı Genelgesi iptal edilmiştir.
8	04.04.1990 tarihinde kabul edilen ve 17.04.1990 tarih ve 20495 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 3621 sayılı Kıyı Kanunu	
9	03.08.1990 tarih ve 20594 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun Uygulama Yönetmeliği	Kısmi yapılaşma ve günübirlik turizm
10	18.08.1991 tarihli Anayasa Mahkemesinin 3621 sayılı Kıyı Yasasının 3,4,5,9,10,11 maddelerini iptal etmesi	
11	01.07.1992 tarihinde kabul edilen ve 11.07.1992 gün ve 21281 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3621 sayılı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (3830)	3621'in 4.ve 5.maddeleri değişiyor, Turizm Amaçlı tesislerin yapılması sahil şeridinin iki kısma ayrılması
12	13.10.1992 tarih ve 21374sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3830 sayılı Kıyı Kanununun Uygulama Yönetmeliği	
13	30.03.1994 tarih ve 21890 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3830 sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik	▪ Kıyı tanımı ve KKÇ değişiyor, Dar-Yüksek ve Alçak-Basık kıyı tanımı getiriliyor. ▪ Günübirlik çeşitleniyor. ▪ Kısmi yapılaşma tanımı getiriliyor. ▪ Dolgu ve kurutma yolu ile elde edilen alanlarda kullanımlar çeşitleniyor.
14	28.11.1994 tarih ve 19946 Bakanlık Genelgesi	

Çizelge 3.4 (devam): Kıyı Alanlarının Tanımlanması ve Düzenlemesine İlişkin Yayınlanan Kanun ve Yönetmeliklerin Kronolojik Sıralaması (Url 15)

No	Kanun, Yönetmelik, Genelge	Açıklama
15	27.07.1996 ve 22709 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik	▪ 10 yeni tanım getiriliyor: • Su Ürünleri Üretim ve Yetiştirme Alanları • Çekerek Yeri • Tersane • Liman • Yat Limanı • Balıkçı Barınağı • Yat Çekerek Yeri • Yönetim ve Destek Birimleri • Teknik ve Sosyal Altyapı • Bakım-Onarım Birimleri ▪ Yat limanı ile ilgili değişiklik gündeme geliyor.
16	14.08.1996 tarih ve 1189/10163sayılı Bakanlık Genelgesi	
17	04.09.1996 tarih ve 1371/1013 sayılı Bakanlık Genelgesi ile “Yatırımcılar Tarafından Yapılacak Kıyı Yapılarında Uygulanacak Prosedür” belirleniyor.	Deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde kalan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararı doğrultusunda kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla son olarak halen yürürlükte bulunan 3621/3830 sayılı Kıyı Kanunu ve Bu Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik yürürlüğe konulmuştur.
18	15.08.2003 tarih ve 25200 sayılı Gazetede Yayımlanarak Yürürlüğe giren, Kıyı Kanununa ek madde eklenmesine ilişkin kanun.	
19	30.03.2004 tarih ve 2541 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik yapılmasına ilişkin Yönetmelik.	

Türkiye’de kıyıların hukuki statüsü, tüm bu gelişmelerle günümüzdeki hâlini almıştır. Bu yasal düzenlemeler dışında kıyı alanlarını dolaylı bir biçimde etkileyen başka hukuksal düzenlemeler de bulunmaktadır. Bunlar kısaca, 3194 sayılı İmar Kanunu, 2872 sayılı Çevre Kanunu, 6831 sayılı Orman Kanunu, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 618 sayılı Limanlar Kanunu ve 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu olarak sayılabilir.

3.4.2 Kıyılarda Mülkiyet İlişkileri

3.4.2.1 Osmanlı döneminde kıyılarda mülkiyet ilişkileri

“Kıyılarda özel mülkiyetin oluşmasının köklerini Osmanlı İmparatorluğu’nun arazi rejiminde aramak gerekir” (Şimşek, 2011). “Devletin çıplak mülkiyetine dayalı Osmanlı toprak düzeninde kıyıların da devlet malı sayıldığı görüşü ağır basmaktadır”

(Geray, 1977). Fakat Osmanlı hukuk sisteminde kıyıların devletin mülkiyetinde olduğuna dair açık bir ifade yer almamaktadır. “Osmanlı hukukunda kıyı için özel bir mülkiyet ve tasarruf düzeni tesbit [tespit] edilmediği için kıyının tanımına ve sınırlandırılmasına gerek görülmemiş ve deniz, göl ve nehir sularının kara ile temas ettiği kıyı çizgisinden itibaren karaya doğru uzanan kıyı şeridi ile her hangibir [herhangi bir] arazi parçası arasında fark görülmemiştir” (Cin, 1981). Mecelle’nin 1265 sayılı maddesinde, “Denizler, büyük göl ve nehirler, şehirlerden uzak sahipsiz arazi ve dağlar herkese mubahtır. Fakat başkasına zarar vermemek şarttır.” ibaresinden bu alanların herkesin kullanımına açık olduğu anlaşılrsa da, bu tanımlamanın içinde kıyının da olup olmadığı net değildir.

Bunun yanı sıra kıyı arazilerinin Osmanlı hukuk sisteminde hangi tür arazilere girdiği konusunda da Mecelle’de açık bir bilgi verilmemiştir. “Ancak arazi kanununun tanzim etmiş olduğu arazi nevilerinden biri hukuki ve fiili unsurları itibariyle, kıyıları şumulü [şumulü] içine almaya çok müsaittir. Bu da arazi-i mevat veya ölü arazidir” (Cin, 1981). Mevat araziler Mecelle ve Arazi Kanunnamesi’nde geçtiği üzere kimsenin mülkiyetinde olmayan, boş, tarıma elverişsiz, “gûhi, taşlık, kıraç, pırnallık ve otlak gibi” alanlardır. Kıyı alanlarının çoğunlukla bu niteliklerde olması hukukçular tarafından bu alanların Osmanlı toprak rejimine göre mevat (ölü) arazi kapsamına dâhil olabileceği şeklinde yorumlanmıştır. “Bu yerler üzerinde devlet hükümlerine hakkına dayanan bir zabıta, tanzim ve denetim yetkisine sahiptirler [sahiptir]” (Cin, 1981). Kıyı alanları mevat arazi kapsamında değerlendirildiğinde devletin hüküm ve tasarrufu altında oldukları söylenebilir. Fakat bütün kıyı alanları mevat arazi niteliğinde olmadığı gibi, Osmanlı hukukunda mevat araziler üzerinde ihya yoluyla mülkiyet edinilmesine izin verilmiştir. Ayrıca Arazi Kanunnamesi’ne göre denizden doldurma yoluyla mülkiyet edinilmesi de mümkündür. “Bazı eski tapu kayıtlarında taşınmazın sınırlarını tarif etmek üzere kullanılan “leb-i derya” ifadesi de kıyılarda özel mülkiyetin söz konusu olabileceğini, dolayısıyla kıyıyı mutlak anlamda kamu malı olarak tanımlamanın doğru olmadığını göstermektedir” (Şimşek, 2011).

Osmanlı toprak rejiminde kıyılarda mülkiyeti engelleyen bir hüküm bulunmadığı görülmektedir. Kıyı alanlarının genel nitelikleriyle mevat arazi kapsamına girdiği düşünülürse, devletin hüküm ve tasarrufu altında olan alanlardan olduğu söylenebilir. “Kıyılar umumun istifadesine tahsis edilmiş veya eskiden beri bu amaçla

kullanılıyorsa, metr k arazi statüsünü kazanır, yani kamu malı sayılır” (Cin, 1981). Özellikle mevat arazi kapsamına giren kıyı alanları ihya suretiyle miri arazi ve mülk arazi statüsüne geçebilir. İhya yoluyla mülk edinilmesi devlet izni ile, tarımı teşvik amacı güdülerek, ziraata elverişli olmayan arazinin işlenerek tarıma uygun hale getirilmesi ile oluşmaktadır. Osmanlı toprak düzeni kıyı alanları açısından incelediğinde kıyı alanlarında yapıla mayı engelleyen ya da kamu kullanımına açık olduğunu belirten bir hukuki rejime rastlanmamakta, kıyı alanlarında mülkiyetin kesin hükümlere ba lanmadı ı ve de i ebilir olduğu görülmektedir.

3.4.2.2 Cumhuriyet döneminde kıyılarda mülkiyet ilişkileri

Günümüzde kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu ve kimsenin mülkiyetinde olmadığı genel hüküm olarak bilinmektedir. Bu hükmün ilk olarak 17.02.1926 kabul tarihli 743 sayılı Medeni Kanun’un 641. maddesinde g r ld  u önceki bölümde belirtilmişti. Medeni kanunda geçen “hilafi sabit olmadıkça” ibaresi, kıyı alanlarında daha önceden kazanılmış mülkiyet haklarının korunduğu anlamına gelmiş ve kıyıların kimsenin mülkiyeti olmadığı şeklindeki genel yargıya aykırı d  m  t r. “Aslında 1926 yılında yürürlüğe giren 743 sayılı Türk Medeni Kanunu’nun 641. maddesinde yararı kamuya ait olan malların Devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğunun hüküm altına alınmasına rağmen bu madde gereği gibi yorumlanmamı  ve kıyılarda özel mülkiyet elde edilebilmesi uygulamasına devam edilmiştir” (Anal, 2001,  im ek’in 2010’da atıfta bulunduğu gibi, s.95).

1929 yılında çıkarılan 1515 sayılı “Tapu Kayıtlarından Hukuki Kıymetlerini Kaybetmi  Olanların Tasfiyesine Dair Kanun” ile daha önceden Medeni Kanun’da geçen “hilafi sabit olmadıkça” ibaresine dayanılarak, sadece şahit gösterilerek kıyı alanlarında özel mülkiyetler tapuya ba lanmı tır. (RG, 09.06.1929, S.1211)

“1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı (mülga) Belediye Kanunu’nun 159. maddesi, belediyeler tarafından denizden doldurulan yerlerin tasarruf, idare ve nezaretinin belediyelere devredilece ini hüküm altına almıştır” ( im ek, 2011; RG, 14.04.1930, S.1471). 1934 yılında çıkarılan 2644 sayılı Tapu Kanunu’nun 6. maddesinde denizden kurutma ve doldurma yoluyla mülkiyet edinilmesine izin verdiği gibi ihya yoluyla mülkiyet edinilmesine de izin vermiştir. (RG, 29.12.1934, S.2892) “Bu madde, Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan ve kamu hizmetine tahsis olunmamı  olan ham toprağın, bu toprağı i leyerek tarıma elverişli hale getiren kişi

adına bedelsiz olarak tescilini öngörmekteydi” (Şimşek, 2011). Bu madde ile kıyılarda da ihya yoluyla özel mülkiyetin yolu açılmış, kıyılar Osmanlı dönemindeki hukuksal statülerine düşmüşlerdir. Daha sonradan çıkarılan çeşitli yasalarla bu madde kaldırılmaya çalışılsa da önceden yapılan ihyalar korunmuştur. 13.05.1953 kabul tarihli 6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu’nun devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan yerlerin satışına izin vermesi yine kıyılarda özel mülkiyet oluşmasına neden olan bir diğer yasal düzenleme olmuştur. (RG, 22.05.1953, S.8414)

Günümüzde kıyıların kimsenin mülkiyetinde olmayan, kamu kullanımına ayrılan, devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerler olduğu bilinmesine rağmen, 1972 yılına kadar çıkarılan çeşitli yasalarla tam aksi bir durumun oluşmasına ortam hazırlanmış, kıyılar özel mülkiyete açılmış, kamu kullanımı dışına çıkarılmıştır. 1972 yılında 6785 sayılı İmar Kanunu’na 1605 sayılı kanunla eklenen ek 7. ve 8. maddeler ile kıyıda belirlenen mesafeler içerisinde özel mülkiyet oluşamayacağı, denizden doldurma-kurutma yoluyla mülk edinilemeyeceği hükme bağlanmıştır. Bu kanun da daha önceden oluşan mülkiyetlerin kalkacağına dair bir hüküm içermediğinden o döneme kadar kazanılmış haklar geçerliliğini sürdürmüştür.

1972 yılına kadar kıyı alanlarında özel mülkiyet oluşmasının sebepleri şu şekilde özetlenebilir:

- Kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğunu belirten, Cumhuriyet döneminin ilgili ilk yasal düzenlemesi olan Medeni Kanun’da yer alan “hilafı sabit olmadıkça” (aksi ispatlanmadıkça) ifadesinin, Osmanlı döneminden gelen mülkiyet haklarını korumuş olması
- “Tapu Kayıtlarından Hukuki Kıymetlerini Kaybetmiş Olanların Tasfiyesine Dair Kanun” ile kıyı alanlarında sadece şahitlik üzerine tapu tescilinin yapılması
- Tapu Kanunu ile kurutma ve doldurma yoluyla mülkiyete izin verilmesi
- Yine Tapu Kanunu ile ihya yoluyla kıyı alanları ayrı tutulmaksızın mülk edinilmesine izin verilmesi

- İhya yoluyla mülk edinilmesi kaldırılmasına karşın önceden edinilmiş hakların korunması ve bu nedenle yapılan tapu tescillerinin 1966 yılına kadar sürmesi
- Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu ile kıyı alanlarında satış ve devir yapılmasına izin verilmesi
- Yapılan yeni kadastro çalışmalarında yürürlükteki mevzuatın açıklığından faydalanılarak kıyı alanlarında şahıslar adına tescil yapılması
- Kadastro ile ilgili yasal mevzuatta kıyı alanlarında tespit işlemlerinin nasıl yapılacağına açık olarak belirtilmemiş olması

21.06.1987 tarihinde kabul edilen 3402 sayılı Kadastro Kanunu'nun 17. maddesi ile imar ve ihya ile mülkiyet kazanma hakkı düzenlenmiştir. (RG 09.07.1987, S.19512) Madde şu şekildedir: "Orman sayılmayan Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan ve kamu hizmetine tahsis edilmeyen araziden, masraf ve emek sarfı ile imar ve ihya edilerek tarıma elverişli hale getirilen taşınmaz mallar 14 üncü maddedeki şartlar mevcut ise imar ve ihya edenler veya halefleri adına, aksi takdirde hazine adına tespit edilir." Görüldüğü üzere arazi niteliği belirtilirken özellikle orman olgusuna değinilmiş, kıyılardan söz edilmemiştir. Uygulamada vatandaşlar taşlık ve çalılık gibi mevcut haliyle tarıma elverişli olmayan arazilerde taşları ve çalıkları toplama ve toprağı iyileştirme çalışmaları sonucunda araziye tarıma elverişli hale getirdikten sonra çekişmesiz ve aralıksız 20 yıl kullandığı takdirde adlarına tescili amacıyla dava açmakta ve büyük çoğunlukla da tescile hak kazanarak tapuya kaydettirmektedirler. Yerel mahkemelerin ve Yargıtay'ın uygulamalarında öncesi kumluk olan ve deniz ve nehir yakınında bulunan arazilerin imar ihya yoluyla kazanılmasının önüne geçilmektedir. Yasada açıkça kıyıda söz edilmemekte ise de hukuksal uygulamada kıyıda yer alan kumluk nitelikli araziler ile kıyı-kenar çizgisine kadar yer alan arazilerin dava yoluyla edinilmesi önlenmektedir. Ancak gerek bu yasadan önce ve gerekse kıyıyla ilgili yasal düzenlemelerden önceki dönemlerde yargı yoluyla kazanılmış mülkiyet hakları korunmaktadır.

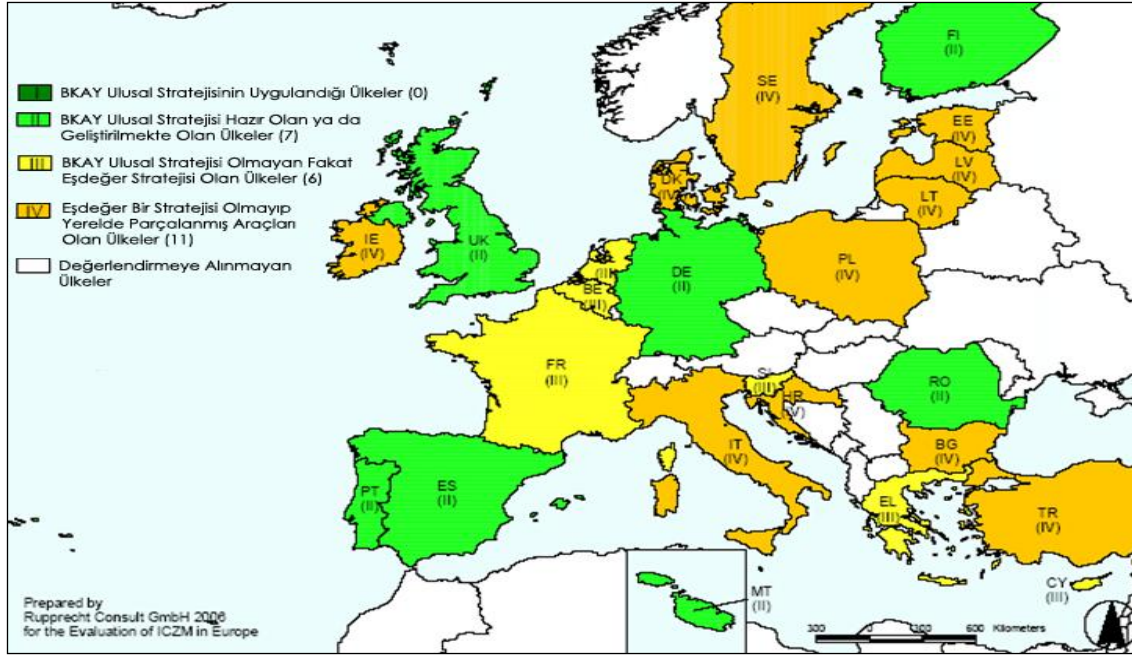
1972 yılını takiben yapılan yasal düzenlemelerle birlikte artık şu kesin olarak bilinmektedir ki, kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altında, kamu kullanımına açık alanlardır. Bu durumda kıyılar kamu mallarındandır. "Kişilerin buralardan yararlanmaları özel bir izne ya da idarenin tahsis kararına bağlı değildir" (Zevkliler,

1979). Burada kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunmasının ne anlama geldiğini de açıklamak gerekir. “Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunması” ibaresi, bu alanlar üzerinde mülkiyet hakkının bulunmadığı, devletin bu alanlarda yalnızca gözetim ve denetim yetkisinin bulunduğu anlamına gelmektedir. Bu ibareden hareketle kıyıların devletin dahi mülkiyeti olmayan, satılamayan, devredilemeyen, kamulaştırılamayan, özel kullanıma tahsis edilemeyen, ihya ya da zaman aşımı gibi yollarla özel mülkiyete konu olamayan bir hukuki statüde olduğu unutulmamalıdır.

3.5 Dünyada ve Türkiye’de Kıyı Yönetimi ve Planlamasının Karşılaştırılması

Bütünleşik kıyı alanları yönetimleri incelenen Fransa, Yunanistan, İngiltere ve Almanya örneklerinin hiç birinin tam anlamıyla başarılı olan bir sürece sahip olmadıkları görülürken, Amerika Birleşik Devletleri örneğinin çok daha olgunlaşmış bir bütünleşik kıyı alanları yönetimi süreci olduğunu söylemek mümkündür. Bununla birlikte ABD’nin yasal ve yönetsel yapılanmasının diğer Avrupa ülkeleri ve Türkiye ile çok farklılıklar göstermesi, ABD’nin kıyı yönetimi sürecinin doğrudan referans alınmasını önlemektedir. Dünya ve Türkiye örneklerinin karşılaştırılması yapılırken, eş değer karşılaştırma verilerinin elde edilememesinden dolayı ABD karşılaştırmaya dahil edilmemiştir.

Tez çalışması kapsamında incelenen her bir ülkenin kendi içinde başarılı ve başarısız olarak değerlendirilen yönleri bulunmakla birlikte bütünleşik kıyı alanları yönetimi açısından geldikleri nokta Türkiye’ye göre daha iyi durumdadır. Şekil 3.7’de Avrupa’da Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi stratejilerinin uygulanma durumları verilmiştir.



Şekil 3.7: Avrupa'da BKAY stratejilerinin uygulanma durumu (Rupprecht Consult and International Ocean Institute, 2006)

İncelenen Dünya örnekleri ile Türkiye'nin karşılaştırılması yapılırken "Rupprecht Consult and International Ocean Institute" tarafından 2006 yılında hazırlanan bütünleşik kıyı alanları yönetiminin Avrupa'daki durumunun değerlendirilmesinin yapıldığı final raporundan yararlanılmıştır. Çizelge 3.5'te inceleme kapsamındaki ülkelerde bütünleşik kıyı alanları yönetimi sürecinin bu rapor kapsamında değerlendirilen yönlerinin karşılaştırılması yapılmıştır.

Çizelge 3.5: Dünya örnekleriyle Türkiye'nin BKAY süreçlerinin karşılaştırılması (Rupprecht Consult and International Ocean Institute, 2006)

	Fransa	Yunanistan	İngiltere	Almanya	Türkiye
BKAY Stratejisinin Durumu	Ulusal stratejisi yok fakat eşdeğer yasal düzenlemeler var	Ulusal stratejisi yok fakat eşdeğer yasal düzenlemeler var	Ulusal bir strateji hazırlanması konusunda girişimler var	Ulusal stratejisi gelişim aşamasında	Ulusal stratejisi yok, yerelde parçalanmış düzenlemeler var
Ulusal BKAY Önerileri Raporunun Durumu	BKAY uygulamasına ilişkin ulusal ilerleme raporu var	BKAY uygulamasına ilişkin ulusal ilerleme raporu var	Ulusal BKAY stratejisi için belirlenmiş ana hatlar /plan var	Bakanlık tarafından onaylanmış ulusal strateji var	Ulusal BKAY Önerileri geliştirilmiş bir rapor yok
Sürecin bütünsel tematik coğrafi perspektifi var mıdır?	Var	Kısmen Var	Var	Var	Yok
Uzun vadeli bakış açısı mevcut mudur?	Kısmen Var	Kısmen Var	Kısmen Var	Kısmen Var	Yok

Çizelge 3.5 (devam): Dünya örnekleriyle Türkiye'nin BKAY süreçlerinin karşılaştırılması (Rupprecht Consult and International Ocean Institute, 2006)

	Fransa	Yunanistan	İngiltere	Almanya	Türkiye
Sürecin katılımcı planlama ve yönetime dayanıyor mu?	Kısmen Evet	Bazı önemli boşluklarıyla birlikte evet	Kısmen Evet	Kısmen Evet	Hayır
Süreç Yerele Özgü müdür?	Evet	Yalnızca bazı yönleriyle evet	Kısmen evet	Evet	Hayır
Süreç tüm ilgili idari organları içeriyor mu?	Evet	Bazı önemli boşluklarıyla birlikte evet	Kısmen evet	Evet	Hayır
Süreçle ilgili planlama ve yönetim araçlarının dengeli bir kombinasyonu var mı?	Evet	Hayır	Kısmen Evet	Kısmen Evet	Hayır

Karşılaştırılmada yer alan sorular, ülkeler tarafından hazırlanan BKAY Önerileri Raporu kapsamında değerlendirilmiştir. Türkiye’de ulusal bir BKAY Stratejik Raporu bulunmadığından sürecin henüz başlangıç aşaması dahi karşılaştırma kapsamına tam olarak girememektedir. Bununla birlikte ulusal düzeyde BKAY stratejilerinin durumuna bakıldığında ulusal stratejisinin durumu en ileri düzeyde olan ülke Almanya iken, Türkiye’de ulusal bir strateji hazırlanması konusunda girişimlerin bile başlamadığı, yerel düzeyde parçalanmış stratejiler bulunduğu görülmektedir. Hâlihazırda uygulanan BKAY stratejilerinin karşılaştırılması çizelge 3.6’da yapılmıştır.

Çizelge 3.6: Uygulanan BKAY stratejilerinin karşılaştırılması (Bkz: Rupprecht Consult and International Ocean Institute, 2006)

	Fransa	Yunanistan	İngiltere	Almanya	Türkiye
Stratejik Yaklaşım	◆	●	◆	●	▲
Katılım	▲	■	◆	●	◆
Bütüncül Yaklaşım ve Entegrasyon	●	◆	●	●	▲
Yönetişim	◆	■	◆	◆	▲
Bölgesel Politikalar	◆	■	◆	●	◆
●	Bütünüyle uygulanmakta veya bütüne yakın uygulanmakta				
◆	Kısmen uygulanmakta veya önemli yönleri uygulanmakta				
■	Önemli boşluklarla uygulanmakta veya sadece bazı noktalarda uygulanmakta				
▲	Hiç uygulanmamakta veya çok az uygulanmakta				

Karşılaştırılan ülkeler arasında yalnızca Türkiye'nin bütünleşik kıyı alanları yönetimine yönelik stratejik yaklaşımı bulunmamaktadır. Bölgesel ölçekte ise Türkiye'nin büyük çoğunluğunda çevre düzeni planları tamamlanma aşamasındadır. Fakat bu planlarda bütünleşik kıyı yönetimine dair bir strateji bulunmamaktadır. Katılım bazı yerel ölçekli projelerde sağlanmaya çalışılsa da yeterli oranda değildir. Karşılaştırmada Almanya ve İngiltere örneklerinin daha başarılı olduğu görülmektedir. Bütünleşik kıyı alanları yönetimine yönelik idari yapılanmasını tamamlayabilen bir ülke bulunmamakla birlikte Almanya, İngiltere ve Fransa'da bu konuda çalışmaların yapıldığı bilinmektedir.

Bir diğer karşılaştırma Fransa, Yunanistan, İngiltere ve Almanya özelinde incelenen yerel kıyı yönetimi projeleri ile Türkiye'de 2007 sonrası ortaya çıkan İskenderun, Samsun, Antalya ve İzmit'i kapsayan son dönem yerel ölçekli kıyı yönetimi çalışmalarıdır. Çizelge 3.7'de bu karşılaştırmaya yer verilmiştir.

Çizelge 3.7: Fransa, Yunanistan, İngiltere ve Almanya'da incelenen yerel projelerle Türkiye'de son dönem kıyı yönetimi projelerinin karşılaştırılması

	Fransa/ Rhone Nehri	Yunanistan/ Rodos Adası	İngiltere/ Dorset Kıyısı	Almanya/ Lübeck Kıyısı	Türkiye/ Son dönem kıyı yönetimi çalışmaları
Temel Yaklaşım	Doğal mirasın korunması ve kirliliğin önlenmesi	Turizm ve çevre ile diğer kullanımlar arası denge	Tüm kullanıcılara eşit uzaklık	Spesifik gereksinimlerin karşılanması	Çevrenin kirliliğinin önlenmesi
Güçlü Yönler	-Diğer planlarla koordinasyon -Yüksek entegrasyon -Sıkı metodolojik prosedür	-Stratejik karar alma -Korumacı yasalar -Farkındalığın başlaması	-Uzun süreli planlama -Erken katılım -Toplumsal bilinç -Kıyı forumları	-Kıyı envanteri -Sistemik yaklaşım -Şeffaflık anlayışı -Bölgesel planlara uyum	-Yasal ve yönetsel değişime elverişlilik -Farkındalığın başlaması
Zayıf Yönler	-Kurumsal yapılanmanın zayıflığı -Merkez ve yerel arasında katı hiyerarşik düzen	-Koordinasyon mekanizmasının kurulamamış olması -Katı bürokratik sistemin elverişsizliği -Kurumsal entegrasyon yetersizliği	-Farklı sektör ve düzeylerin tutarsızlığı -Yasal düzenlemede geleneksel yaklaşımlar -Üst ölçek yaklaşım eksikliği	-Resmi uygulama sürecinin belirsizliği -Yerel ve bölgesel uygulayıcılarda bilgi eksikliği -Toplumsal bilinç yetersizliği	-Bütüncül planların eksikliği -Toplumsal bilinç yetersizliği -Kurumsal yetki karmaşası -Yetersiz yasal mevzuat

3.6 Türkiye’de Kıyı Planlaması ve Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Sorunları

Bütünleşik kıyı alanları yönetimi konusunda dünyada ve Türkiye’de yapılan çalışmalar incelendiğinde Türkiye’nin beklenen başarıya ulaşamadığı görülmektedir. Türkiye’de kıyı planlaması tüm yönleriyle incelendiğinde buna neden olan sorunların kaynakları şu şekilde tespit edilmiştir:

- Üst ölçekli yaklaşım eksikliğinden kaynaklanan sorunlar
- Veri eksikliğinden kaynaklanan sorunlar
- Yasal mevzuatın yetersizliğinden kaynaklanan sorunlar
- Yetki karmaşasından kaynaklanan sorunlar
- Plan hiyerarşisinin bozukluğundan ve plan eksikliğinden kaynaklanan sorunlar
- Denetim, gözetim ve yaptırım eksikliğinden kaynaklanan sorunlar

3.6.1 Üst ölçekli yaklaşım eksikliğinden kaynaklanan sorunlar

“Ekonomik kalkınma planlarının, sadece sorunlara değinen, bir ulusal fiziki plan içinde çözüm yolu getirmeyen niteliği, bir çok [birçok] konuda olduğu gibi, su kıyılarımızın da ülke koşulları içinde dengeli kalkınma yönünden geleceğini tehlikeye düşürmektedir” (Pala, 1975). Bugüne kadar kalkınma planlarında kıyılara ilişkin ayrıntılı bir politika belirlenmiş değildir. Hâlbuki kıyı alanları ülkeler için çok sayıda farklı değer taşıdığı gibi, stratejik bir değer de taşımaktadır. Türkiye gibi üç kıtanın ortasında yer alan, iki denizi birbirine bağlayan tek geçiş noktası niteliğindeki boğazları ve iç denizi olan bir ülke için kıyıların sahip olduğu jeopolitik önem, dünyanın birçok ülkesindekinden katbekat fazladır. Bu nedenle kıyı alanlarında öncelikle bir devlet politikası geliştirilmelidir.

Kıyı alanları Türkiye’nin belli aralıklardaki kalkınma hedeflerinin belirlendiği kalkınma planlarında şimdiye kadar kendisine bir yer bulamamıştır. Bu nedenle de devamında gelen bölge planları ve çevre düzeni planlarında kıyı konusunda üst ölçekte alınmış bir kararın yansıması da görülmemektedir. Çevre düzeni planları bir ya da birkaç ilin kıyılarına yönelik kararlar verirken devamındaki kıyılarla bütünlük kurma çabası bulunmamaktadır. Bu nedenle çevre düzeni planı olarak ya da olmayarak hazırlanan nazım planlarda yasal mecburiyetlerin bulunduğu ilk 100 m’lik

kıyı bandından sonra izlenen gelişim stratejilerinde genelde yerel yönetiminin insafına kalmış bir yaklaşım söz konusudur. “Planlama çalışmalarında yol gösterici üst ölçekli planların eksikliği, sağlıklı planların yapılması açısından risk teşkil etmektedir” (Sayıştay, 2006).

Bazı bölgelerde bütünlük kıyı alanları yönetimine ilişkin başlatılan çalışmalar olmuştur. Fakat belli bir yöreye yönelik olan bu çalışmalar kıyıda genelde bir ya da birkaç sorunu değiştirmeye yönelik olmuş, bütünlük bir yaklaşım izlenmemiştir. Bölüm 3.2.1’de incelenen Fransa Rhone Nehri örneğinde projede sektörel düzeyde yüksek entegrasyon sağlanmasının hedeflere ulaşmada ortaya koyduğu başarı görülmüştür. Türkiye’de birkaç sektör dışında entegrasyon tam olarak sağlanamamakta ve projenin belli bir yönü uygulamada ağır basmaktadır. Fransa’nın örneğinin başarısının altında yatan temellerden biri de tüm hedeflerin son derece tutarlı şekilde belirlenmiş olmasıdır. Finansal ihtiyaçların doğru şekilde kestirilmiş olması bunlardan biridir. Türkiye’de yapılan kıyı yönetimi projelerinde en büyük sorunlardan biri de hedeflerin tutarsızlığı ve doğru kestirilemeyen finansmandır. Proje bitmeden mali kaynakların tükenmesi projenin uygulama aşamasında takılmasına neden olmaktadır.

3.6.2 Veri eksikliğinden kaynaklanan sorunlar

Planların başarısında planlanan hedeflere ulaşmaya yönelik yapılan araştırma safhasının payı çok büyüktür. Türkiye’de sadece kıyıya yönelik olarak değil, tüm planlarda veri eksikliği yanlış yönelimlere sebebiyet vermektedir.

Şimdiye kadar kıyıya yönelik farklı amaçlarda birçok çalışma yapılmıştır. Fakat bu çalışmalar bir araya getirilmemiştir. Bazı veriler daha güncelken, bazılarının daha eski olması karşılaştırma ve çıkarım yapmayı güçleştirmektedir. Verilerin sayısal ortamda olmayışı kullanımlarını zorlaştırmaktadır. Bununla birlikte kıyıya yönelik bir envanter çalışması mevcut değildir.

“İlgili kurumların, planlama aşamasında doğru kararlar almasına olanak veren, kıyıların bütün özellik ve önceliklerini gösteren bir bilgi sistemi oluşturulmalıdır. Planlama çalışmaları için gerekli olan güncel harita ve bilgilerin ilgili kurumların ulaşabilecekleri bir sistemde bulunması sağlanmalıdır” (Sayıştay, 2006).

3.6.3 Yasal mevzuatın yetersizliğinden kaynaklanan sorunlar

Türkiye’de kıyıya yönelik net bir politika yasalarda da oluşturulamamıştır. Yasal mevzuat çok yetersizdir. Mevcut kıyı yasası sık sık değişikliğe uğramakta ve korumacı yaklaşımını giderek kaybetmektedir.

Yasa son derece genel yargıları içermektedir. Bir alanda kıyı yasasında geçen kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi ve sahil şeridi gibi tanımlamaların yasadaki ölçülere göre belirlenmesi kıyıyı korumak için yeterli değildir. Kıyılar farklı jeomorfolojik yapılarla olabilmektedir. Bu nedenle her tür kıyıda aynı ölçülerin baz alınması doğru bir yaklaşım değildir. “Örneğin kıyı kuşağının bütün kıyılar için, yöreler arasındaki doğal-kültürel farklılıklar göz önünde bulundurulmadan 100 metre olarak belirlenmesi, kimi yerlerde korunması gereken alanları dışarıda bırakabilirken, kimi yerlerde de yerleşim yerlerinin tarihsel özelliklerini bozucu yönde sonuçlar doğurabilmektedir” (Duru, 2003).

Bölüm 3.2.2’de incelenen Yunanistan örneğinde kıyı yasasında Türkiye’dekine benzer bir ayırım yapılmış fakat daha detaylı olarak ele alınmıştır. Özellikle yeni kıyı yasası taslağında belirlenen zonların çok daha kapsamlı olduğu görülmektedir. Yeni yasa taslağında yer alan kritik zon, ülkemizde kıyı yasasındaki 100 m’lik kıyı kuşağına tekabül etmektedir. Bunun dışında Yunanistan’daki yasa taslağında belirlenen dinamik bölge ve etki alanı zonları kıyıyı 2000 m’lik bir hinterlantla birlikte ele almayı hedeflerken, kritik deniz bölgesi zonu kıyının deniz tarafının da yasal olarak korunması gerektiğinden hareketle ortaya çıkmıştır. Bu açıdan Yunanistan’daki yasa taslağı Türkiye’deki kıyı yasasının sahil şeridi yaklaşımına bir örnek teşkil etmektedir.

Bununla birlikte kıyılar çok sayıda yasal düzenlemenin etkisindedir. Bu yasaların her birinin kıyıya yönelik amacının farklı olması başka bir sorundur. Kıyıyı içine alan yasal düzenlemeler kronolojik olarak şu şekildedir:

- 4 Ekim 1926 tarihli 743 sayılı Türk Medeni Kanunu
- 1930 tarihli 1580 sayılı Belediyeler kanunu
- 1933 tarihli 2290 sayılı Belediyeler Yapı ve Yollar Kanunu
- 1956 tarihli 6785 sayılı İmar Kanunu
- 1956 tarihli 6831 sayılı Orman Kanunu

- 1971 tarihli 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu
- 1982 tarihli 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası
- 1982 tarihli 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu
- 1983 tarihli 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması Hakkında Kanun
- 1983 tarihli 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu
- 1983 tarihli 2960 sayılı Boğaziçi Yasası
- 1983 tarihli 2872 sayılı Çevre Kanunu
- 1985 tarihli 3194 sayılı İmar Kanunu
- 1987 tarihli Kadastro Kanunu
- 1987 tarihli 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun
- 1988 tarihli Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği
- 1986 tarihli Akdeniz’de Özel Koruma Alanlarına İlişkin Uluslararası Protokol
- 1989 tarihli 383 sayılı Başbakanlık Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Hakkında KHK
- 1990 tarihli 3621 sayılı Kıyı Kanunu
- 1993 tarihli 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri hakkında KHK
- 2005 tarihli 5398 sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun (BİB, Antalya Raporu 2010; verilerine dayanılarak yeniden düzenlenmiştir.)

Sayılan kanunların her birinin kıyıya yönelik amacı farklıdır. Örneğin Turizm Teşvik Kanunu turizmi teşvik etmeyi amaçlarken kıyının korunmasını göz ardı etmektedir. Kıyıya yönelik çıkarılan yasalar genelde kısa vadeli sorunların çözülmesini hedefleyen birbirinden kopuk yasalardır. Bunun çözümlenebilmesi için kıyıya

yönelik her türlü yasanın boyutlarının belirlendiği bir kıyı yönetimi yasası çıkarılması ve Türkiye’de yasal mevzuatın olgunlaştırılması gerekmektedir.

3.6.4 Yetki karmaşasından kaynaklanan sorunlar

Türkiye’de kıyı alanlarına yönelik bütünsel bir planlama çalışmasının yapılamayışının en büyük nedenlerinden birisi yetki karmaşasıdır. Kıyı alanlarında çok fazla yetkili kurum olması ve bu kurumların birbiriyle koordinasyon içinde olmamaları bütüncül yaklaşımları engellemektedir. “Bu durum yönetsel olarak bürokrasiyi kilitlemekte, aşırı bürokratik işlemler yatırımcıyı bezdirmekte, deniz ortamı değerlerinin korunması olanaksız hale gelmektedir” (DPT, 1997). Türkiye’de kıyı alanlarında yetki sahibi olan kurum ve kuruluşlar şunlardır:

- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
- Orman ve Su İşleri Bakanlığı
- Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı
- Kültür ve Turizm Bakanlığı
- Ulaştırma Bakanlığı
- Milli Savunma Bakanlığı
- Sağlık Bakanlığı
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
- Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı
- Maliye Bakanlığı
- Genel Kurmay Başkanlığı
- Sahil Güvenlik Komutanlığı
- Karayolları Genel Müdürlüğü
- Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü
- Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı
- Denizcilik Müsteşarlığı
- Dış Ticaret Müsteşarlığı

- Belediyeler
- Valilikler

Kıyıda sorumluluğu bulunan kuruluşların fazla olması hangi noktada kimin tam olarak yetkili olduğunun bilinmemesine ve bundan kaynaklanan yasal denetsel boşluklar oluşmasına neden olmaktadır. Kurumların bağlı olduğu farklı yasal düzenlemelerin bir biri ile çelişmesi nedeniyle uzlaşa sağlanamaması, yetki karmaşası ve kurumlar arası yazışmaların uzun sürmesi gibi nedenlerden dolayı kıyı alanlarında görülen yasal olmayan uygulamalar engellenememekte ve etkin bir denetim sağlanamamaktadır. Çizelge 3.8’de Türkiye’de kıyı alanlarında yetki ve sorumluluğu bulunan kuruluşlar ile bu kuruluşların yasal dayanakları ve görevleri listelenmiştir.

Çizelge 3.8: Türkiye’de kıyı alanlarında yetki ve sorumluluğu olan kuruluşlar ve yasal dayanakları (BİB Antalya Raporu, 2010, s.11; yeni bakanlık düzenlemelerine göre revize edilmiştir.)

Kurum Adı	Planlama ve Uygulama İle İlgili Görevleri	Yasal Dayanak
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Kıyı Kanunu ile belirlenen alanlarda ilgili kurumlardan görüşleri alarak; Kıyı Kanununun 7. maddesinde belirtilen koşullara göre hazırlamak ve onaylamak, Belediye sınırları ve mücavir alanları içerisinde ve dışında kalan, kıyı kenar çizgisinin kara tarafındaki nazım imar planları ve uygulama imar planlarını hazırlamak ve onaylamak; Kıyı alanlarını ve sulak alanları korumak planlarını hazırlamak ve onaylamak Özel Çevre Koruma Bölgeleri ile ilgili her türlü planı hazırlamak ve onaylamak Milli Park ve Tabiat Parklarındaki planları hazırlamak ve onaylamak. Çevreyi ve ekolojik yapıyı korumak Çevre düzeni planlarını hazırlamak,	3621 Sayılı Kıyı Kanunu 3194 Sayılı İmar Kanunu Kıyı Kanunu Uygulamasına Dair Yönetmelik 180 Sayılı BİB Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname 4708 Sayılı Yapı Denetimi Kanunu 383 Sayılı ÖÇKK Başkanlığı’nın Kurulmasına Dair KHK 2872 Sayılı Çevre Kanunu 4856 Sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ÇED Yönetmeliği Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği Sulak Alanların Korunması Yönetmeliği
Kültür ve Turizm Bakanlığı	Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezleri içinde her ölçekteki plânları yapmak, yaptırmak re’sen onaylamak ve tadil etmek Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezlerinde Bakanlıkça yapılacak alt yapı ve plânlama işlemlerine esas olmak üzere diğer kamu kurum ve kuruluşlarından istenilen bilgi, belge ve görüş 3 ay içinde verilir. Bu süre sonunda istenilen bilgi, belge ve görüşün verilmemesi durumunda ilgili iş ve işlemler Bakanlıkça re’sen tesis edilebilir.	2634 Sayılı Turizm Teşvik Kanunu 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu

Çizelge 3.8 (devam): Türkiye’de kıyı alanlarında yetki ve sorumluluğu olan kuruluşlar ve yasal dayanakları (BİB Antalya Raporu, 2010, s.11; yeni bakanlık düzenlemelerine göre revize edilmiştir.)

Kurum Adı	Planlama ve Uygulama İle İlgili Görevleri	Yasal Dayanak
Kültür ve Turizm Bakanlığı	Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezlerinde diğer kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılacak satış, tahsis, kiralama, sınır ilânı ve değişikliği işlemleri ile çevresel etki yaratacak alt yapı ve üst yapı projelerinden önce Bakanlığın olumlu görüşünün alınması gereklidir. Yat limanı işletmeciliği ile ilgili düzenlemeleri yapmak Sit alanlarındaki uygulamaları denetlemek ve korumak ve planlara uygun görüşü vermek	2634 Sayılı Turizm Teşvik Kanunu 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu
Ulaştırma Bakanlığı	DLH Genel Müdürlüğü kanalı ile limanlar, barınaklar ve ilgili tesislerin inşaatını yapmak ve yaptırmak, hazırlanan projeleri inceleyerek onaylamak.	3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun
Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı	Deniz ve iç sulardaki; su ürünlerinin korunması, kontrolü ve yetiştirilmesine yönelik uygulama ve düzenlemeleri yapmak.	1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu
Sağlık Bakanlığı	İl Müdürlükleri ve Refik saydam İl Hıfzıssıhha Enstitüsü aracılığıyla; Mavi Bayrak Projesi kapsamında Deniz suyunda analiz, danışmanlık ve eğitim hizmetleri vermek.	Sağlık Bakanlığının öncülüğünde kurulan Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV) tarafından yürütülen; TÜRÇEV’in Türkiye temsilciliğinde 25 Avrupa ülkesi ve Güney Afrika Cumhuriyetinde uygulanan uluslararası sivil bir denetim mekanizmasıdır.
Kurum Adı	Planlama ve Uygulama İle İlgili Görevleri	Yasal Dayanak
Denizcilik Müsteşarlığı	Deniz ticareti, deniz ticaret filosu ve gemi sanayini teşvik ederek; deniz ve iç suların potansiyelini geliştirilerek işletmesini yapmak. Liman hizmetlerini sağlamak ve deniz kirliliğini önlemek Denizcilikle ilgili ihtiyaç ve talepleri tespit etmek	491 Sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı	Özelleştirme programındaki kıyı bölgesinde yer alan tesislere yönelik (yat limanı ve kruvaziyer yolcu gemisi limanı) olarak ilgili kurum ve kuruluşlardan görüş alarak her türlü imar planını hazırlamak ve onaylamak.	5398 Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun 3621 Sayılı Kıyı Kanunu ile ilgili 5398 Sayılı kanunda yapılan değişiklik (03.07.2005 RG. No: 25882)
Büyükşehir Belediyeleri	Büyükşehir belediyesi sınırları ve mücavir alanları içerisinde kıyı kenar çizgisinin kara tarafında yer alan ve Kıyı yasası ile tanımlanan alanlara komşu kesimlerin nazım imar planlarını hazırlamak ve onamak; mücavir alan içinde yapı ruhsatlarını vermek	5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun
Belediyeler	Belediye sınırları ve mücavir alanları içerisinde kıyı kenar çizgisinin kara tarafındaki nazım imar planları ve uygulama imar planlarını hazırlamak ve onamak; yapı ruhsatlarını vermek	5393 Sayılı Belediye Kanunu 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun

Çizelge 3.8 (devam): Türkiye’de kıyı alanlarında yetki ve sorumluluğu olan kuruluşlar ve yasal dayanakları (BİB Antalya Raporu, 2010, s.11; yeni bakanlık düzenlemelerine göre revize edilmiştir.)

Kurum Adı	Planlama ve Uygulama İle İlgili Görevleri	Yasal Dayanak
İl Özel İdareleri	Belediye sınırları ve mücavir alanları dışında kalan alanlarda kıyı kenar çizgisinin kara tarafındaki nazım imar planları uygulama imar planlarını hazırlamak ve onamak; yapı ruhsatlarını vermek İl Bütünü çevre düzeni planlarını hazırlamak ve onaylamak,	5302 Sayılı İl Özel İdaresi Kanunu 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun
Maliye Bakanlığı	Milli Emlak Genel Müdürlüğü aracılığıyla; Hazine özel mülkiyetinde bulunan ve devletin hüküm ve tasarrufu altındaki taşınmazların yönetimine ilişkin hizmetleri sağlamak.	178 Sayılı Maliye Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname
Genelkurmay Başkanlığı ve Kuvvet Komutanlıkları, Sahil Güvenlik Komutanlığı	Askeri yasak ve güvenlik bölgelerinde; ülke güvenliği ile ilgili bölgelerde ve askeri hareket bölgelerindeki her türlü plan, proje ve uygulamayı incelemek ve onay vermek	2565 Sayılı Askeri Yasak Bölgeler Kanunu 1738 Sayılı Oşinografi Kanunu

Bölüm 3.2.3’te incelenen İngiltere Dorset örneğinde olduğu gibi kıyının tüm bileşenleri ile ayrı ayrı ele alınıp bütünleşik çözümlere gidilmesi ve her bir bileşenin hangi düzeyde hangi kuruluşça üstlenildiğine ilişkin net bir şemanın belirlenmesi çalışmanın daha sistematik bir biçimde ele alınmasını sağlamaktadır. Türkiye’de bu konuda yaşanan yetki karmaşası yasal düzenlemeler kaynaklı olduğundan, çözümü için benzer bir yönetime gitmek yeterli olmayacaktır. Bu durumun giderilmesi için, yasal düzenlemelerle yetkisel düzenlemeler bir arada yapılmalı, her bir kurumun yetki sınırları tam olarak çizilmeli, sorumluluklarda yatay ve düşey hiyerarşi sağlanmalıdır.

3.6.5 Plan hiyerarşisinin bozukluğundan ve plan eksikliğinden kaynaklanan sorunlar

“Ülkemizde kıyı alanlarına özgü ayrı bir yönetim modeli oluşturulmamış, bu alanlardaki kullanımın planlama, planları onaylama ve görüş bildirme yetki ve görevleri değişik kurumlar arasında dağılmıştır” (BİB Antalya Raporu, 2010). Plan hiyerarşisi oldukça dağınıktır. “Planlama konusunda değişik kanunların farklı kurumlara yetki vermesi, bu kurumlar arasında yargıya intikal eden anlaşmazlıklara neden olmaktadır. Planların, kurumlar arasındaki anlaşmazlıklar veya başka nedenlerle dava konusu olması ise planlama çalışmalarını aksatmakta, plansız kullanımlara yol açmaktadır” (Sayıştay, 2006). Bu durum toplumun planlara olan inancını da azaltmaktadır. “Kıyı planlamasında koruma - kullanma dengesinin sağlanabilmesi için planlarda öngörülen kullanım şekillerinin doğal yapıya nasıl bir

etki yapacağı, olumsuz etkilerin ne şekilde azaltılabileceği konularında çalışmalar yapılmalı ve önlemler alınmalıdır” (Sayıştay, 2006). Bu da ancak risk analizi çalışmalarıyla sağlanabilir. Kıyılarda plan yapma yetkisi olan kuruluşlar aşağıda sıralanmıştır:

- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
- Kültür ve Turizm Bakanlığı
- Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı
- Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve Özelleştirme Yüksek Kurulu
- Milli Savunma Bakanlığı
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi Boğaziçi İmar Müdürlüğü
- Belediyeler
- İl Özel İdareleri

“Türkiye’de üst ölçekli Çevre Düzeni Planları (ÇDP) ve daha alt ölçekteki nazım imar ve uygulama imar planları zamanında üretilmemekte ve doğru uygulanamamaktadır. Bunun sonucunda da düzensiz kentleşme ya da kıyasal kaynaklar dâhil, çevresel kaynakların “sürdürülebilir gelişme” kavramı ile bağdaşmayan uygunsuz kullanımı ortaya çıkmaktadır” (Bahar, 2007). Plan hiyerarşisi net olarak ortaya konmalı, bakanlıklara parsel bazında plan yetkileri dağıtılmamalıdır. “Kıyı alanlarındaki planlama yetkisini dağınık yapısından kurtaracak, sadeleştirecek yasal düzenlemelere ihtiyaç bulunmaktadır” (Sayıştay, 2006).

3.6.6 Katılım eksikliğinden kaynaklanan sorunlar

Türkiye’de kıyı konusunda etkin bir kıyı yönetim modeli oluşturulamamasının sebeplerinden biri de katılım eksikliğidir. Türkiye’de kıyı yönetimi konusunda yapılan pilot çalışmalarda halkın yüksek oranda çalışmalardan haberinin olmadığı tespit edilmiştir. Bunun iki sebebi vardır: Birinci sebep zaten kendi içlerinde dahi koordinasyonu kuramamış olan merkezi otoriteyle yerel otoritenin halkı sürece dâhil etmeyi başaramaması, hatta bu şekilde bir amaç bile taşınamamasıdır. İkinci sebep ise çoğunlukla halkın sürecin bir parçası olduğunu bilmemesi, bazen de etrafında olup bitenlere ilgisiz kalmasıdır.

Bölüm 3.2.3'te incelenen İngiltere örneğinde kıyı yönetimi yasal ve yönetsel dayanakları bakımından Türkiye ile büyük farklılıklar gösterse de birçok sivil kuruluş ve yerel halkın girişimleriyle çok başarılı çalışmalar yapılmaktadır. Türkiye yönetsel açıdan İngiltere gibi yasalardan daha bağımsız bir sisteme sahip olmadığından toplum üzerinde benzer bir bilinç oluşmamıştır. Bu nedenle planlama çalışmalarına katılım olmamaktadır. İngiltere'dekinin aksine her türlü girişim devlet organlarından beklenmekte ve çoğunlukla kıyı yönetimi planlaması yapılan alanlarda halk herhangi bir şekilde çalışmadan haberdar olmamaktadır. Bu bağlamda İngiltere'nin kıyı yönetimi anlayışından çıkarılacak en önemli ders yerel halkın bilinçliliği ve üst düzey katılım göstermesinin uygulamaya sağladığı katkıdır. Aynı şekilde Fransa örneğinde de kıyı yönetimi planlaması konusunda kurumsal katılım kısıtlı kalmış fakat yerel ve bölgesel düzeyde katılım fazla olduğundan proje yine de başarıya ulaşmıştır.

3.6.7 Denetim, gözetim ve yaptırım eksikliğinden kaynaklanan sorunlar

Kıyı Kanunu, bu alanlardaki uygulamanın kontrolünü belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediyelere, dışında ise valiliklere vermiştir. Bununla birlikte ilgili bakanlıkların teftiş ve kontrol yetkileri saklı tutulmuştur. “Kıyıların ve sahil şeritlerinin kullanımını denetleme yetkisi ve görevi esas itibariyle valilikler ile belediyelerde ise de, turizm, sanayi, denizcilik alanlarında yapılaşmalar, ÖÇK (Özel Çevre Koruma) bölgeleri, doğal ve tarihi sit alanları ve ormanların iç içe bulunduğu kıyıların kontrolünde kanunlar, doğrudan veya dolaylı olarak diğer kurumlara da görev vermiştir” (Bahar, 2007). Bu nedenle hangi alanda denetimin merkezi idarede olduğu, hangi alanda yerel idarede olduğu tam olarak bilinmemektedir. “Bir kısım belde belediyeleri denetim yetkilerinin sınırları konusunda tereddütler yaşamaktadır” (Sayıştay, 2006). Bazı alanlar birçok kurumun denetimindeyken bazı alanlar denetimsiz kalmakta ve tüm idareler sorumluluğu birbirine yüklemektedir. “Kıyı ihlallerinin giderilmesinde yerel idarelerin teknik açıdan da sorunları bulunmakta, kamu kurumları arasında yardımlaşma sağlanamamakta, bazı bölgelerde teknik imkânsızlıklar nedeniyle kıyı ihlalleri kaldırılamamaktadır” (Sayıştay, 2006).

“Kıyılarda düzenli denetim yapılmaması, doğal yapıyı bozan ve usulsüz eylemler hakkında genellikle şikâyet üzerine bilgi sahibi olunması nedeniyle bu tür eylemlerin hangi bölgelerde yoğunlaştığı, nedenleri, artma veya azalma eğilimleri

bilinememekte, etkili önlemler almak için politika belirlenememekte zamanında tedbirler alınamamaktadır” (Sayıştay, 2006). Kıyılardaki denetim ve gözetim eksikliği, ihlalleri önleyici yaptırımların da getirilememesine neden olmaktadır. Cezai işleme tabi olan ihlaller, genelde cezası karşılandıktan sonra aynı şekilde konumlanmaya devam etmektedir. Kurumlar arası eşgüdüm, koordinasyon ve yardımlaşma eksikliğini giderici bir mekanizmanın acilen oluşturulması şarttır.

3.7 Türkiye için Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Önerileri ve Modeli

Dünya örnekleri incelendiğinde Türkiye’de kıyı alanları yönetiminin geldiği son noktanın oldukça yetersiz olduğu görülmektedir. İncelenen örneklerin başarılı yönleri değerlendirilerek Türkiye’deki kıyı alanları yönetimine ilişkin çıkarımlar yapmak mümkündür.

Türkiye’de yapılan tüm plan çalışmalarında olduğu gibi kıyı planlaması konusunda da üst ölçekli yaklaşım sorunu bulunmaktadır. Kıyılar somut bir planlama çalışmasının öncesinde bir devlet politikası olarak ele alınmalı, ardından gelecek bir ulusal kıyı strateji raporuyla kıyıya yönelik temel hedef ve yaklaşımlar ortaya konmalıdır. İncelenen örneklerde üst ölçekte yapılan ilk çalışma budur. Bunun için kıyının yönetiminden sorumlu bir mekanizmanın kurulması gerekmektedir. Kıyı alanlarının yönetimi çok yönlü bir yaklaşımı hedeflediğinden en doğrusu bu konuda mevcut bakanlıklardan bağımsız bir sistemin kurulması olacaktır. Almanya’da kıyı alanları yönetimine ilişkin bağımsız bir sekretarya kurulmasına yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Almanya’nın genel kurumsal yapılanmasının başarılı olduğu varsayımından yola çıkılırsa kıyı alanları yönetimi konusunda kurulmaya çalışılan sekretaryanın örnek alınabilecek düzeyde bir yaklaşım olduğu söylenebilir.

Türkiye’de ülkenin belirli süreler içerisinde gerçekleştirmeyi hedeflediği stratejilerinin yer aldığı kalkınma planlarında kıyı konusuna bir başlık olarak yer ayrılmalı ve ulusal kıyı stratejisi ile eşgüdümlü hedefler belirlenmelidir.

Türkiye’de kıyıya yönelik mevcut yaklaşımların başarısızlığının en büyük nedeni yasal yapının düzensizliğidir. Bakanlıklara yetki veren, kurumlar arası sorumlulukları dağıtan, ülkenin her ölçekteki karar mekanizmasının dayanağını oluşturan yasaların karmaşık yapısını kıyıya yönelik düzenlemelerde görmek mümkündür. Ne yazık ki genel bir prensipten çok uzak bir bakış açısıyla üretilen

yasalar kıyı konusunda da üst ölçekli bir devlet stratejisini destekler nitelikte değil de, kısa vadeli sıkıntılardan kurtulmayı hedefler bir yapıdadır. Sık sık değişikliğe konu olması, kıyı üzerinde kıyı yasasıyla değil de başka yasal düzenlemelerle değişiklik yapılması, yasalara olan güveni sarsmakta, yanlış bir hukuki yaklaşım olarak eleştirilmekte, bunun yanında çok dağınık bir düzenlemeye neden olmaktadır.

Türkiye’de öncelikle kıyıya yönelik yasal mevzuatın yeniden ele alınarak düzenlenmesi, çelişkilerin ortadan kaldırılması, farklı yasalarla kıyıya yönelik getirilen düzenlemelerin tek bir yasa altında toplanması gerekmektedir. Yapılacak yasal düzenlemeyle kıyıdaiki yetki ve sorumluluğun -bütünleşik kıyı alanları yönetimi de dahil olmak üzere- hangi organlarca ne şekilde paylaşılacağı net bir şekilde ortaya konmalı, yetkisel boşluklar bırakılmamalı, bu organlar arasında işbirliği, eşgüdüm ve koordinasyonu sağlayacak yeni bir idari yapılanmaya gidilmelidir. Yeni oluşturulacak kıyı kanununda temel prensip kıyının sürdürülebilir olarak korunması ve toplumun her kesiminin eşit şekilde yararlanmasına açık olması olmalıdır. Bu prensip üzerinden geliştirilecek yasa çok daha detaylı ve sınırları tam çizilmiş olmalıdır. Yoruma açık noktalar bırakılmamalıdır. Yasada belirlenen kıyı şeridi 50 m 100 m gibi genel tanımlamalar oldukça kısıtlı bir kıyı alanını kapsamakta ve bu zonun devamını korumaya almamaktadır. Halbuki kıyılar hinterlandıyla bir bütündür ve o şekilde ele alınmalıdır. Birbirinden farklı çeşit çeşit kıyı tipi varken bu kadar kesin ifadelerin kullanılması çok sığ bir yaklaşımın ürünü olmaktadır. Kıyı alanının Yunanistan örneğinde olduğu gibi kritik bölge, dinamik bölge ve etki alanı olarak bölümlenmesi mantıklı bir yaklaşımdır. Her bir bölüme yönelik yasal kısıtlamalar ayrı ayrı getirilmeli ve bu zonların tespit kriterleri ortaya konmalı, zonlar her bir yörede ayrı ayrı belirlenmeli ve bunu belirlemekle görevli bilim heyetleri oluşturulmalıdır. Bu belirlemeler yapılmadan planlama çalışmalarına geçilmemeli, uygulamaya dönük girişimlerde bulunulmamalıdır.

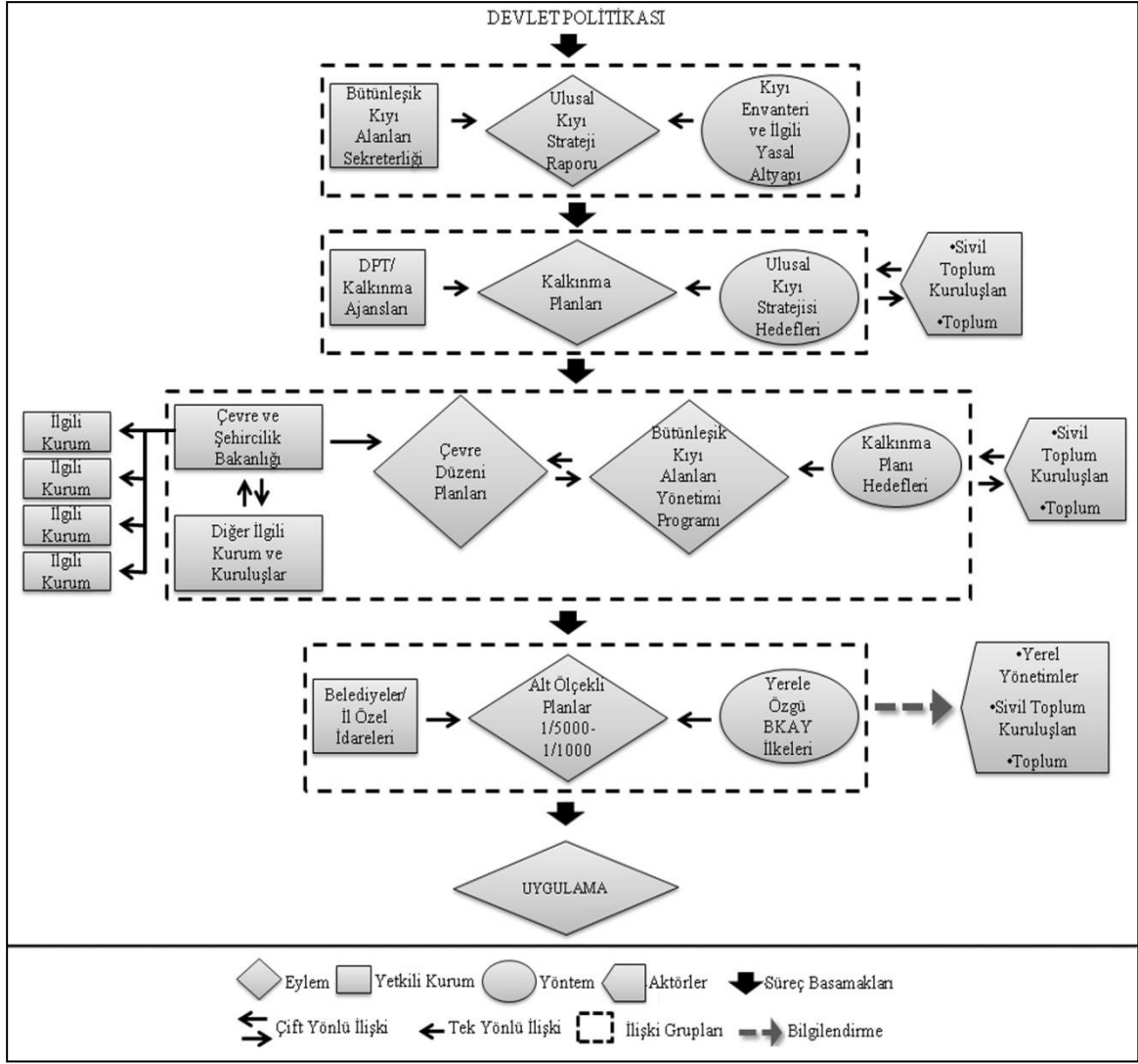
Türkiye’de plan yapma yetkisi bölge ölçeğinden parsel ölçeğine kadar çeşitli kurumlara dağıtılmış durumdadır. Bu durum planların çok fazla parçalanmasına sebep olmakta ve bütüncülükten uzaklaştırmaktadır. Plan hazırlama yetkisi daha sistematik bir biçimde oluşturulmalı, kurumlara yasal dayanaklarla parsel ölçeğinde plan yetkisi verilmemelidir. Bu durum hem planlama mantığına ters düşmektedir, hem de planlara olan inancı sarsmaktadır.

Üst ölçekli alansal kullanımların belirlendiği çevre düzeni planları, bütünleşik kıyı alanları yönetim programlarıyla eşgüdüm içinde olmalı, planlar birbirleri arasında stratejik açıdan tutarlı olmalıdır. Mevcut kararlar, o yöreyi ilgilendiren bütünleşik kıyı alanları yönetim programına göre revize edilmelidir.

Kıyı alanlarında doğru kararlar alınmasını sağlayacak bir başka önemli unsur sağlam bir veri altyapısıdır. İleriye dönük en doğru kararların verilebilmesi için mevcut durumun en doğru şekilde ortaya konmuş olması gereklidir. Bu amaçla ülke genelinde bir kıyı envanteri çalışması yapılmalıdır. Bu envanter hem kıyı yönetimi programları için, hem çevre düzeni planları için önemli bir altlık teşkil edeceği gibi, aynı zamanda devlet politikaları için de önemli bir stratejik veri olacaktır.

Şimdiye kadar uygulanan kıyı yönetimi plan ve projeleri genelde bir ya da birkaç sektörlü olmuş, bütüncül bir bakış açısı sergilenememiştir. Temelde kıyıya yönelik bir çevresel sorunu çözmeyi hedefleyen programların sayısı çoğunluktadır. Bu durumun şimdiye kadar incelenen dünya örneklerinde de başlangıçta benzer bir şekilde ortaya çıktığı görülmektedir. Fakat zaman içerisinde daha bütüncül yaklaşımlar benimsenebilmiştir. Türkiye bütüncül yaklaşımları deneme aşamasındadır fakat halen bir yönü daha ağır basan çalışmalar yapıldığı görülmektedir. Kıyı bir ekolojik değer olarak ele alınırken toplumsal ve sosyoekonomik yönleri unutulmamalı, temel ilke koruma-kullanma dengesinin kurulması, yani sürdürülebilirlik olmalıdır.

Şekil 3.8’de şimdiye kadar incelenen dünya örneklerinden referanslar alınarak Türkiye’de kıyının en üst ölçekten en alt ölçeğe kadar nasıl bir idari yapılanmanın içinde, hangi boyutta yer alması gerektiğine ilişkin bir model önerilmiştir.



Şekil 3.8: Türkiye için bütünlük kıyı alanları yönetimi modeli

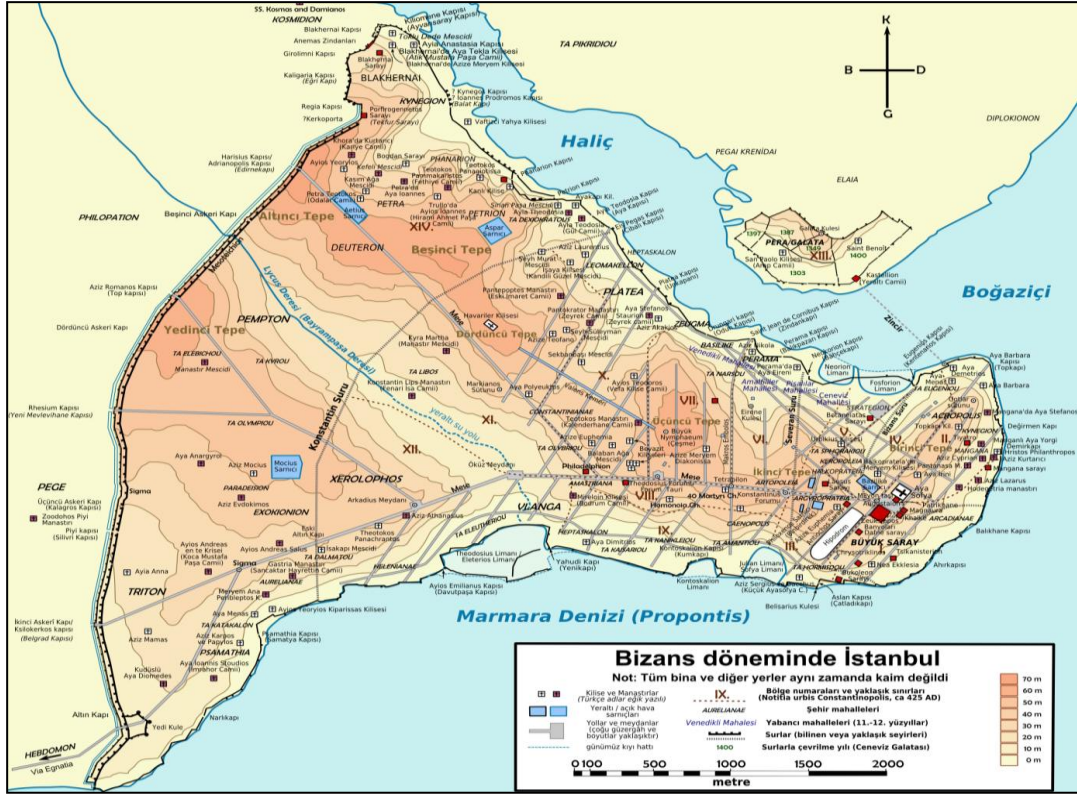
4. İSTANBUL'DA KIYIYA YÖNELİK YAKLAŞIMLAR

İstanbul toplam 647 km kıyı uzunluğu, Karadeniz ile Marmara Denizi'ni birbirine bağlayan boğazı ve Asya ile Avrupa'yı birleştiren konumu ile Dünyanın en önemli kıyı şehirlerinden biridir. Üç tarafı denizlerle çevrili Kocaeli ve Çatalca Yarımadaı ve ortasından geçen boğazın yanı sıra, Çatalca yarımadasının güneyinden Eyüp'e kadar uzanan Haliç'i ve 8 adet su havzasıyla İstanbul yalnızca bir kıyı kenti değil, bir su kentidir. Şehir bu doğal özellikleriyle tarih boyunca birçok medeniyeti ağırlamış, her dönem suyun avantajından faydalanmıştır.

4.1 Tarihsel Süreç İçerisinde İstanbul

Tarihi üç yüz bin yıl önceye kadar dayanan şehir, milattan önce 650'lerde bir balıkçı ve ticaret merkezi olarak, İonian (Yunan) kenti Megara'dan gelenler tarafından kurulmuştur. (Url 16) "Giderek göç almaya ve merkezileşmeye başlayan İstanbul, Avrupa'nın Roma hâkimiyeti döneminde de kendi muhtariyetine sahip bir liman ve Ticaret [ticaret] kentidir" (Erses, 1996). Bu dönemde kent, şimdiki tarihi yarımadaı yerleşmiştir.

İmparator I. Konstantin tarafından şehir Roma İmparatorluğu'nun başkenti olarak ilan edilmiş, 395'te Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılmasının ardından Doğu Roma'nın başkenti haline gelmiştir. (Url 16) Bu dönemlerde kent gerek mimarisi gerek halkının etnisitesiyle tam bir kültür ve ticaret kentidir. "Nüfusu 1 milyonu bulurken dünyanın bir numaralı kenti ve Metropolü olur" (Erses, 1996). Şekil 4.1'de kentin Bizans Dönemi'ne bir ait haritası yer almaktadır.



Şekil 4.1: İstanbul'un Bizans dönemini gösteren William R. Shepherd tarafından 1923 yılında çizilmiş haritası (Url 16)

Osmanlı Devleti'nin sınırları genişledikçe Osmanlı toprakları içinde bir leke gibi kalan şehrin kuşatılmasına 1391 yılında başlanmış, ancak 1453'te Fatih Sultan Mehmet tarafından fethedilebilmiştir. Böylelikle artık bir Osmanlı şehri olan İstanbul, Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olmuştur. Artık Osmanlı kimliğine uygun bir şekilde gelişme göstermeye başlayan şehre Anadolu'nun birçok yerinden Müslümanların yerleştirilmeye başlamasıyla şehrin sınırları iki yakada da genişlemiş ve tam bir kozmopolit yapıya kavuşmuştur. Bu dönemde de şehir bir liman ve ticaret kenti olma özelliğini sürdürmüştür.

Şehir 13 Kasım 1918 tarihinde İtilaf devletleri tarafından işgal edilmiş, 6 Ekim 1923 tarihinde Türk ordusunun şehre girmesiyle işgal sona ermiştir. 13 Ekim 1923'te ise M.S. 330 yılından beri sürdürdüğü başkentliği sona ermiştir. Cumhuriyet Döneminde İstanbul'da nüfus ve kentleşme giderek artmış, fiziksel ve sosyal olarak birçok değişiklik yaşanmıştır. Her ne kadar başkent olma özelliğini yitirse de konumu ve coğrafyasıyla her dönem Türkiye'nin Avrupa'ya açılan bir kapısı ve en büyük metropolü olmuştur.

4.2 İstanbul’da Planlama ve İmar Çalışmalarında Kıyının Ele Alınışı

4.2.1 Cumhuriyetten önceki dönem

Osmanlı döneminde Tanzimat Fermanı’nın ilanı ile birlikte İstanbul’u içine alan birçok proje ortaya çıkmaya başlamıştır. Bunlardan biri de Helmuth Von Moltke’nin 1839 yılında yaptığı 1/25.000 ölçekli İstanbul Planı’dır. “Helmuth Von Moltke, II. Mahmut tarafından İstanbul’un ayrıntılı bir haritasını çıkarmak ve sokak örüntüsünü düzeltecek bir plan yapmakla görevlendirildi” (Çelik, 1998). Bu dönemde yapılan birçok planlama çalışması daha çok mevcut durumun ortaya konduğu haritalandırma çalışmaları olduğu görülürken, Von Moltke planının radikal hedefleri olduğu görülmektedir. “Von Moltke’nin başlıca amacı, İstanbul yarımadasının ticari ve idari işlerinin yürütüldüğü kalbiyle eski Bizans kapıları arasında geniş yollar açarak kesintisiz ve kolay bir ulaşım ağı geliştirmektir” (Çelik, 1998). Bu planda kıyıya yönelik olduğu söylenebilecek tek karar Haliç’e yöneliktir. “Haliç’in iki yakasındaki sahil temizlenip yeniden düzenlenecekti” (Çelik, 1998). Fakat bu karar gerçekleşme olanağı bulamamıştır. Daha sonraki dönemlerde genelde noktasal ölçekli projelerin ağır bastığı görülmektedir.

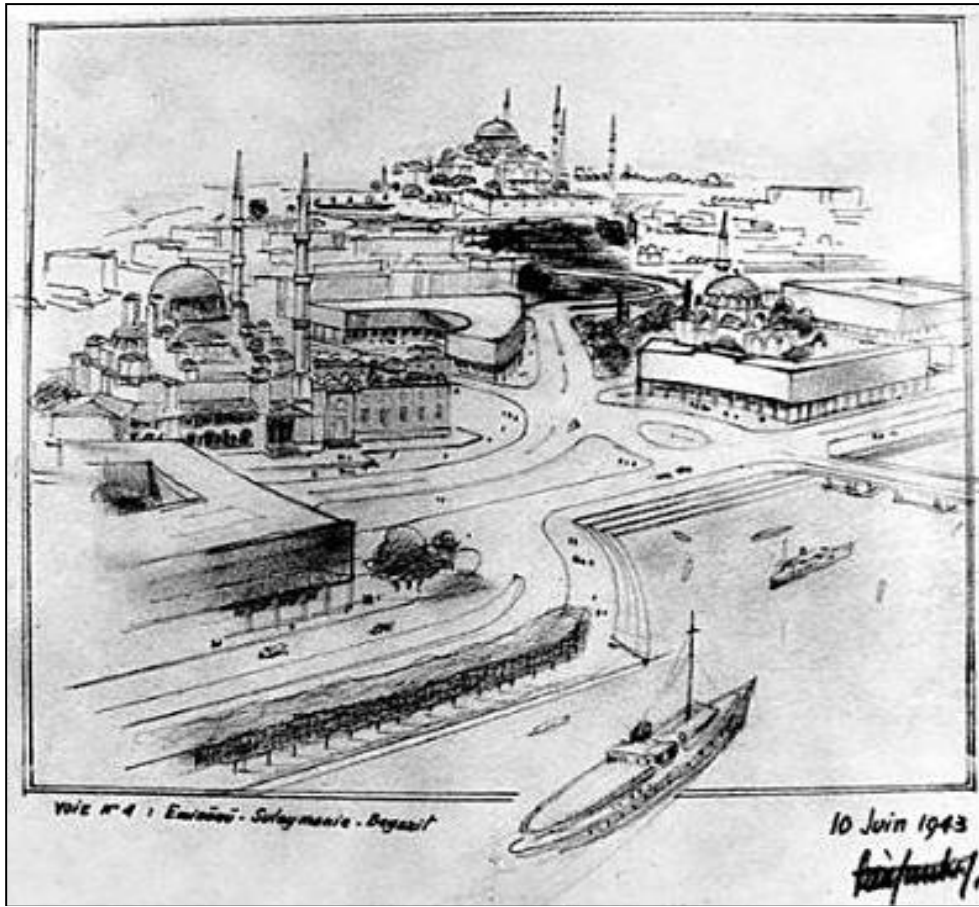
4.2.1.1 1923-1945 dönemi

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte Türkiye’de başta Ankara olmak üzere şehirlerin imar planlarının hazırlanması için girişimler başlamıştır. 1932 yılında Ankara için Alman mimar ve şehir plancısı Hermann Jansen tarafından hazırlanan planın ardından sıra İstanbul’a gelmiştir. Atatürk’ün isteğiyle Fransız mimar ve şehir plancısı Henri Prost Türkiye hükümeti tarafından İstanbul’a davet edilmiştir. İlk başta bu daveti kabul etmeyen Prost’a Atatürk’ün şahsen yazdığı mektup sonucunda Fransız mimar 1935 yılında İstanbul’a yerleşmiş ve 1951 yılına kadar burada kalarak İstanbul’un çehresini çok radikal şekillerde değiştiren çalışmalarını gerçekleştirmiştir.

“Bu tarihte İstanbul, üç eski ana yerleşmeden oluşmaktaydı: Haliç’in iki yakasında Tarihi Yarımada ve Galata, karşıda Asya yakasında Üsküdar ve Kadıköy” (Aydemir, 2008). “Bu her iki kıyıdaki şehirselleşmiş bölgelerde, Boğaz’ın ve Haliç’in kıyılarını parça parça ele geçirmeye çalışan bir endüstriyel gelişme ile kısmen yolu kesilerek tıkanan konut alanlarının yayılma çabası görülmekteydi” (Angel, 1993). Bununla beraber tarihin birçok döneminde şiddetli depremler ve yangınlar geçirmiş, birçok kez yıkılmış, bazı yerleri yeniden inşa edilmiş, bazı yerleri ise inşa edilememiştir.

Modernleşme sürecindeki İstanbul'un yeni planı için 2600 yıllık tarihi geçmişinin, mimari dokusunun, yoğun olarak kullanılmaya başlanan ulaşım araçlarının, artan nüfus ve kentleşmenin, özgün topografyasının ve doğal güzelliklerinin aynı süzgeçten geçirilmesi gerekiyordu.

“Prost’un ilk çalışmaları, İstanbul’un tarihi silüetinin ve tarihi eserlerinin bulundukları ortam içinde korunması ve değerlendirilmesi için çözümler aramak oldu” (Aydemir, 2008). Bu amaçla tarihi yarımadaadaki önemli yapıları ortaya çıkaracak silüet çalışmaları yaptı. Şekil 4.2’de bu çalışmalarından biri olan Eminönü Meydanı’nın denizden algılanan silüetini gösteren eskiz çalışması yer almaktadır.



Şekil 4.2: Prost’un asistanı Jaubert tarafından 1943 yılında çizilen Eminönü Meydanı’na ait silüet

“Tarihi yarımada da geliştirdiği planın ana hatları, bu önemli anıtları bulundukları çevre içinde ortaya çıkarmanın yanı sıra bir bütünü tamamlayacak biçimde uzaktan algılanmalarını sağlamayı hedeflemekteydi” (Aydemir, 2008). “Büyük camiler, genelde İstanbul tepelerinin üzerinde denizden 40 metre yukarıda inşa edilmişlerdi” (Angel, 1993). Bu nedenle Prost “tarihi anıtların çoğunluğunun ortak zemin kodu

olan artı 40 metre kodunun üzerinde, sadece 3 kat vererek günümüzde de geçerli olan yeni imar durumunu belirledi” (Aydemir, 2008). “Hatta daha da ileri giderek bu yüksekliği geçen katların yıkılmasını öneren bir istimlak yasasının oluşmasını gündeme getirdi” (Angel, 1993).

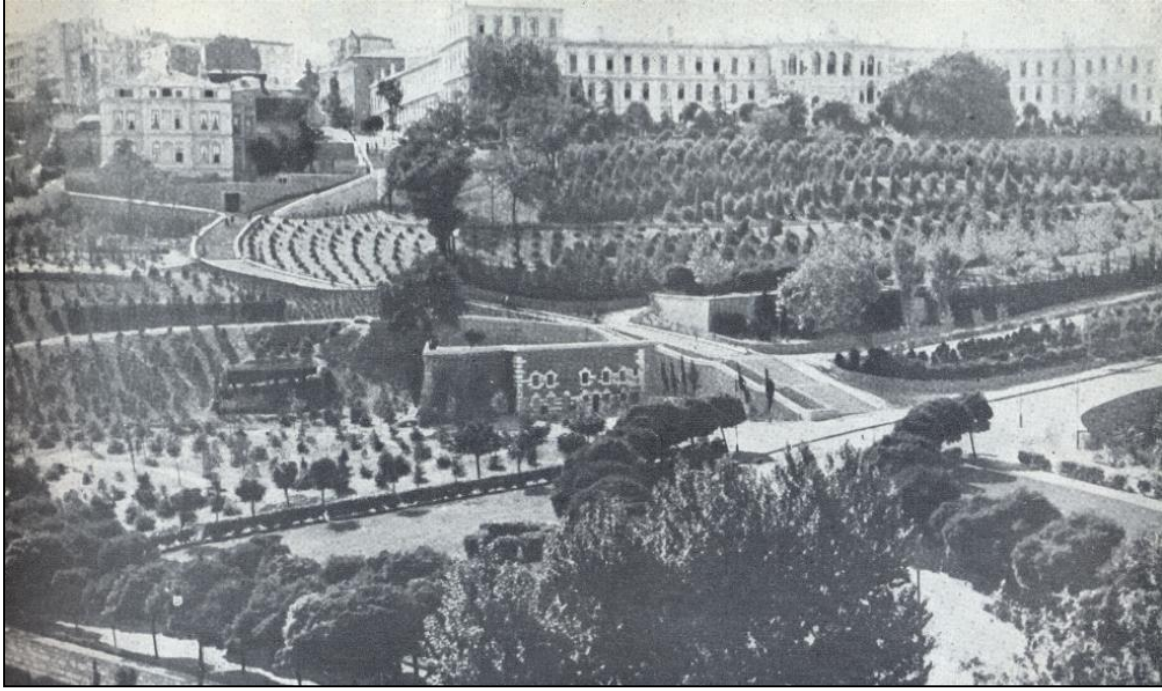
Prost’un yaptığı siluet çalışması, İstanbul’da kıyı alanına yönelik planlı bir şekilde gerçekleştirilmiş ilk çalışmadır. Özellikle tarihi yarımada’nın yedi tepesinden uzanan anıtların denizden algılanmasına büyük katkı sağlamıştır. Günümüzde halen Prost tarafından verilen kararın etkileri ile kısmen ayakta kalan bir siluet mevcuttur. Bununla birlikte aynı dönem Boğaziçi kıyıları ve buradaki yalılar daha çok sayfiye yeri olarak kullanıldığından buralara yönelik bir planlama çalışması yapılmamıştır.

Prost planı, İstanbul’un kuzey yönünde gelişme göstermesini önermekteydi. Boğaziçi’nin tarihi yarımada’yla bütünleştirilmesi hedefleniyordu. “Boğaziçi için Galata Köprüsü’nden başlayarak Kabataş Feribot İskelesi’nden geçen, boğazı boydan boya katederek burada yer alan iskan bölgelerini birbirine birleştirme [bütünleştirmek] için Sarıyer ve Büyükdere’ye uzanan yeni bir sahil yolu planlamıştı” (Angel, 1993).

“Diğer bir sahil yolu ise Atatürk Bulvarı’nın bitiminden Bakırköy ve Yeşilköy’e uzanan yoldur. Bu sahil yolu tünel ve asma yol olarak Marmara Denizi kıyısında devam eder ve denize gezinti alanları arasında yeşil alanlar oluşturarak ticaret ve iskan bölgeleriyle plaj ve eğlence alanlarının bağlantılarını vurgulamak için demiryolu yolu boyunca gitmesi zorunludur” (Angel, 1993). Ancak Angel’in (1993) belirttiğine göre bu yol deniz kenarında inşa edilmiş, kıyıdan yararlanmayı ve alanın denizle irtibatını engellemenin yanında yol aksı üzerinde bir yeşil alan oluşmasına dahi izin vermemiştir. Hatta bununla da kalmayıp “geceleri insan gözünü rahatsız edici bir ortam yaratarak, perspektifsiz, tek düze bir görüş alanı meydana getirmiştir” (Angel, 1993).

Prost planının öngördüğü bir diğer düzenleme ise Taksim Harbiye Maçka ve Dolmabahçe arasında yaklaşık 20 hektarlık bir alanı kapsayacak ve çeşitli rekreatif fonksiyonların yer alacağı bir gezi parkı yapılmasıdır. Bu karar doğrudan kıyıya yönelik gibi görünmese de özellikle Dolmabahçe Sarayı’nın silueti açısından önemlidir. Prost planında şimdiki İnönü Stadı’nın bulunduğu konumda spor karşılaşmaları için bir alan önermiştir. “Bu alan, sarayın siluetini bozar gerekçesiyle

tribünlerin yüksekliğini sadece sınırlayabilen ama stadın yapımına engel olamayan çabaların sahibi Prost'un sürekli karşı koymasına rağmen yüksek organlar tarafından futbol sahasına dönüştürüldü ancak daha sonra tribünler oldukça fazla yükseltildi" (Angel, 1993). Şimdilerde ise Bezmi Alem Valide Sultan Camii ile Dolmabahçe Saat Kulesi arkasından gözüken stadın tribünleri ve aydınlatma direklerinin silueti Prost'un çabalarının ne kadar yerinde olduğunu göstermektedir. Şekil 4.3'te Prost döneminde Gümüşsuyu'ndaki yeşil alan düzenlemesine ait bir görünüm verilmiştir.



Şekil 4.3:Prost planına göre Gümüşsuyu yeşil alan düzenlemesi (Url 17)

“Eski İstanbul’u içiren [içeren] imar planında, Prost kara ve deniz surlarını muhafaza ederek, kara surlarının dışında 500 m genişliğinde inşaat yasağı olan bir bölge önerdi ve içinde yaya gezinti yollarıyla bezenmiş yeşil alanlar planladı” (Angel, 1993). “Bu bölge bugüne kadar dikkatli bir şekilde korunmaya çalışılmıştır” (Aydemir, 2008).

Planda İstanbul limanının nereye yapılacağı konusunda iki fikir geliştirilmişti. Bu dönemde İstanbul’da biri Galata’da, biri Sirkeci’de ve biri de Haydarpaşa’da olmak üzere üç adet yanaşma rıhtımı bulunuyordu. “Birinci fikir, limanı Marmara Denizi üzerinde, Yedikule ile Bakırköy arasına yerleştirmekti. İkinci etüd ise, Küçük Asya’ya hizmet veren demiryolu şebekesinin başlangıç yeri olan Haydarpaşa bölgesinde bir liman yeri geliştirmek ve düzenlemektir” (Angel, 1993). Daha sonraları ikinci fikir doğrultusunda Haydarpaşa limanı düzenlendi.

Prost planının kıyıya yönelik kararlarından biri de Haliç’le ilgilidir. Haliç kıyıları bu dönemde kıyıda sanayinin parça parça yerleşme gösterdiği bir alandır. Prost planı buradaki sanayinin yerini değiştirecek kadar radikal bir karar vermekten kaçınarak mevcut eğilimin sürmesi yönünde bir yaklaşım sergilemiştir. Bu karar, Haliç kıyıları için sonraları büyük bir tehdit oluşturmuş, çevresel kirlilik uç noktaya ulaşmıştır. Şehrin kıyı alanlarını yeşil alanlar ve gezinti yollarına ayırmayı ilke olarak benimseyen Prost planında Haliç kıyılarının sanayiye terk edilmesi geleceğe yönelik yanlış bir kestirim olmuştur. Şekil 4.4’te Henri Prost’un 1937 yılına ait İstanbul Planı verilmiştir.

Şekil 4.4: Henri Prost'un 1937 yılına ait İstanbul planı (Çelik, 1993, s.162)

alışmaları tarihi yarımadaadaki anıt eserleri ortaya çıkarmaya yönelik olduğundan bunun dışında kalan alanlarda bir öneri getirilmemiştir. Zamanın sayfiye yeri olarak varlığını sürdüren Boğaziçi kıyılarında kuzeye doğru yayılan yalılar giderek artmıştır. Prost planı daha çok tarihi yarımadaya odaklanırken Anadolu yakası ve Beyoğlu Harbiye Maçka tarafları bütünleşik bir plan içerisinde çözümlenmemiş, alt ölçekli tasarım çalışmalarıyla sınırlı kalmıştır.

4.2.1.2 1945-1955 dönemi

Prost planının bir kısmı kabul edilip uygulanırken, bir kısmı da rafa kaldırılmıştır. Yeni dönemde, Adnan Menderes hkmetinin başa gelmesiyle, bizzat kendisinin ilgilendiği İstanbul’un imarında köklü değişiklikler yaşanmaya başlamıştır. Bu dönemde mevcut yollar genişletilmiş ve tamamen plan dışı yollar açılmış, ulaşımın özendirilmesi hedeflenmiştir. Bu dönemde özellikle sahil şerisinde açılmaya çalışılan yollar nedeniyle sayısız tarihi eser yıkılmıştır. Hilton Oteli’nin yapılması da bu döneme ait bir projedir.

“Prost’un ayrılmasından sonra plan için bir revizyon komisyonu kurulmuştur” (Tapan, 1998). Komisyonun amacı Prost’un başlattığı plan çalışmalarını sürdürmektir. “Bu komisyon, İstanbul’u değişme alanları ve hinterlandı ile birlikte ele alan bir alışma (Bölge Planlaması) başlatılmasını, 1:5000 ölçekli nazım planların tamamlanmasını, 1:2000 ölçekli genel planlara hemen başlanmasını, bunlar tamamlanıncaya kadar da imar uygulamalarının varolan planlara göre yapılmasını önermiştir” (Tapan, 1998).

II. Dünya Savaşı’nın ardından hızlanan köyden kente göç hareketleri ve dönemin siyasi politikasının teşviki ile İstanbul’un nüfusu hızlı bir yükselişe geçmiştir. “İ g, İstanbul’un planlama sorunlarını plan dışı yerleşme alanları olarak gecekondur alanlarının ortaya çıkışı ile etkimiştir” (Suher, 2001). İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü’nün İstanbul Sanayi Bölgelerine ait Talimatnameleri ve bu dönemde İstanbul’un imar ve kent planlaması sorumluluğunu üstlenmiş olan Müşavirler Heyeti tarafından Bakırköy Kazlıçeşme-Zeytinburnu ve Maltepe evresi ağır sanayi bölgesi olarak tespit edilmiş, Topkapı, Rami ve Levent’te de yeni sanayi alanları ayrılmıştır. (zeytinburnu.com.tr) Bu dönemdeki imar çalışmalarının kıyıyı etkileyen tarafı Kazlıçeşme gibi kıyıların sanayi fonksiyonlarının güçlenerek devam etmesi yönündeki kararlar olmuştur. İstanbul’daki ilk gecekondulaşma 1945 yılında

Kazlıçeşme-Zeytinburnu'ndaki sanayi alanlarının yakın çevresinde oluşmaya başlamıştır. Böylelikle Kazlıçeşme kıyıları plansız bir kentleşmenin ürünü olarak gecekondulaşmış bölgesine dönüşmüş bu dönem içerisinde gidişatı önleyici herhangi bir planlama çalışması yapılmamıştır.

4.2.1.3 1955-1980 dönemi

Bu dönemde İstanbul'un planlanması konusunda İtalyan planı Luigi Piccinato gibi uzmanlardan yardım alınmıştır. 1957 yılında İstanbul'daki planlama çalışmalarını yürütmek üzere İller Bankası tarafından İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü kurulmuştur. "Büronun müdürlüğüne Cevat Erbil getirilmiş, İtalyan planı Luigi Piccinato'nun yönlendiriciliğinde İstanbul metropoliten alan planı hazırlanmaya başlamıştır" (Tapan, 1998). İlk defa bu dönemde İstanbul'un daha geniş bir kapsamda ele alınması gerektiğine yönelik olarak çıkan düşünceler sonunda Türkiye'nin ilk bölge planı olan Doğu Marmara Bölgesi Planı çalışmalarına başlanmıştır.

1966 yılında İstanbul'un 1/50000 ölçekli planını yapmak üzere Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu kurulmuştur. 1960-67 yılları arasında, bu kez İstanbul'da, imar faaliyetlerini yönetmek üzere davet edilen Prof. L. Piccinato, İstanbul'un yerleşme ve gelişme politikasında, "Doğu Marmara Bölge Planlama grubu ile İstanbul'un tek merkezle çemberler halinde büyümesini, lineer bir büyüme modeline dönüştüren köklü bir değişiklik getirmiştir" (Suher, 2001). Piccinato'nun çalışmaları kent ölçeğinde yoğunluğu arttırmayı hedeflerken yeni alanların imara açılmamasını öngörmekteydi.

"1956-1960 yılları arasında dönemin Başbakanı Adnan Menderes'in bizzat yürüttüğü bayındırlık etkinlikleri hiçbir bilimsel çalışma yöntem ve analiz çalışmasına dayanmayan parçacı planlama örnekleridir" (Suher, 2001).

1960 ve 1980 yıllarını kapsayan dönemin en büyük problemi kabul görmüş bir planın olmayışıdır. "Bütün bu planlama çalışmaları süresince, büyük istisnalar ile "plansız" imar hareketleri devam ettirilmiştir" (Ceyhan, 2006). "Geçmiş dönemden farklı olarak imar planları hazırlanmasında kentleşme ve sanayinin ağırlığı duyulmaya başlamış fakat henüz etkin bir planlama görülmemiştir" (Arslan, 1974). 1971 yılında Doğu Marmara Bölge Planına dayanılarak hazırlanan 1/25.000 ölçekli plan yeterli bilimsel araştırma yapılmadığı gerekçesiyle onaylanmamıştır.

“Kesinleşmiş bir plan bulunmadığından ve sayıları bir [bir] hayli yüksek olan, farklı tarihlerde yapılmış parça parça planların uygulamada bulunması, bütünlüğü sağlamaya engel olduğu gibi, yukarıdaki görüşlerin aksine mevzi imar planları ile kentleşme alanları genişletilmiştir” (Arslan, 1974).

Bu dönemde kıyıyı ilgilendiren en büyük gelişme kuşkusuz ki Boğaziçi Köprüsü’nün yapılmasıdır. “Köprü önerisi Piccinato tarafından da uygun görülmüş ve kentin bel kemiği niteliğini taşıyan Ankara ve Londra asfaltının birbirine bağlanması önerilmiştir” (Erdem, 2005). “1970 yılının başında ihale edilip 1973 yılında inşaatı bitirilen köprü, İstanbul’un zaman-uzaklık matriksini [matrisini] değiştirmiş, metropoliten alanın gelişme dinamiğini belirlemiştir” (Tapan, 1998). Avrupa Yakası’nda Ortaköy Camii’nin, Anadolu Yakası’nda Beylerbeyi Sarayı’nın yanından geçen köprü’nün büyük çelik yapıları bu tarihi yapıların silüetine de büyük bir darbe vurmuştur.

Dönemin planlama çalışmalarında kıyıyı etkileyen bir diğer önemli gelişme 03.06.1977 tarihinde onaylanan 1/5000 ölçekli Boğaziçi Tarihi ve Doğal Siti Koruma Planı’nın hazırlanmış olmasıdır. Bunda, aynı dönemde dünyada çevre ve dünya mirasının korunması konusunda ortaya çıkan yaklaşımların etkisi olduğunu söylemek mümkündür.

4.2.1.4 1980- 2000 dönemi

1960’ta yönetime el koyan Milli Güvenlik Kurulu ve Bakanlar Kurulu’nun kararıyla kurulan Büyük İstanbul Nazım İmar Bürosu’nun, 70’li yıllar boyunca süren 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Plan çalışmaları tamamlanarak, 29 Temmuz 1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir” (Ceyhan, 2006). Bu planın var olduğu dönemde İstanbul Nazım Plan bürosunun yetkilerini belediyeye devreden yasal düzenlemeler ve çıkan af yasaları gibi bir anlayış hüküm sürdüğünden onaylanmasının hemen ardından revizyonlar gündeme gelmiş, daha sonra açılan çeşitli davalarla 1998 yılında iptal edilmiştir.

12.03.1982 tarihinde yürürlüğe giren Turizm Teşvik Yasası ile İstanbul’un özellikle de kıyı alanlarında planlama açısından yeni bir dönem başlamıştır. Turizm amaçlı imar uygulama planlarını yapma yaptırma ve onama yetkisi Turizm Bakanlığı’na verilmiştir. Başta Park Otel olmak üzere İstanbul’un kıyı silüetini etkileyen birçok uygulama bu kanun kapsamında yapılmıştır. Dolmabahçe Sarayı’nın arkasına Süzer

Plaza'nın inşa edilmesi, BJK Plaza'nın yapılması, Conrad Otel ve Swiss Otel'in yapılması, Levent-Zincirlikuyu istikametinde uzanan gökdelenler de bu döneme ait projelerdir. Yine İstanbul'un kuzeyindeki orman alanlarının tahrip edilerek Sarıyer'in boğaza bakan yamaçlarında villa kentlerin türemesi aynı döneme denk gelmektedir. Sarıyer Maden Mahallesi'nde 1985'te yapımına başlanan Uyum Villaları bunlardan biridir. 1987 yılında Dönemin Belediye Başkanı Bedrettin Dalan döneminde yapımına izin verilen ancak 1987 yılında Boğaziçi Yasası'na uymadığı gerekçesiyle inşaatı durdurulan Uyum villaları, 22 yıllık bekleyişin ardından 2007 yılında yıkılmaya başlanmıştır.

Bu dönemde Boğaziçi Kanunu yürürlükte olmasına karşın alanlar geri görünüm bölgesi içinde olduğundan yapılaşmalara engel olamamıştır. Bunda Boğaziçi Kanunu'nun bölgesel tespitlerinin topografya ele alınmadan belirlenmiş olmasının payı da büyüktür. Buna karşın tek sorun bu değildir. Merkezi ve yerel yönetimlerin duruma göz yummuş olması bireysel çapta elde edilen çıkarların bir sonucudur.

Dönemin İstanbul kıyılarını etkileyen plan çalışmalarının en önemlisi 1983'te yürürlüğe konan 1/5000 ölçekli Boğaziçi Nazım Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarıdır. Bu planda Boğaziçi alanı, sahil şeridi, ön görünüm bölgesi, geri görünüm bölgesi ve etkilenme bölgesi olarak 4'e ayrılmıştır. Her bir bölge için aynı yıl çıkan Boğaziçi yasasında belirtilen yapılaşma koşulları getirilmiştir.

Askeri dönemin ardından 1984 yılında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na Bedrettin Dalan'ın gelmesi, İstanbul'u planlama açısından yeni bir döneme sokmuştur. Nazım Plan Bürosu derhal kapatılmıştır. 1985'te 3194 sayılı kanunla plan onama yetkisi çok büyük bir değişikliklerle yerele bırakılmış ve yine aynı dönemlerde yerel idarelerin yetkileri artırılmıştır. Dalan dönemi bundan büyük fayda sağlamış ve 1980 planını hiç uygulamamıştır.

Dalan döneminin kıyıya yönelik ilk çalışması Haliç'teki sanayinin desantralizasyonudur. Sanayinin bu bölgeden tahliye edilmesi kuşkusuz ki o dönem için çok yerinde bir karar olmuştur. Fakat sanayi yapıları yıkılırken bölgedeki birçok tarihi yapı da beraberinde yıkılmıştır. “Bu yıkımlar sırasında tescil nitelikli pek çok yapı Koruma Kurulu'ndan izin alınmadan hatta fotoğrafları bile çekilmeden yıktırılmıştır” (Ceyhan, 2006). Bölgede yapılan plansız programsız başıboş çalışmalar özellikle basında büyük tepkilere yol açmıştır. “Haliç kıyısındaki tarihi

yapıların korunup korunmayacağına dair soruya Dalan “hepsinden birer örnek bırakılacak” şeklinde cevap vermiştir” (Ceyhan, 2006).

Bu dönemin Boğaziçi’yle ilgili önemli kararlarından biri de yabancılara mülk satışlarıdır. “Boğaz’da yer alan kimi yeşil alan ve koruların yabancı yatırımcılara satılması tartışmalara yol açmıştır” (Ceyhan, 2006). Turgut Özal döneminde çıkarılan ve yabancılara mülk edinme olanağı getiren yasadaki değişiklikler 1984 yılında Suudi Arabistan Veliaht Prensi Abdullah Bin Abdülaziz’e Sevda Tepesi ve Kandilli Korusu’nun bir kısmını kapsayan arazi satılmıştır. Tepenin aynı zamanda askeri koruma bölgesi niteliğinde olması bu konuya yönelik eleştirileri daha da arttırmıştır. Bu dönemde Boğaziçi Kanunu getirilen değişikliklerle önce alanda bir sarayın yapımına başlanmış, kanunun tekrar değişiklik görmesiyle inşaat durmuştur. Bu alanda inşaat yapamayacağını anlayan Prensi araziye tekrar satışa çıkarmış fakat henüz satış gerçekleşmemiştir.

1986 yılında, yine plan dışı bir hareketle ikinci köprünün yapımına karar verilmiş, 1988’de proje tamamlanmıştır. Böylelikle zaten köprü yapılmadan önce kuzey yönüne gelişmeye başlamış olan yapılaşmalar giderek hızlanmış, villa kentlerin sayısı artmıştır.

1989 ve 1994 yılları İstanbul’da Nurettin Sözen’in belediye başkanlığı dönemidir. Bu dönemde Sözen, önceki dönemlerde başlatılan birçok projeyi durdurmuştur. Park Otel ve Süzer Plaza da bunlardan biridir. “Nurettin Sözen dönemindeki önemli planlama faaliyetlerinden ilki, uzun yıllar boyunca hazırlanması gerekliliği vurgulanan ancak gerçekleştirilmeyen Tarihi Yarımada Planı’nın hazırlanması olmuştur” (Ceyhan, 2006). Bu planın kıyı konusunda getirdiği kararlar şu şekilde özetlenebilir:

- Haliç’e iki yeni köprü yapılması öngörülmüştür.
- Prost projesinde ön görülen kara surları dışındaki 500 metrelik "sit koruma bandı" kaldırılmıştır.
- 5 kat ve 2 kat bodrum hakkı tanınmış, kapalı garaj yapıldığı takdirde sınırsız sayıda bodrum hakkı verilmiştir. (Özbayoğlu, 1993)

04.08.1990 tarihinde yürürlüğe giren plan, tarihi yarımadaı korumaktan tamamen uzak olması nedeniyle açılan davalar sonucunda İstanbul tarihi silüetinde, kentsel arkeolojik kaynaklarında, tarihi dokusunda ve toprak üstü kültürel değerlerinde

geriye dönüşü mümkün olmayan kayıplar vereceği ve uygulanmasında kamu yararı bulunmadığı gerekçesiyle 1994 yılında iptal edilmiştir.

“Sözen döneminde Nazım Plan Bürosu tekrar açılmıştır. 1990’dan sonra da sürdürülen çalışmalarla 1/50000 ölçekli bir diğer Nazım Plan çalışması 2010 yılı hedef alınarak geliştirilmiştir” (Suher, 2001).

Sözen’in ardından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığına Recep Tayyip Erdoğan gelmiştir. Sözen döneminde yapımına başlanan 1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı bu dönemde revize edilerek 1995 yılında tamamlanmıştır. Planın belediye meclisince onaylanarak yürürlüğe girmesinin ardından Bayındırlık Bakanlığı üst ölçek plan yapma yetkisinin kendisine ait olduğu gerekçesiyle dava açmış ve plan iptal edilmiştir.

Sarıyer, İstinye, Kuruçeşme, Beşiktaş, Kazlıçeşme gibi birçok kıyı semtinde turizm merkezleri ilan edilmeye devam edilmiştir. Böylelikle İstanbul kıyılarında bütünleşik bir plan yaklaşımı imkânsız hale gelmiştir. “Ormanlık alanlar ve su havzalarının yapılaşmaya açılması bu dönemde en çok eleştirilen konular arasında yer almıştır” (Ceyhan, 2006).

Bu dönemde kıyıya yönelik sevindirici gelişme tarihi yarımadanın tarihi ve kentsel sit alanı olarak ilan edilmesidir. Fakat alana ait planlar bir türlü hazırlanamamıştır. Bir diğer gelişme ise 1995 yılında İSKİ’nin (İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi) Haliç’in temizliğine yönelik çalışmalara başlamış olmasıdır. (Url 18) Uzun uğraşlar sonucu Haliç bugünkü görüntüsüne kavuşturulmuştur.

4.2.1.5 2000 sonrası dönem

2005 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne ait bir kuruluş olan BİMTAŞ bünyesinde İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (IMP) kurulmuştur. 2006 yılında IMP tarafından 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı hazırlanmış fakat yine plana yapılan itirazlar sonucunda geçerliliğini yitirmiştir.

Aynı plan, yapılan itirazlar, çevre illerdeki üst ölçekli planlar, IX. Kalkınma planı, OECD Raporu gibi çalışmalar, meslek odaları ve diğer kurumlardan gelen görüşler ile İBB Şehir Planlama Müdürlüğü tarafından yaptırılan, tarım, sanayi ve hizmetler sektörüne ilişkin yapılan analitik etüt ihaleleri de dikkate alınarak yeniden

düzenlenmiş ve 15.06.2009 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girmiştir. (Url 19)
Çizelge 4.1’de İstanbul’da kıyı alanlarını ilgilendiren planlama çalışmaları ve planlama çalışmalarını yapan kuruluşların kronolojik bir sıralaması yapılmıştır.

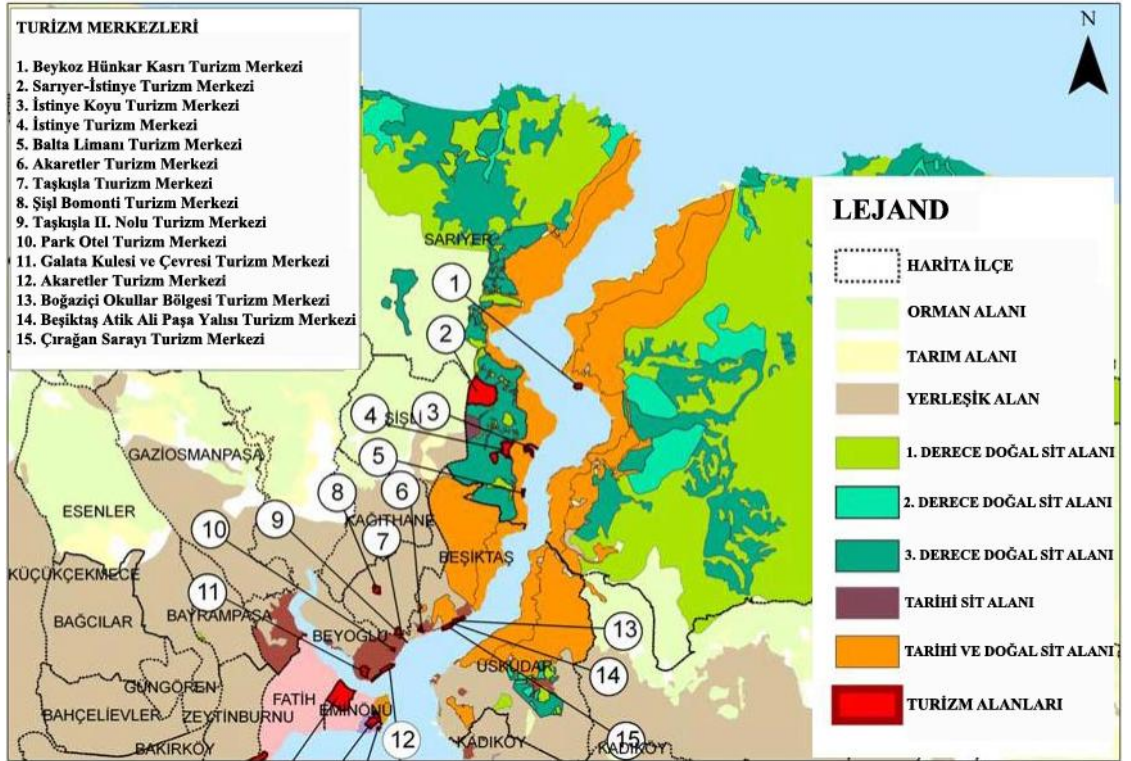
Çizelge 4.1: stanbul’da kıyı alanlarını ilgilendiren planlar ve ilgili kuruluşlar

Planın Adı/ Kuruluş Adı	Plan Ölçeği	Onay/ Kuruluş Yılı	Geçerlilik Durumu	Dönemin Belediye Başkanı	Dönemin Başbakanı
İstanbul Tarihi Yarımada ve Beyoğlu Nazım İmar Planı	1/5000	1939		Lütfi Kırdar	Refik Saydam
Beyoğlu Nazım İmar Planı	1/5000	1954		Lütfi Kırdar	Adnan Menderes
İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğünün kurulması		1957		Fahrettin Kerim Gökay	Adnan Menderes
Geçit Devri Nazım Planı	1/10.000	1960	Onaylanmamıştır	Refik Tulga	Adnan Menderes
Doğu Marmara Bölge Planı		1963	Onaylanmamıştır	Necdet Uğur Niyazi Akı	İsmet İnönü
Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosunun kurulması		1966		Haşim İşcan	Süleyman Demirel
İstanbul Nazım Planı	1/25.000	1971	Onaylanmamıştır	Fahri Atabey	Nihat Erim
Boğaziçi Tarihi ve Doğal Siti Koruma Planı	1/5000	1977		Ahmet İsvan	Süleyman Demirel
Boğaziçi Nazım Planı	1/5000	1983		Abdullah Tırtıl	Turgut Özal
Boğaziçi Uygulama İmar Planı	1/1000	1983		Abdullah Tırtıl	Turgut Özal
Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosunun kapatılması		1985		Bedrettin Dalan	Turgut Özal
İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı	1/5000	1990	1994’te iptal edilmiştir	Bedrettin Dalan	Yıldırım Akbulut
İstanbul Nazım Planı	1/50.000	1994	1995’te revizyona uğramıştır	Nurettin Sözen	Tansu Çiller
İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı	1/50.000	1995	1999’da iptal edilmiştir	Recep Tayyip Erdoğan	Tansu Çiller
İstanbul Metropolitan Planlama Bürosunun kurulması		2005		Kadir Topbaş	Recep Tayyip Erdoğan
İstanbul İl Çevre Düzeni Planı	1/100.000	2006	2008’de iptal edilmiş, 2009’da revize edilmiştir	Kadir Topbaş	Recep Tayyip Erdoğan
İstanbul İl Çevre Düzeni Planı	1/100.000	2009	Revizyonları devam etmektedir	Kadir Topbaş	Recep Tayyip Erdoğan

4.2.2 İstanbul Kıyı Alanlarını İlgilendiren Yasal Mevzuat

İstanbul’da kıyısal alana yönelik ilk yasal düzenleme, 1975 yılında Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından Boğaziçi’nin sit alanı ilan edilmesidir. “Böylece yörenin 1/5000 ölçekli planları yapılcaya kadar yapılaşma dondurulmuş olur” (Akdeniz, 1998).

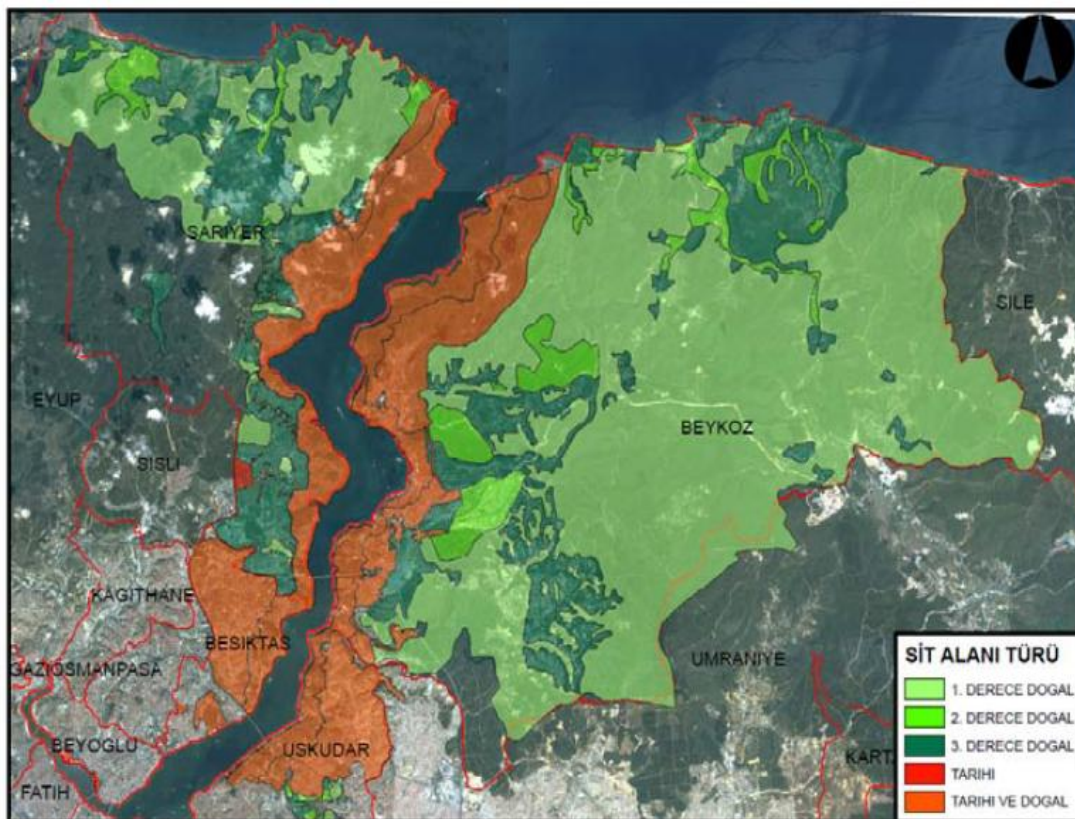
Sonrasında gelen yasal düzenleme 12.03.1982 tarihli 2633 sayılı Turizm Teşvik Kanunu’dur. (RG, 16.03.1982, S.17635) Bu kanunla, Bakanlar Kurulu tarafından belirlenecek yerlerde turizm bölgeleri, turizm alanları ve turizm merkezleri ilan edilebilecek, bu yerlerde her ölçekte plan yapma, yaptırma ve onama yetkisi Turizm Bakanlığı’na ait olacaktır. Bu kanun İstanbul’un silüetini değiştiren birçok uygunsuz yapının yapılmasına ortam hazırlamış, İstanbul’un kıyı bütünlüğünü bozmuş, tamamen parçacıl bir anlayışla tepeden inme kararlar verilmesine neden olmuştur. Şekil 4.5’te İstanbul Boğaziçi bölgesinde turizm merkezi ilan edilen alanlar gösterilmektedir.



Şekil 4.5: İstanbul turizm merkezleri (İMP, 2005, Kozaman’ın 2007’de atıfta bulunduğu gibi)

“21 Temmuz 1983 tarihinde kabul edilen 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası (KTVKY) (17.6.1987 tarih ve 3386 sayılı yasa ile değişik) genelde korumaya ve yasaklamaya yönelik düzenlemeler getirmiştir” (Akdeniz, 1998; RG, 27.07.1983 S.18113). Kanunun 17. maddesine göre “Bir alanın koruma kurulunca sit

olarak ilanı, bu alandaki imar planı uygulamasını durdurur. Koruma amaçlı imar planı yapılıncaya kadar, koruma kurulu tarafından bir ay içinde geçiş dönemi yapı şartları belirlenir. İlgili valilikler ve belediyeler anılan koruma amaçlı imar planını en geç bir yıl içinde koruma kuruluna değerlendirmek üzere vermek zorundadırlar.





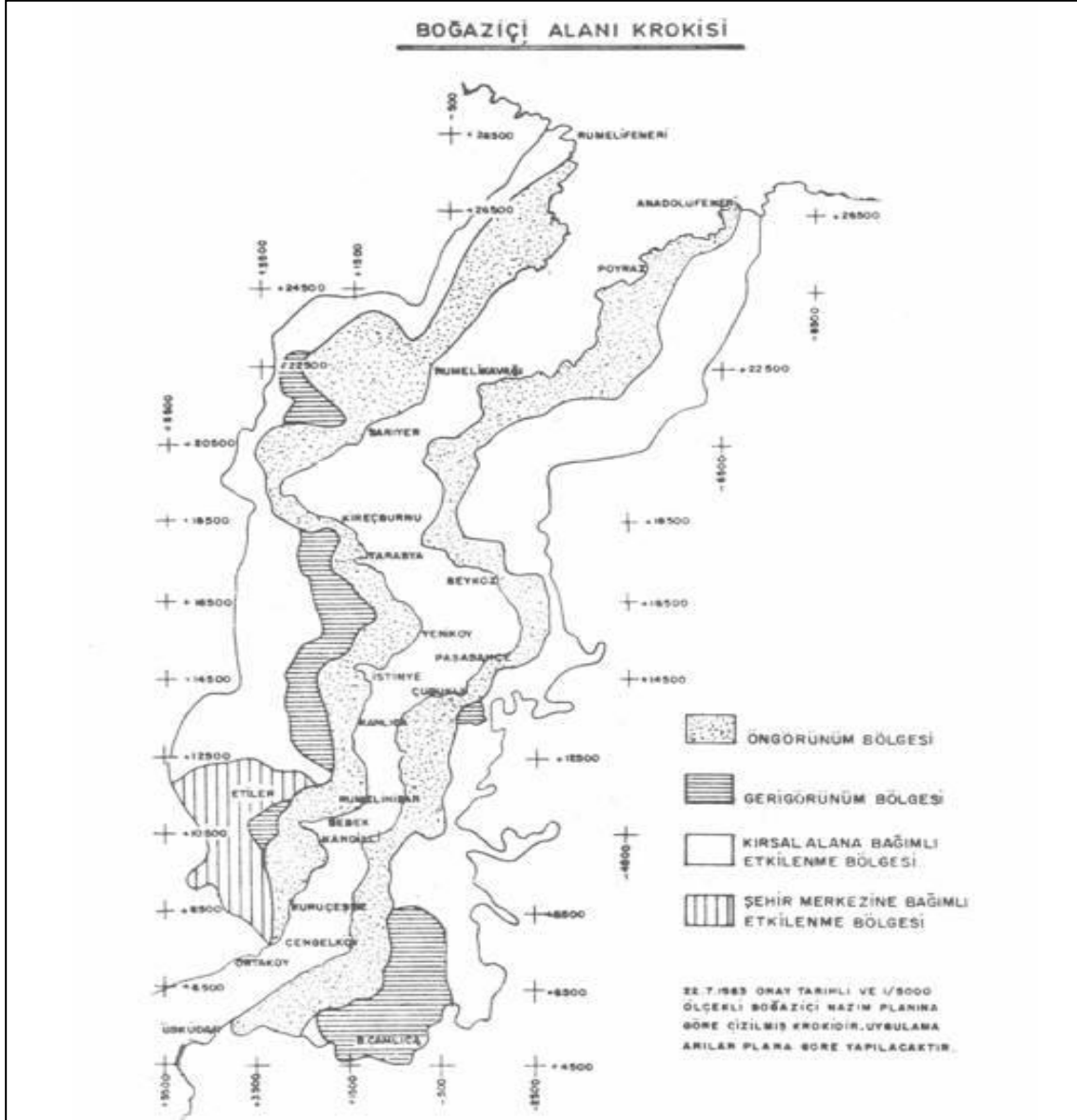
Şekil 4.7: Eminönü, Fatih, Beyoğlu, Eyüp ilçelerinde sit alanlarının mekânsal dağılımları (Dinçer ve diğ., 2009)

“Sit alanı ilanı ve tescil kararıyla birlikte tescil edilen alanın derecesine bağlı olarak geliştirilmesi gereken ‘Geçiş Dönemi Yapılaşma Koşulları’ da yine bu yasa ile getirilmiş bir uygulama olup, bu koşulların her bölgenin özgün kimliğine bağlı olarak üretilmesi gerekmektedir” (Dinçer ve diğ., 2009). Bu planların 2 yıl içinde hazırlanarak onaylanmasının ardından geçiş dönemi yapılaşma koşullarının kalkması gerekmektedir. İstanbul kıyılarındaki sit alanlarının büyük çoğunluğu bahsi geçen geçiş dönemi yapılaşma koşullarının belirsizliklerinden ötürü zarar görmüştür.

İstanbul’daki nüfus ve yapılaşma baskısının artması nedeniyle özel bir yasaya ihtiyaç duyulmuş ve 18.11.1983 tarihinde 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu çıkarılmıştır. (RG, 22.11.1983, S.18229) Kanun, daha önce de bahsedildiği üzere Boğaziçi’nin korunmasını amaçlamaktadır. Kanunda Boğaziçi bölgesi 4 temel bölgeye ayrılmış ve her bir bölge için ayrı ayrı yapılaşma koşulları belirlenmiştir. Bu bölgeler ve yapılaşma koşulları şu şekildedir:

Sahil Şeridi ve Ön Görünüm Bölgesi: Bu bölgelerde yapılaşma yasaktır. Sahil şeridinde sadece 40 m²’yi geçmeyen geçici büfe bekçi kulübesi gibi yapılar yapılmasına izin verilmiştir. Ön görünüm bölgesinde ise ancak kamu kullanımı

amaçlı yapılar yapılabilmektedir. Yasanın genel esaslar bölümünde bu ilke şöyle açıklanmıştır: “Boğaziçi sahil şeridi ve öngörünüm bölgesinde turizm ve rekreasyon amacı ile ayrılan alanlara toplumun yararlanmasına ayrılan yapı yapılır ve bu husus tapu sicillerine işlenir. Toplumun yararlanmasına ayrılan bu yapılar amaç dışı kullanılamaz.” Sahil şeridi ve ön görünüm bölgesinde ifraz ve tevhit yoluyla konut yapımı yasaklanmıştır. Şekil 4.8’de Boğaziçi Kanunu ekinde öngörünüm, geri görünüm ve etkilenme bölgelerinin gösterildiği kroki verilmiştir.



Şekil 4.8: Boğaziçi Kanunu Ek Krokisi (RG, 22.11.1983, S.18229)

Geri Görünüm ve Etkilenme Bölgesi: Geri Görünüm bölgesine yapılaşma koşulları TAKS azami %15, ve $h_{max}=12.50$ m olarak belirlenmiştir. Etkilenme Bölgesinde ise

TAKS azami %15 ve ve $h_{max}=15.50$ geçmemek şartı ile konut yapılmasına izin verilmiştir.

Kanunda Boğaziçi bölgesinde bulunan orman statüsündeki alanlarda parklar ve mesire alanları yapılmasına izin vermiştir. Aynı şekilde bölgedeki yeşil alanlarda bulunan ağaç varlıklarının yok edilmesi yasaklanmıştır. Askeri ihtiyaçlarla ilgili hükümlerde ise Boğaziçi Alanında Milli Savunma Bakanlığına tahsisli veya savunma amacıyla kullanılması Genelkurmay Başkanlığınca öngörülen alanlarda bu Kanunun hükümlerinin uygulanmayacağı belirtilmiştir.

Boğaziçi Alanı'nda 22.07.1983 Onay Tarihli Nazım Plana Göre Yapılan Bölgeleme 1985 yılında yürürlüğe konan 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 46, 47, 48. maddeleriyle Boğaziçi Kanunu'nda değişiklik yapılmıştır. Bu maddeler ön görünüm bölgesini yapılaşmaya açmış ve %6 parsel kullanımı ile $h_{max}= 6.50$ m yükseklikte yapı yapımına izin verilmiştir. Boğaziçi İmar İdare Heyeti ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü gibi organlar kaldırılarak bu organlara ait yetki ve sorumluluklar sahil şeridi ve ön görünüm bölgesinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne, geri görünüm ve etkilenme bölgesinde ise ilçe belediyelerine verilmiştir. Siyasi iktidar bu değişiklikle demokratikleşme yönünde önemli bir adım atmakta olduğu izlenimini vermeye çalışmıştır. “Ancak asıl amacın, bölgedeki rantı daha kolay yönlendirmek olduğu yapılan uygulamalardan anlaşılmaktadır” (Akdeniz, 1998).

Boğaziçi Yasasında Boğaziçi alanında mevcut planda nüfus ve yapı yoğunluğunu arttırıcı nitelikte plan değişikliği yapılamayacağı öngörülürken getirilen değişiklikle buna izin verilmiştir. Aynı zamanda sahil şeridi ve öngörünüm bölgesinde konut yapılamayacağı ve ifraz-tevhid yapılamayacağına ilişkin madde kaldırılmıştır.

Anayasa Mahkemesine açılan davalar neticesinde mahkemenin 11.12.1986 tarihli kararı ile bu değişiklikler iptal edilmiştir. “Değişikliğin kamu yararına aykırı olması yanında özel bir yasa ile değil, imar yasası ile yapılması yasa tekniği yönünden de eleştirilere neden olmaktadır” (Akdeniz, 1998).

2981 sayılı Yasanın üçüncü maddesinde değişiklik yapan geçici 7. maddesi ise kaçak yapılaşma ve gecekonduların aflarını öngörmüştür. Bu madde de Anayasa Mahkemesi'nin aynı tarihli kararıyla iptal edilmiştir. Fakat iptal kararının resmi gazetede yayınlanması için 18.04.1987 tarihini beklemek gerekmiştir. Böylece

kanunun resmi olarak iptaline kadar geçen iki yıllık süre zarfında özellikle de ön görünüm bölgesinde çok sayıda inşaat izni verilmiştir.

İstanbul kıyılarını ilgilendiren bir başka yasal düzenleme ise İmar Affı Kanunudur. 20.07.1966 tarihinde çıkarılan 775 sayılı Gecekondu Kanunu, gecekondulaşmanın görüldüğü tüm alanları kapsamakta ve Boğazla ilgili bir ayırım yapmamaktaydı. Boğaziçi kanununun ardından yürürlüğe giren 24.02.1984 tarihli 2981 sayılı İmar Affı Yasası bu konuya bazı istisnalar getirmiştir ve 3. maddesinde şöyle denmiştir:

“İstanbul ve Çanakkale (Özel kanun çıkarılıncaya kadar) Boğazları ile 2862 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu uyarınca belirlenmiş ve belirlenecek yerlerde, Askeri Yasak Bölgeleri ve Güvenlik Bölgelerinde, Türk Silahlı Kuvvetlerine ait hareket, eğitim ve savunma amaçlı yapılarda bu Kanun hükümleri uygulanmaz.” (RG, 08.03.1984, S.18335)

Böylelikle Boğazlar kapsam dışına çıkarılmıştır. Daha sonra 1986 yılında çıkarılan 3290 sayılı kanun ile 2981 sayılı İmar Affı Yasası’nda değişiklik yapılmıştır. “Yasaya göre İstanbul Boğaziçi kıyı kuşağı ve ön görünüm bölgelerinde 2 Haziran 1981’den önce yapılan gecekonduyla, 1 Ekim 1983’ten önce yapımına başlanan imar yasalarına, yapı izin ve eklerine aykırı yapılar bağışlanmış olmaktadır” (Akdeniz, 1998).

İstanbul kıyılarındaki yapılaşmaları ilgilendiren bir diğer kanun ise 1984 yılında yürürlüğe giren 3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu’dur. (RG, 09.07.1984 S.18453) Bu kanunun amacı, büyükşehir belediyeleri yönetiminin hukuki statüsünü, hizmetlerin planlı, programlı, etkin ve uyum içinde yürütülmesini sağlayacak bir şekilde düzenlemek olarak belirlenmiştir. Bu kanunla İstanbul Büyükşehir Belediye sınırları İstanbul il sınırlarıyla örtüşür hale getirilmiştir. Böylelikle, kanundan önce kendi sınırlarındaki kıyılarda plan yapma ve uygulama yetkisine tek başına sahip olan ilçe belediyeleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin denetimi ve kontrolü altına girmiştir.

1990 yılında yürürlüğe konan 3621 sayılı Kıyı Kanunu, İstanbul özelinde bir madde ihtiva etmese de İstanbul kıyılarını ilgilendiren genel nitelikte bir kanundur. Bu kanunun içeriği hakkında önceki bölümlerde bahsedildiğinden burada detaylı olarak anlatılmayacaktır.

Son olarak 03.07.2005 tarihinde onaylanan “Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” ile birlikte, özelleştirme programındaki alanlar eğer Kıyı Kanunu ya da Turizm Teşvik Kanunu dâhilinde ise buralarda imar plânlarını yapmaya ve onaylamaya yetkili olan kuruluşlardan uygun görüş alınarak, imar bütünlüğünü bozmayacak her tür ve ölçekte imar plânları ve imar tadilatları ile mevzi imar plânlarının Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca hazırlanacağı hükme bağlanmıştır. Çizelge 4.2’de İstanbul kıyılarını etkileyen yasal mevzuatın kronolojik sıralaması verilmiştir.

Çizelge 4.2: İstanbul kıyılarını etkileyen yasal mevzuatın kronolojisi

Kanun Adı	Kabul Tarihi	Sayısı
Turizm Teşvik Kanunu	12.03.1982	2633
Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu	21.07.1983	2863
Çevre Kanunu	08.08.1983	2872
Boğaziçi Kanunu	18.11.1983	2960
İmar Kanunu	03.05.1895	3194
İmar Affı Kanunu	24.02.1984	2981
Kıyı Kanunu	04.04.1990	3621
Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun	03.07.2005	5398

4.3 İstanbul İçin Üst Ölçekli Yaklaşımlar

4.3.1 Doğu Marmara Planlama Projesi

“Doğu Marmara Planlama Projesi, ilk hazırlanan bölge planıdır” (DPT, 2000). “Plan, İstanbul’un büyümesinin kaçınılmaz olduğu ve özendirilmesi gerektiği noktasından yola çıkmıştır” (Keleş, 1997). “Planın hazırlıkları İmar ve İskan Bakanlığı’na yürütülmüştür” (DPT, 2000). Planın genel hedefleri kısaca; bölgenin kalkınmasının ülke kalkınmasında önemli rol oynaması, kent içindeki boşlukların doldurularak mevcut yoğunluğun artırılması, böylece altyapı maliyetlerinin en aza indirilmesi,

İstanbul'un Anadolu yakasının gelişimine ağırlık verilmesi, sanayinin Derince, İzmit, Adapazarı koridorunda yoğunlaşması, tarihi ve doğal değerlerin korunmasıyla yaşam koşullarının yükseltilmesi şeklindedir. Planın kıyıları ilgilendiren arazi kullanım ilkesi ise kıyıların yeşil alanlara ve mesire yerlerine ayrılması şeklindedir. (Tapan, 1998)

Doğu Marmara Planlama Projesi yetersiz araştırma ve yanlış planlama metodolojisi ile hazırlandığı gibi birçok eleştiri almış, bölgeler arası eşitsizliğe neden olacağı gibi nedenlerle 2. bölümü devam ettirilemeden durdurulmuştur. “Bu planın katkısı, daha sonraki çalışmalara rehberlik etmesi ve kent planlamasının bölgesel verileri de hesaba katarak kalitesinin yükseltilmesine vesile olmasıdır” (Öztürk ve Tutar, 2003).

4.3.2 Çevre düzeni planları

İstanbul'da üst ölçekli plan çalışmaları Doğu Marmara Bölge Planı'nın ardından başlamış fakat 2009 yılına kadar kadar, yürürlükte kalmayı başarabilen bir plan olmamıştır. Planların sürekli olarak çeşitli nedenlerle iptal edilmeleri ve bu süreç içerisinde İstanbul'un hızla büyümeye devam etmesi plan yapımını giderek daha da zorlaştırmıştır.

2006 yılında hazırlanan İstanbul İl Çevre Düzeni Planı, çeşitli itirazlarla yürürlüğe konamamış, bu itirazların değerlendirilmesi ile nihayet 13.02.2009 tarihinde onaylanmıştır. Plana ilişkin itirazlar ve revizyon çalışmaları halen sürse de, planın yürürlükte kalmayı başarmış olması İstanbul'un plansız dönemini sona erdiren sevindirici bir gelişmedir.

Planda kıyı alanlarında “kamu yararı” ilkesi ile park ve spor alanları gibi kamuya açık rekreatif amaçlı kullanımlar öngörülmüştür. Plan notlarında kıyı alanlarında Kıyı Yasası, Boğaziçi'nde ise Boğaziçi Yasası hükümlerinin geçerli olduğu belirtilmiştir. Kıyı Yasası'nın kamu yararı ilkesi doğrultusunda kıyıda kamu kullanımını arttırmak amacıyla planda Marmara Denizi kıyılarının şematik olarak kentsel ve bölgesel yeşil alan olarak gösterildiği belirtilmiştir.

Planın kıyıya yönelik stratejileri şu şekilde ayrılmaktadır:

“Marmara Bölgesi bütününde sürdürülebilir mekansal gelişmenin sağlanmasında İstanbul'un öncü rolünü güçlendirmek” olarak belirlenen stratejinin altında “Ortak

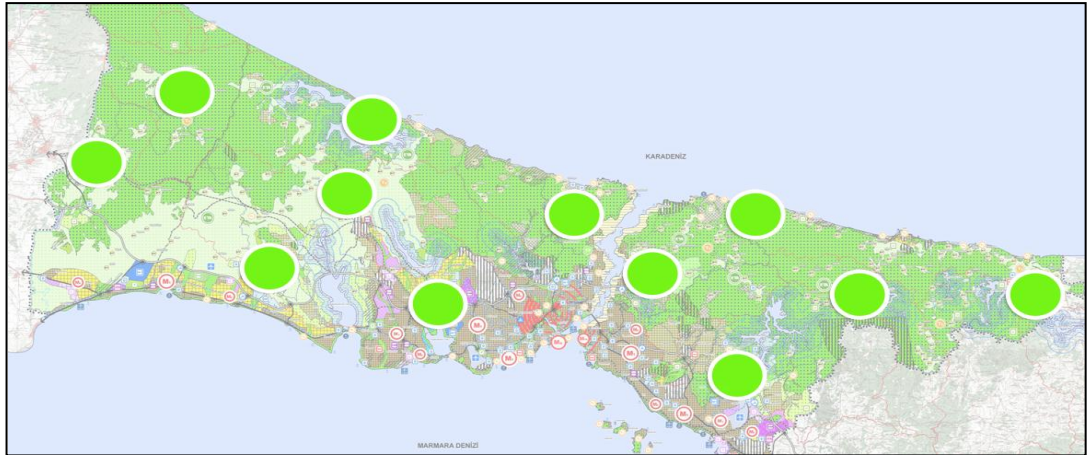
kıyı ve çevre yönetimi perspektifinin tanımlanması, programlanması ve yaygınlaştırılması” hedeflenmiştir. (ÇDP, 2009)

“Afete karşı duyarlı kentsel gelişmeyi sağlamak” olarak belirlenen stratejinin altında “Kıyılarda yer alacak kullanımların, kıyılardaki dolgu ve alüvyon alanlarının deprem sırasındaki zemin davranış özellikleri, tsunami tehlikesi, zemin sıvılaşması gibi faktörler göz önünde bulundurularak belirlenmesi” hedeflenmiştir. (ÇDP, 2009)

Bu stratejiler dışında planda “Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Koruma Alanları” belirlenmiştir. Bunlardan kıyı kesiminde olanlar şöyledir:

- Terkos Kasatura arasındaki ekolojik-biyolojik çeşitlilik ve kıyı şeridi
- Ağlıdere ve Ağaçlık Kumulları
- Gümüşdere (Kilyos) kumulları

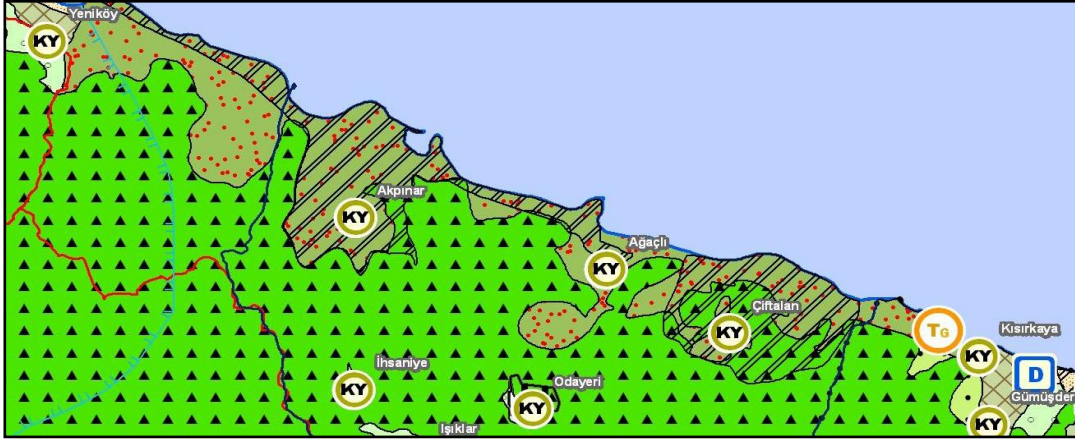
İstanbul Boğazı’nın ön ve geri görünümünde yer alan endemik bitkiler (ÇDP, 2009)
İstanbul Çevre Düzeni Planına Göre Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Koruma Alanları şekil 4.9’da gösterilmiştir.



Şekil 4.9: İstanbul çevre düzeni planına göre çevresel sürdürülebilirlik açısından koruma alanları (ÇDP, 2009)

Plan kapsamında “Kıyı Rehabilitasyon Alanları” belirlenmiştir. Kilyos-Karadeniz sahili gerisinde yer alan Gümüşdere-Yeniköy arasındaki Karadeniz kömür ocakları alanı kıyı rehabilitasyon alanı olarak belirlenmiştir. Bu alanın kullanım ömrünü tamamlamış olması gerekçesiyle doğal kaynakları, koruma kullanma dengesini bozmayacak şekilde rehabilitasyon edilmesi öngörülmüştür. Bu alanın kıyı kesiminde tekne imalat alanlarına, korunaklı yerel kayık barınaklarına ve plaj kullanımlarına yer

verilebileceği belirlenmiştir. Şekil 4.10’de Gümüşdere - Yeniköy Arası Kıyı Rehabilite Alanı olarak belirlenen alan gösterilmiştir.



Şekil 4.10: İstanbul çevre düzeni planına göre Gümüşdere - Yeniköy arası kıyı rehabilite alanı (ÇDP, 2009)

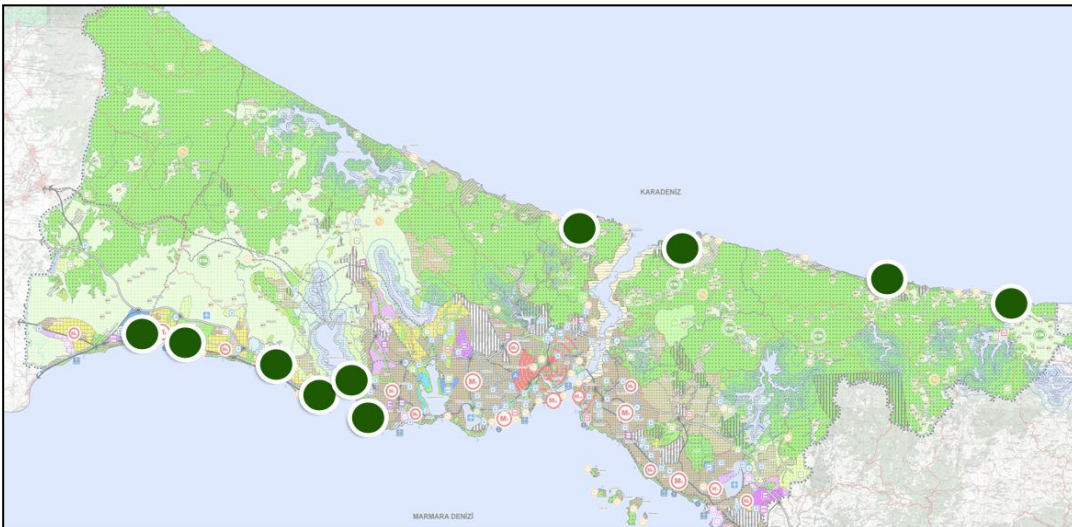
Planda Boğaziçi alanıyla ilgili olarak, bu alanın Dünya Miras Listesi’ne girmesi yönünde çalışmalar yapılması gerektiği saptanmıştır.

Planda kıyı alanlarında “Doğa Odaklı Turizm Alanları” belirlenmiştir.

Bu alanlar Marmara kıyılarında: Büyükçekmece, Gürpınar, Silivri, Selimpaşa, Kumburgaz ve Mimar Sinan;

Karadeniz kıyılarında: Kilyos, Şile, Ağva, Riva’dır. Bu alanlarda deniz potansiyelinden yararlanmak üzere doğa odaklı turizm önerilmektedir. (ÇDP, 2009)

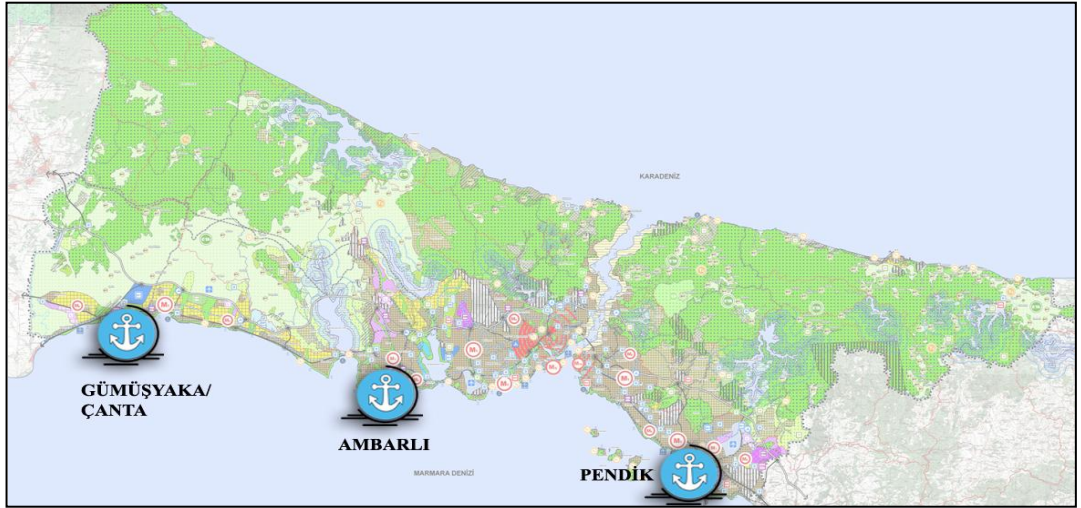
Şekil 4.11’de Marmara ve Karadeniz kıyılarında belirlenen “Doğa Odaklı Turizm Alanları” gösterilmiştir.



Şekil 4.11: İstanbul çevre düzeni planına göre doğa odaklı turizm alanları

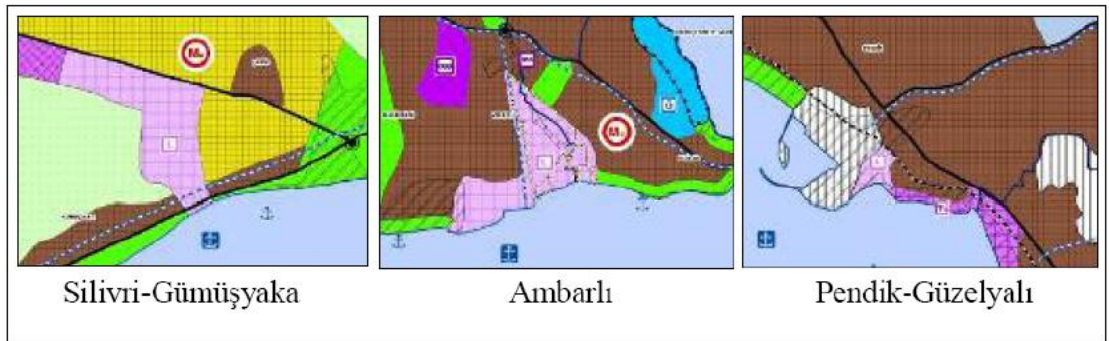
Planda Küçükçekmece Gölü ve çevresi ekolojik sürdürülebilirliğinin ve denize açılımlarının sağlanması için göl kıyısı kentsel ve bölgesel yeşil ve spor alanı olarak gösterilmiştir. (ÇDP, 2009)

Planda Pendik'teki limanın mevcut sınırları ile korunduğu, Haydarpaşa Limanı'nın işlevsel dönüşümü doğrultusunda Ambarlı Limanı'nın genişletildiği belirtilmiş ve Gümüşyaka'da yeni bir liman önerilmiştir. Şekil 4.12'de mevcut ve öneri limanlar gösterilmiştir.



Şekil 4.12: İstanbul çevre düzeni planına göre mevcut ve öneri limanlar (ÇDP, 2009)

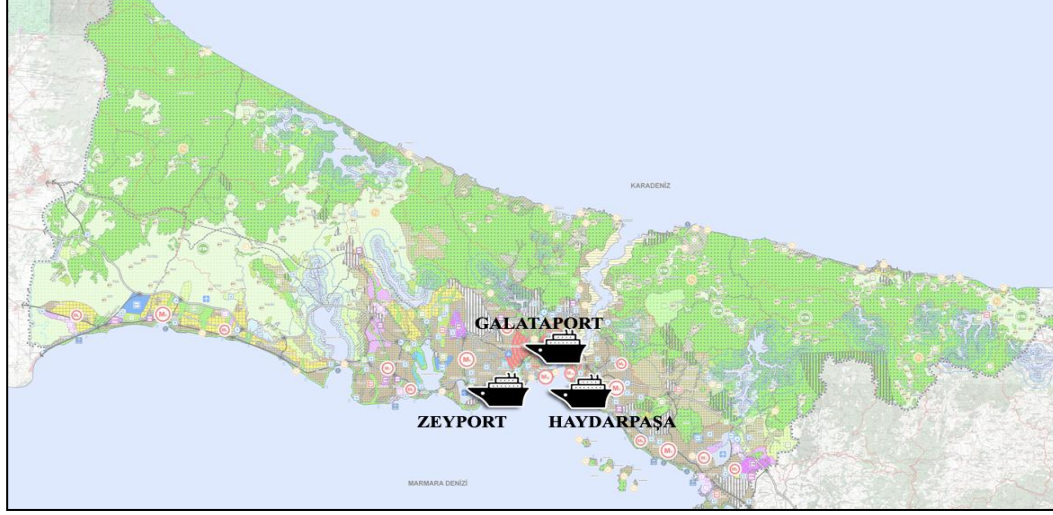
Gümüşyaka, Ambarlı ve Pendik Limanlarının gerisi planda liman gerisi lojistik bölgeler olarak belirlenmiştir. Şekil 4.13'te ÇDP'de önerilen liman gerisi lojistik bölgeleri gösterilmiştir.



Şekil 4.13: İstanbul çevre düzeni planına göre liman gerisi lojistik bölgeleri (ÇDP, 2009)

Plan İstanbul'a gelen turistlerin daha uzun süre konaklamalarını sağlamak ve gelen nitelikli turist sayısını arttırabilmek için turizm potansiyeli yüksek bölgelerde kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelik gereken altyapı ve üstyapının hızla tamamlanmasını öngörmüş ve bu doğrultuda Salıpazarı (Galataport), Haydarpaşa ve

Zeytinburnu (Zeyport) limanlarının kruvaziyer liman olarak hizmet vermesini, Kartal'da da yeni bir kruvaziyer liman yapılmasını planlamıştır. Şekil 4.14'te planda önerilen kruvaziyer limanlar gösterilmiştir.



Şekil 4.14: İstanbul çevre düzeni planında önerilen kruvaziyer limanlar

Ayrıca planda yat turizmini arttırmak için İstanbul'da mevcut yat limanlarının rehabilite edilmesi önerilirken, yeni öneri yat limanları getirilmiştir. Buna göre Fenerbahçe, Kalamış ve Ataköy Marina'nın yat limanı fonksiyonlarının devam ettirilmesi, ilaveten Silivri, Büyükçekmece, Kartal, Pendik ve Riva'da yeni marina alanları oluşturulması öngörülmüştür. (ÇDP, 2009) Şekil 4.15'te mevcut ve öneri yat limanları gösterilmiştir.



Şekil 4.15: İstanbul çevre düzeni planına göre mevcut ve öneri yat limanları

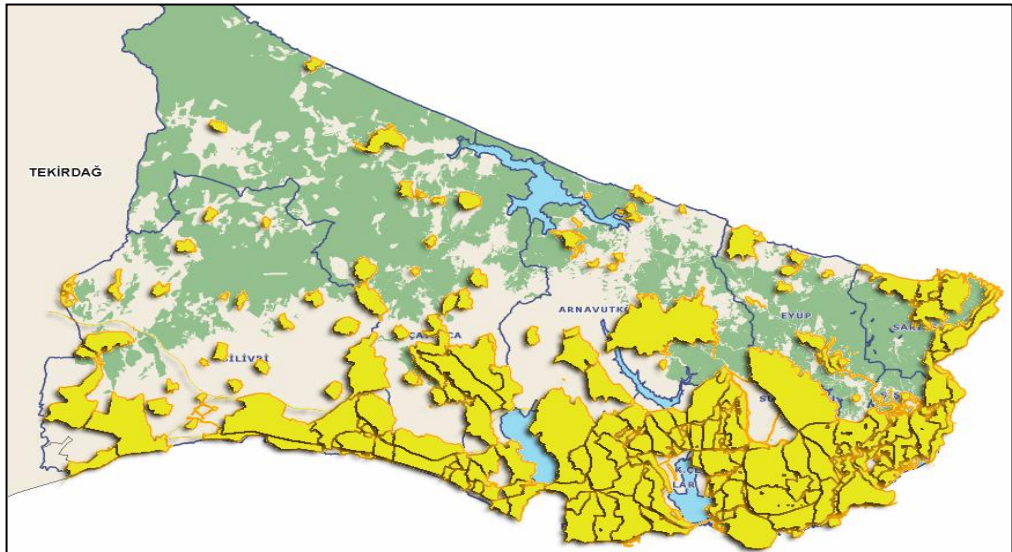
Son olarak planda İstanbul kıyı bütünündeki tüm iskele ve balıkçı barınaklarının, Tarihi Yarımada ile Bakırköy arası sahil şeridinde yer alanlar öncelikli olmak üzere olası afet anında ilkyardım hizmet ve tahliye amaçlı kullanılabilecek şekilde düzenlenmesine karar verilmiştir. (ÇDP, 2009)

4.3.3 Kıyı alanları master plan çalışması

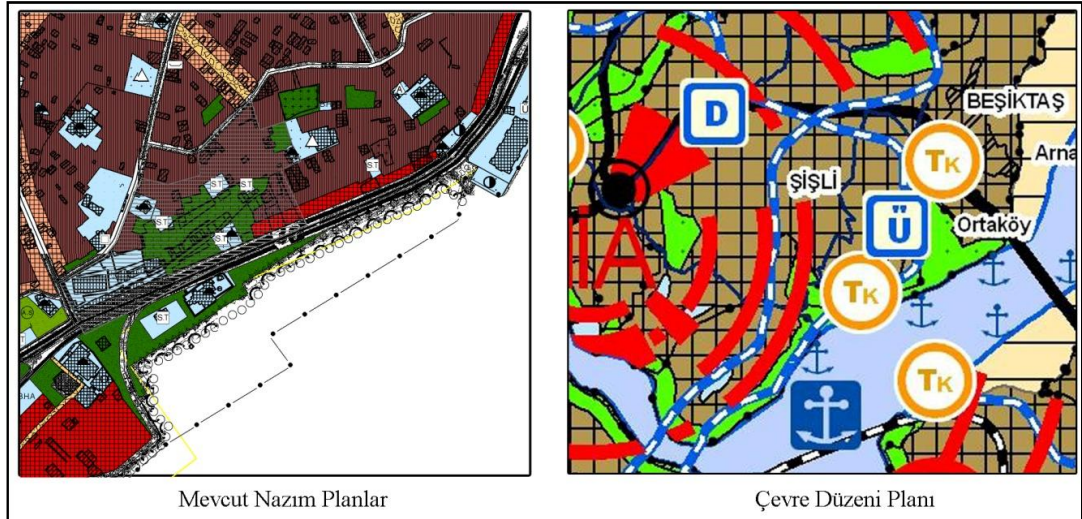
İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin girişimleriyle Yıldız Teknik Üniversitesi işbirliğiyle İstanbul Kıyı Alanları Master Planı hazırlanması doğrultusunda çalışmalar başlatılmıştır. Çalışmanın amacı, İstanbul kıyılarının yeniden ele alınarak bütüncül bakış açısıyla mekansal öngörüler hazırlanması olarak ifade edilmektedir. Plan henüz araştırma aşamasında olup İstanbul'un kıyı envanterinin çıkarılmasına yönelik çalışmalar başlamıştır. Ayrıca plan kapsamında oluşturulan heyet İstanbul'a örnek teşkil edebilecek nitelikteki dünya şehirlerini incelemek amacıyla Barcelona, San Francisco ve Hamburg şehirlerine gitmişlerdir.

4.4 Günümüzde İstanbul Kıyıları

2009'da onaylanan İstanbul Çevre Düzeni Planı'na kadar, üst ölçekli planın olmadığı süre boyunca her bir ilçe kendi nazım ve uygulama imar planlarını hazırladığından, İstanbul tamamen birbirinden bağımsız parçacıl planlar şehri haline gelmiştir. İstanbul'un plan mozaigine baktığımızda parsel bazında dahi plan kararları verildiği görülmektedir. Şekil 4.16'da İstanbul Avrupa Yakası'nın, şekil 4.17'de Anadolu Yakası'nın plan mozaïği gösterilmiştir.

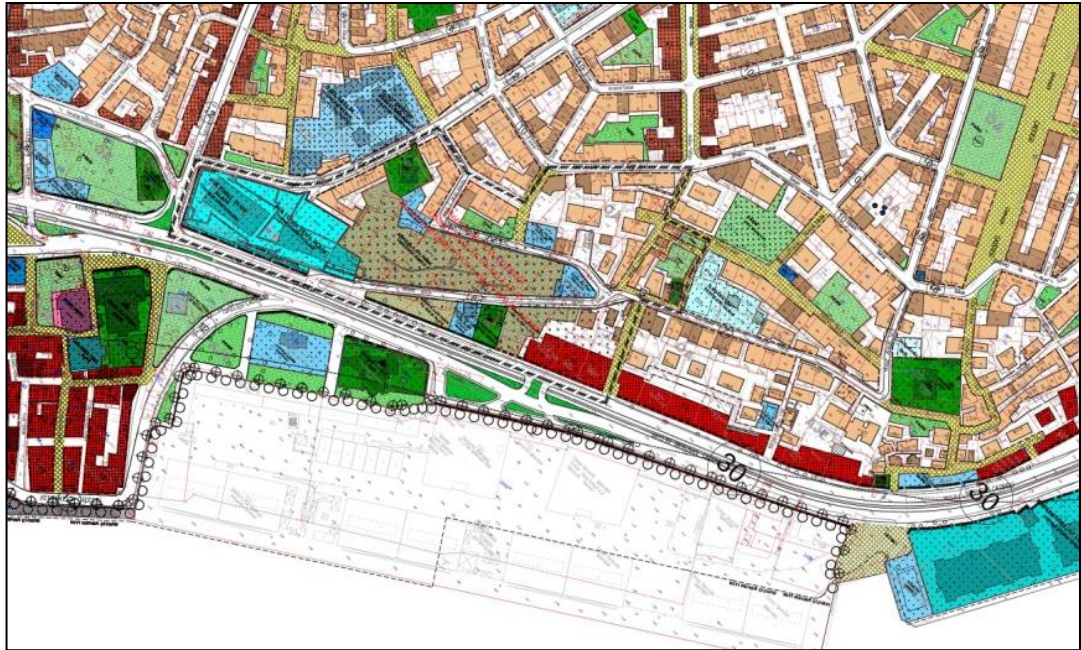


Şekil 4.16: İstanbul Avrupa yakasında plan mozaïği (İBB)



Şekil 4.18: Karaköy-Salıpazarı bölgesinin nazım planı ve çevre düzeni planı (İBB)

Projenin bulunduğu alanda geçerli olan Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı şekil 4.19’da verilmiştir.



Şekil 4.19: Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı’nda Galataport proje alanı (Url 20)

Proje, başta Kıyı Kanunu’na aykırılığı olmak üzere, birçok açıdan eleştirilmiştir. 2004 yılında Kıyı Kanunu’nda yapılan değişikliklerle, kanuna “Kruvaziyer Liman” tanımı eklenmiş, Kıyı Kanunu, yapılması düşünülen projeye uygun hale getirilmiş ve özelleştirme idaresine devredilmiştir. Daha sonra 2005 yılında çıkarılan yeni bir yasayla özelleştirme programında olup Kıyı Kanunu ve Turizm Teşvik Kanunu kapsamında bulunan alanlarda plan yapma yetkisi Başbakanlık Özelleştirilme

İdaresi'ne verilmiş, böylelikle alan, mevcut nazım ve uygulama imar planlarının dışına çıkarılmıştır. Projenin takıldığı bir diğer yasal engel ise tarihi sit alanında yer almasıdır. Alana ilişkin hazırlanan plan uzun süre ilgili koruma kurulunun gündeminde kaldıktan sonra 2012 yılının Mart ayı sonunda kuruldan geçerek yasallaşmıştır.

Karaköy Salıpazarı alanı, bölüm 4.4.2'de de değinildiği üzere İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda kruvaziyer liman olarak tasarlanmış, böylelikle nitelikli turistin daha uzun süre şehirde kalması öngörülmüştür. Şekil 4.20'de Salıpazarı alanında halihazırda yer alan antrepoların oluşturduğu silueti ve Galataport projesiyle önerilen silueti gösterilmiştir.



Şekil 4.20: Galataport alanı mevcut ve önerilen siluet

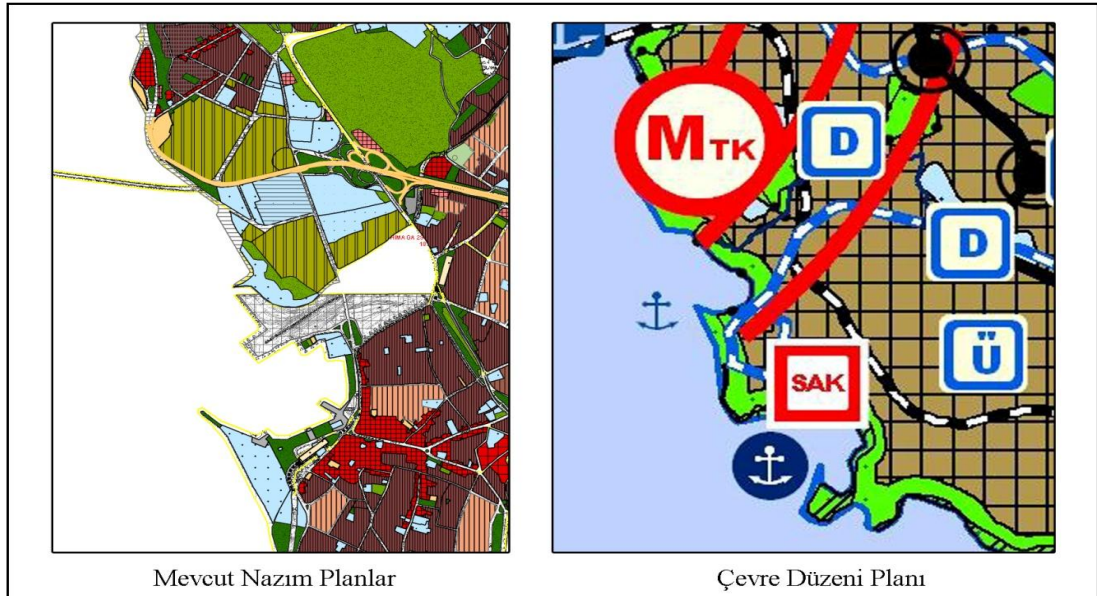
Galataport projesi öncelikle Kıyı Kanunu'nun kamu yararı ilkesine aykırı nitelikte bir projedir. Önerilen projeyle bölgede kıyı-insan ilişkisinin kesileceği çok açıktır. İkinci olarak konum itibarıyla Salıpazarı alanı bu bölgede bir kruvaziyer limanın getireceği turist potansiyelini kaldırabilecek altyapıda değildir. Son olarak proje, tarihi siluetin kruvaziyer gemilerle kapanmasına neden olacak ve bölgenin denizle olan bağlantısını tamamıyla koparacaktır. Birçok açıdan proje yeteri kadar etüt edilmemiş bir çalışmanın ürünüdür.

İstanbul kıyılarını ilgilendiren son dönemlerin tartışmalı projelerinden biri de Haydarpaşa Gar ve Liman Dönüşüm Projesi'dir. Proje alanı bölgeye ait nazım planların kapsamından çıkarılarak 2005'te çıkarılan yeni yasa kapsamında Başbakanlık Özelleştirme İdaresi'ne devredilmiştir. Proje alanında geçerli olan planların dağılımı şekil 4.21'de verilmiştir.



Şekil 4.21: Haydarpaşa mevki ve yakın çevresinde nazım planların dağılımı (İBB)

İhaleleri Özelleştirme İdaresi tarafından yapılacak olan projenin kapsamına ilişkin net bir bilgi verilmemekle birlikte yap-işlet-devret ya da gelir paylaşımı yoluyla ihaleye çıkılacağı ve oteller, kongre salonları, alışveriş merkezleri ve yat limanı fonksiyonlarının yer alacağı düşünülmektedir. İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda da bu alan Galataport ve Zeyport'un yanında kruvaziyer liman olarak belirlenen üçüncü alandır. Bununla birlikte alan "Merkezi İş Alanı ve Bütünleşme Bölgesi" dahilinde, ticaret, turizm, kültür ve konut alanı olarak belirlenmiştir. Şekil 4.22'de alana ait mevcut nazım planlar ile çevre düzeni planındaki durumu gösterilmiştir.



Şekil 4.22: Haydarpaşa bölgesinin nazım planı ve çevre düzeni planı (İBB)

İstanbul gibi turizm potansiyeli yüksek bir şehirde kruvaziyer liman yapılması kaçınılmazdır. Fakat çevre düzeni planıyla da karara bağlanan kruvaziyer liman

alanlarının her üçü de İstanbul'un tarihi değeri olan alanlarında ya da yakın çevresinde, kente getireceği yüke ilişkin analizleri yeteri kadar yapılmadan önerilmiştir. Seçilen alanların seçilme nedenleri net bir şekilde ortaya konmadığından ikna ediciliği yoktur.

İstanbul'da kıyıya yönelik olarak alınan kararlarda en büyük tepkiler tarihi silüetleri bozucu nitelikteki projeler olmuştur. Bu alanlardan biri de son dönemlerde gökdelenlerin yükselmeye başladığı Zeytinburnu Kazlıçeşme mevki ve yakın çevresidir. Bölgenin nazım planları İstanbul'un diğer bölgelerine göre biraz daha günceldir. Bunun nedeni farklı türdeki plan kararlarıdır. Alanda Bakanlar Kurulu kararıyla turizm merkezi ve turizm alanları ilan edilmiş, böylelikle planlar parçalanmıştır. Bölgede geçerliliği olan planlar: Zeytinburnu 767-771 Adalar Nazım İmar Planı (2002), Zeytinburnu Kazlıçeşme Turizm Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (2009), Bakırköy-Zeytinburnu Ataköy Turizm Merkezi Nazım İmar Planı (2006), Zeytinburnu Ataköy Turizm Merkezi Kazlıçeşme Deniz Turizmi Tesisleri Nazım İmar Planı (2011)'dir. Şekil 4.23'te bölgedeki planların dağılımı gösterilmiştir.



Şekil 4.23: Zeytinburnu Kazlıçeşme mevki ve yakın çevresinde nazım planların dağılımı (İBB)

Bu bölgede en çok tartışılan projelerden biri 767 ve 771 adalarda yapılan gökdelenlerdir. Gökdelenler İstanbul Tarihi Yarımada Dünya Kültür Mirası olarak belirlenen bölgenin en güney ucunda yer almaktadır. Bu nedenle Tarihi Yarımada'nın silüetini ciddi derecede bozmasının yanında, alanın Dünya Kültür Mirası listesinden çıkarılmasına da neden olabileceği gündemdedir. IV nolu Koruma

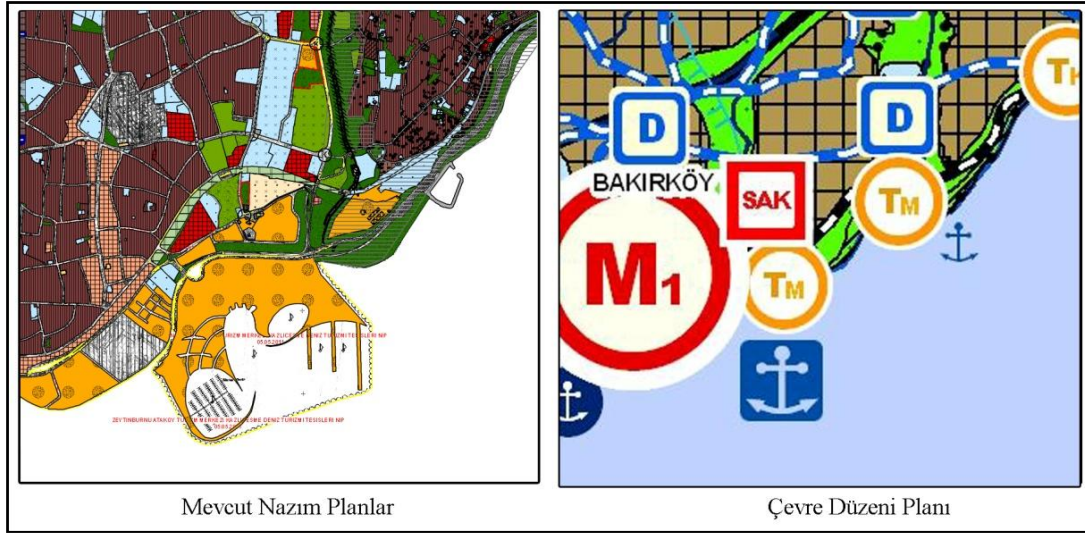
Kurulu’na yapılan itirazlar neticesinde kurul tarafından alanın sit içinde olmayan bir parselle denk geldiği, bu nedenle plan yapma ve onama yetkisinin Zeytinburnu Belediyesi ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde olduğu belirtilmiştir. Planda ilgili alan “Ticaret ve Turizm Alanı” olarak belirlenmiştir.

Konuyla ilgili Kültür Bakanlığı İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne, Zeytinburnu Belediyesi’ne ve İstanbul Sit Alanları Alan Yönetim Başkanlığı’na yazdığı yazısında, ilgili parselin İstanbul Tarihi Yarımada tampon bölgesinde yer aldığı ve Tarihi Yarımada’nın silüetini doğrudan etkilediği, bu nedenle alandaki uygulamaların durdurulması, gerekli proje tadilatlarının yapılarak söz konusu yapıların yüksekliklerinin silüeti bozmayacak seviyeye indirilmesi, aksi halde alanın UNESCO Dünya Miras Listesinden Tehlike Altındaki Miras Listesine kaydırılması durumunda tüm sorumluluğun öncelikle İstanbul Büyükşehir Belediyesi olmak üzere Zeytinburnu Belediyesi’ne de ait olacağı bildirilmiştir. Tüm bu müdahalelere rağmen alandaki proje çalışması tamamlanmış ve silüetteki yerini almıştır. Şekil 4.24’te Kazlıçeşme mevkiindeki gökdelenlerin silüetteki görüntüsü verilmiştir.



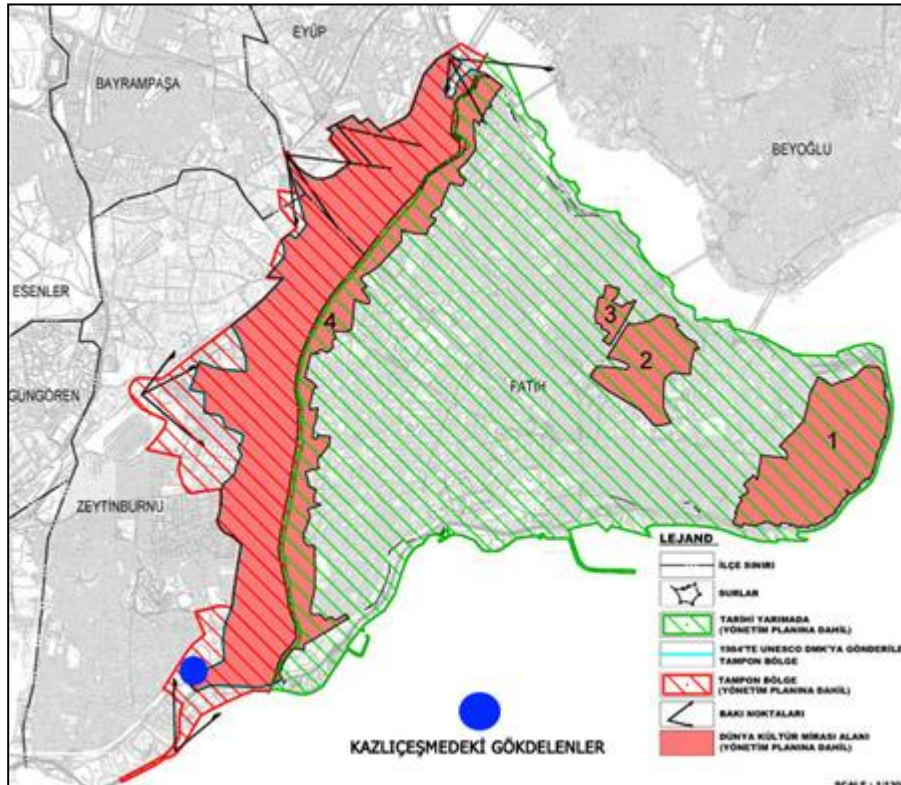
Şekil 4.24: Kazlıçeşme mevkiindeki gökdelenler (Url 21)

2009 onaylı İstanbul Çevre Düzeni Planı’nda bu alan “Turizm Merkezi” olarak belirlenmiş, aynı zamanda doğal afetler açısından sakıncalı alan olarak gösterilmiştir. Bununla birlikte planda bu bölgenin kıyı aksı kentsel ve bölgesel yeşil alan olarak ayrılmış, iskele ve kruvaziyer liman fonksiyonları öngörülmüştür. Şekil 4.25’te alana ait mevcut nazım planlar ile çevre düzeni planındaki durumu gösterilmiştir.



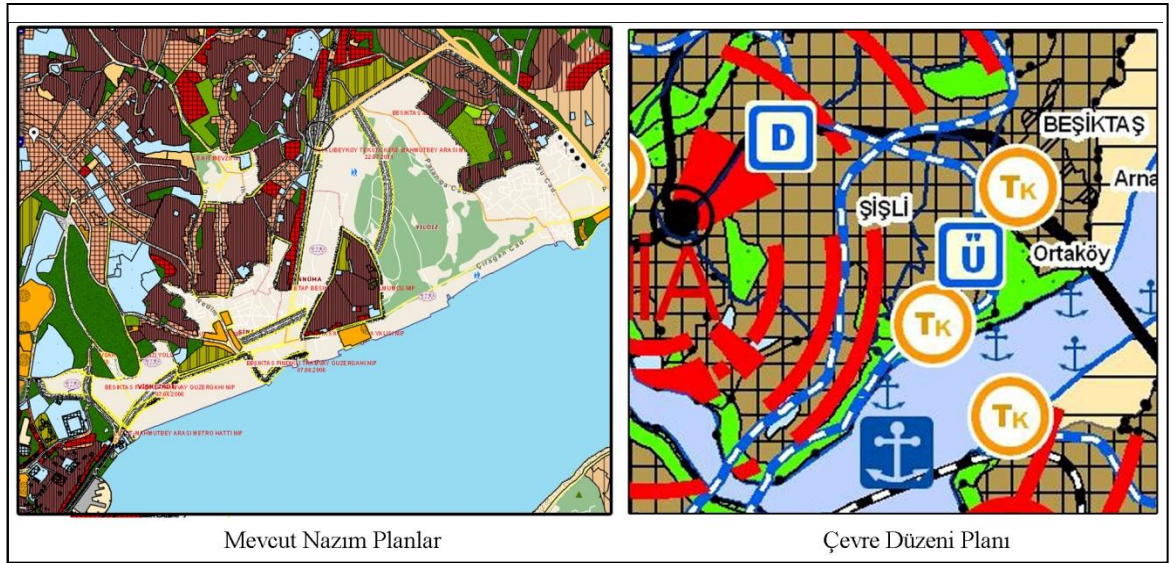
Şekil 4.25: Zeytinburnu Kazlıçeşme ve yakın çevresinde mevcut nazım plan ve çevre düzeni planı önerisi (İBB)

Zeytinburnu Kazlıçeşme mevkiinde yapılan uygulamalar, İstanbul'un tarihi silüetine zarar vermekle birlikte, alanın UNESCO Miras Listesi'nden çıkarılmasına sebep olma ihtimali de bulunmaktadır. Alanın Tarihi Yarımada tampon bölgesindeki konumunu gösteren Tarihi Yarımada Yönetim Planı Alanı'na ilişkin harita şekil 4.26'da verilmiştir.



Şekil 4.26: Tarihi Yarımada Yönetim Planı Alanı'nda Kazlıçeşme gökdelenlerinin konumu (Url 22)

İstanbul kıyılarındaki nazım planların dağılımına bakıldığında, Boğaziçi alanında en parçalanmış planlama yapısı, Beyoğlu’ndan başlayarak Rumeli Hisarı’na kadar uzanan alan ve yakın çevresinde görülmektedir. Bu bölgenin kıyılarında genel sorun, Boğaziçi alanının silüetini bozan görsellikte ve korumacı anlayıştan tamamen uzak yapılaşmalardır. Birçok otelin bulunduğu alanda nazım planlarda büyük boşluklar olduğu görülmektedir. Bu boşluklar Turizm Teşvik Kanunu kapsamında farklı dönemlerde Bakanlar Kurulu kararı ile turizm merkezi olarak belirlenmiş alanlardır. 2009 yılında onaylanan İstanbul Çevre Düzeni Planı’nda ise bu alan kıyıları Boğaziçi sınırına kadar “Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı” olarak, Boğaziçi sınırından itibaren ise “Boğaziçi Alanı” olarak gösterilmiştir. Planın alana yönelik verdiği diğer karar ise “Kültür Odaklı Turizm Alanı” olmasıdır. Şekil 4.27’de bu bölgenin mevcut nazım planı çevre düzeni planı verilmiştir.



Şekil 4.27: Beyoğlu-Rumeli Hisarı arası mevcut nazım plan ve çevre düzeni planı önerisi (İBB)

Bu bölgede turizm merkezi olarak belirlenmiş alanlar, Taşkışla Turizm Merkezi, Taşkışla II nolu Turizm Merkezi, Park Otel Turizm Merkezi, Akaretler Atik Ali Paşa Yalısı Turizm Merkezi ve Boğaziçi Okullar Bölgesi Turizm Merkezi'dir. Bu alanlarda plan yapma yetkisi Kültür ve Turizm Bakanlığı'na verilmiştir. Genelde bakanlığın bu tarz alanlarda belirlediği yapılaşma koşulları, alanın halihazırdaki planlama yaklaşımlarına tamamen aykırı olmaktadır. Bu alandaki turizm merkezlerinden biri olan Süzer Plaza da aynı şekilde, alandaki mevcut yapılaşma şartlarından tamamen bambaşka bir anlayışla yapılmıştır. Üstelik yapı Dolmabahçe

siluetinde son derece kötü bir perspektif yaratmakla kalmayıp Dolmabahçe Sarayı, Taşkışla ve Bezmi Alem Valide Sultan Camii gibi önemli yapıların görselliğini de bozmaktadır. Bununla birlikte Prost'un zamanında ısrarla yapımına karşı çıktığı İnönü Stadi'nin da siluetin bozulmasına, görece daha az da olsa, katkısı vardır. Bir diğer siluete aykırı yapı Park Otel'dir. Park Otel'in inşaatının Nurettin Sözen döneminde durdurulduğuna değinilmişti. Yine de otelin ayakta kalan inşaatı siluetteki rahatsız edici yerini uzun süredir korumaktadır. Şekil 4.28'de bu alanın bir silueti verilmiştir.



Şekil 4.28: Bezmi Alem Valide Sultan Camii ve yakın çevresi silueti (Arşivimden alınmıştır)

Dolmabahçe Sarayının kuzeydoğusundan Rumeli Hisarı'na kadar devam eden kıyı alanı, bir diğer parçalanmış planlar bölgesidir. Bu bölgede de turizm merkezi ilan edilmiş alanlar perspektifin ilk sırasını oluşturmaktadır. Bu alanda kıyı siluetini bozan yapılar BJK Plaza, Conrad Otel ve Swiss Otel ile Levent-Zincirlikuyu istikametinde uzanan gökdelenler, İstanbul'da 1980 sonrası alınan kararların etkileriyle oluşmuşlardır. Özellikle Levent-Zincirlikuyu istikametindeki gökdelenler Maslak yönüne doğru hızlı bir ilerleyiş içindedir. Bu bölgenin büyük bir kısmı Boğaziçi alanına dahil edilmediğinden Boğaziçi Kanunu'nun getirdiği yapılaşma şartlarının denetiminde değildir. Şekil 4.29'da Dolmabahçe Sarayı'nın arkasında, Şişli'den Maslak'a kadar uzanan gökdelenler aksının silueti verilmiştir.



Şekil 4.29: Dolmabahçe Sarayı'nın arkasında Şişli'den Maslak'a kadar uzanan gökdelenler aksı (Arşivimden alınmıştır)

Boğaziçi'nin Avrupa yakasında siluetin bozulması bir kaç nedenden kaynaklanmaktadır. Bunlardan ilki Bakanlar Kurulu kararı ile yukarıdan gelen turizm merkezi ilanları, ikincisi, Boğaziçi Yasası kapsamında korunan alanın boğazdaki bazı alanları kapsam dışında bırakılması, üçüncüsü ise Boğaziçi Yasası ile belirlenen sınırların siluete uygun olarak çizilmemiş olmasıdır.

4.5 İstanbul'da Kıyı Alanlarına Yaklaşım Önerileri

İstanbul kurulduğu ilk tarihten itibaren, boğazı ve haliciyle tam bir kıyı kenti olmuştur. Yerleşimler ilk kıyıya kurulmuş, kıyıdan iç kesimlere doğru gelişme göstermiştir. Coğrafyası ve stratejik konumu nedeniyle zaman içinde Türkiye'nin en gözde, en yoğun ve en büyük metropolü olmuştur. Bu özellikleriyle giderek daha fazla yatırımı üstüne çekmeye başlarken, en güzel alanları olan kıyıların değeri de gün geçtikçe artmıştır. İstanbul kıyıları, arsa spekülasyonlarının en fazla yaşandığı yerler haline gelmiştir.

Tarihi değerleri 2600 yıllık bir geçmişe dayanan kentin kıyılarını bu spekülasyonlardan korumak amacıyla çeşitli dönemlerde çıkarılan yasalar dahi spekülasyonları önlemekte yeterli olmayıp, bazen tam aksine bunları körüklemiştir. Cumhuriyetten bu yana çeşitli planlar, koruma kararları ve yasalarla şekillenen İstanbul kıyıları, günümüzdeki halini almıştır.

İstanbul'un plansızlık sorunu, kıyıların yanlış yönde şekillenmesine izin veren temel etmenlerden biri olmuştur. Kent büyüdükçe ve geliştikçe, arazilerinin rantı arttıkça, plan yapmak daha da zorlaşmış, bir alanda bir grubu sevindiren karar, diğer bir grubun çıkarlarıyla çatıştığından sonu gelmez dava ve revizyon süreçleri, geçerli bir İstanbul planının varlığına engel olmuştur. Bu durum İstanbul'u, ilçe belediyelerince bir üst ölçekten referans almadan hazırlanan, parça parça planlar şehri haline getirmiştir. Ne kıyı konusunda ne de bir başka konuda bütüncül bir anlayış benimsenmiştir. Geçerli bir çevre düzeni planının hazırlanması 2009 yılını bulmuştur. Planda alınan bazı kararlar, İstanbul'un gündeminde olan bazı projeleri plan önerisi şeklinde ele almaktadır. Mevcut nazım planlar çok daha eski tarihlere dayandığından, nazım planlar Çevre Düzeni Planı'na uyması gerekirken, Çevre Düzeni Planı nazım planlara uydurulmaya çalışılmış, ters bir planlama hiyerarşisi oluşmuştur.

Kıyı alanlarına üst ölçekten getirilen tek karar Boğaziçi'nin sit alanı ilan edilmesi ve Boğaziçi Yasası'nın kabul edilmesidir. Fakat Boğaziçi Yasası kapsamında korumaya alınan alanın sınırları, Boğaziçi'nin bazı alanlarını koruma altına almamaktadır. Böylelikle Boğaziçi'nde nedeni belirsiz bir şekilde, yasanın yapılaşma koşullarının aranmadığı bir alan oluşmuştur.

Bununla birlikte mevcut Boğaziçi Yasası ile belirlenen ön görünüm, geri görünüm ve etkilenme bölgelerinin sınırları, Boğaz'ın silüetine etkileyen topografik yapı göz önünde bulundurmadan belirlenmiş, böylelikle silüeti etkileyen bir çok yapının yükselmesine neden olmuştur.

İstanbul kıyılarına zarar veren mekanizmalardan biri de Turizm Teşvik Kanunu'dur. Kanunla, Bakanlar Kurulu'na turizm merkezi ve turizm alanları ilan etme yetkisi verilirken, bu yetki kıyı alanlarındaki tüm yasal düzenlemelerin üstüne çıkmıştır. Böylelikle İstanbul'un zaten parçalanmış olan plan mozaigine bir darbe daha vurulmuş, parsel bazında alanlar, turizm merkezi ve turizm alanı ilanlarıyla, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın planlama yetkisine girerek biraz daha parçalanmıştır.

İstanbul kıyılarında onlarca yasal düzenlemenin engeline takılan projelerin gerçekleştirilebilmesi adına yine üstten bir yasal müdahale getirilerek diğer yasal düzenlemeler ekarte edilmiştir. 2005 yılında çıkarılan "Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde

Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” ile Başbakanlık Özelleştirme İdaresi’ne devredilen alanlarda plan yapma yetkisi Başbakanlık Özelleştirme İdaresi’ne verilmiştir. Böylelikle, bu alanlarda geçerli olan İmar Kanunu başta olmak üzere, Kıyı Kanunu, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve Boğaziçi Kanunu gibi yasal düzenlemeler geçersiz kılınmıştır. Buraya kadar sıralanan İstanbul kıyılarının planlama sorunları şu şekilde özetlenebilir:

- Geçerli bir üst ölçekli planın gecikmişliği
- Üst ölçekli planlarda alınan kararların yeterli etütlere ve dayanaklara oturtulmamış olması
- Ekonomik getirilerin korumacı anlayışın önüne geçmesi
- Boğaziçi Kanunu’nun kapsadığı alanın dar olması
- Boğaziçi Kanunu’nda belirlenen ön görünüm, geri görünüm ve etkilenme bölgelerinin sınırlarının yetersiz olması
- Merkezi yönetimin, plan hiyerarşisini delen karar alma yetkisi
- İstanbul kıyılarını ilgilendiren yasaların çok sık değişikliğe uğraması

İstanbul kıyılarında yaşanan planlama sorunlarının çözümünde yasal ve yönetsel açıdan sistemli bir yaklaşımla yeniden ele alınması yatmaktadır. İstanbul kıyı alanları, üst ölçekli bir kıyı yönetimi programıyla daha bütüncül olarak ele alınmalı, çevre düzeni planları bu programdan gelen ilkeler benimsenerek hazırlanmalıdır. Kıyılara yönelik alınan kararlar daha sağlam dayanaklara oturtulmalı, alternatifleriyle birlikte düşünülmeli, alınan kararların çevreye sağlayacağı yarar ve zarar iyi etüt edilmeli ve bu doğrultuda bir alternatif seçilmelidir. Alınan her bir karar daha katılımcı ve bütüncül bir anlayışla belirlenmeli, gerekçeleriyle birlikte ikna edici olmalıdır.

Geliştirilecek her türlü ilkenin temeli İstanbul’un tarihi kimliğine uygun olmalıdır. İstanbul’da kıyı silüetinin tarihi değerini bozacak hiçbir yapılaşmaya izin verilmemeli, İstanbul silüeti için özel bir master plan çalışması yapılmalı ve Boğaziçi Yasası’nın getirdiği koşullar bu doğrultuda yeniden düzenlenmelidir.

Kıyı şeridinde yapılan hiçbir uygulama, kıyının devamlılığını bozmamalı, kıyı alanları yalnızca kamunun kullanımına ayrılmalıdır. Kıyı şeridi kentsel yeşil alanın omurgasını oluşturmaktadır. Sahil yolları kamu kullanımı olarak kabul edilebilirken, sahil şeridinde rekreatif amaçlı oluşturulmuş herhangi bir özel yapı kamu kullanımına ayrılmış yapı olarak kabul edilmemeli, bu tarz yapılanmalara izin verilmemelidir.

İstanbul kıyılarını içine alan nazım planlar çevre düzeni planı doğrultusunda, ilçeler ölçeğinde değil, daha bütüncül bir ölçekte hazırlanmalıdır. Kıyı alanlarının hinterlandıyla birlikte ayrıntılı topolojik analizleri yapılarak, iç kesimlerde verilen yapılaşma koşulları silüette yaratacağı etkiye göre verilmelidir. Temel hedef, tarihi yapıların görsel güzelliğinin ön plana çıkarılması olmalıdır. İstanbul kıyılarında şimdiye kadar verilmiş haklarla bundan sonra izlenecek kıyı politikası arasında adil bir yaklaşımla orta yol bulunmalıdır.

Merkezi yönetimin alt ölçekteki planlara müdahale etmesine izin veren yasaların acilen değiştirilmesi gerekmektedir. İstanbul'un kıyı alanlarındaki birçok yanlış düzenleme bu yasaların planları delen yetkilerinden kaynaklanmaktadır. İstanbul kıyılarında yasal çıkmaza girilen her projede, üstten müdahale sağlayan yasalar çıkarılarak, proje uygulanabilir hale getirilmiştir. Üstelik bu şekilde plan bütününden ayrılan alanlardaki yaklaşımlarda, üst ölçekten gelen ya da mevcut planlama anlayışının öngördüğü hiçbir ilkenin göz önünde bulundurulmadığı görülmektedir. Bununla birlikte sık sık yapılan yasla düzenlemeler hem yasalara hem yönetimlere olan güveni sarsmakta, planlamaya olan inancı yok etmektedir.

Türkiye'nin en değerli kıyı arazilerine sahip olan İstanbul'da, kıyıları üzerinde alınan her karar kritik önem taşımaktadır. Kenti kısa vadede büyük getirileri olan yatırımlara teslim etmek yerine uzun vadede, sürdürülebilir, yaşanabilir, tarihine ve doğasına saygılı bir İstanbul yaratmak hedeflenmelidir.

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER

Kıyı alanlarını diğer arazilerden ayıran nitelikleri, onları hem değerli, hem de vazgeçilmez kılmıştır. Tarih boyunca insanlar ilk yerleşim yeri olarak kıyıyı benimsemişler ve onun savunma, haberleşme, tarım, sanayi, ticaret, konut, ulaşım, lojistik ve depolama gibi sayısız fonksiyon için sağladığı olanaklardan yararlanmışlardır.

Dünyada kıyısı olan ülkeler gelişmelere daha açık, dış dünyayla bağlantısı daha güçlü ülkeler olurken, kıyısı olmayan ülkeler daha kendi içlerinde kapalı kalmışlardır. Kıyı ülkeleri, kıyından sağladıkları birçok imkânla çok daha zengin ve güçlü olmuşlardır. Türkiye konumu itibarıyla kıyı açısından dünyanın şanslı ülkeleri arasındadır. Üç tarafının denizlerle çevrili olmasının yanı sıra, Akdeniz, Ege Denizi ve Karadeniz gibi üç denizin ortasında yer alan konumu, iki boğazı ve bir iç deniziyle, bulunduğu coğrafyada en yüksek kıyı uzunluğuna sahip ülkelerden biridir.

Kıyının güzellikleri ve faydaları keşfedildikçe değeri daha da yükselmiş, buna paralel olarak kullanıcı sayısı da artmıştır. Ülkemizde kıyıda mülkiyet edinimini kısıtlayıcı herhangi bir yasal düzenlemenin olmadığı dönemde bu alanlarda mülkiyet edinimleri olmuş, sonrasında ise, kısıtlı bir kaynak olarak kıyının kimsenin mülkiyetinde olmadığı ve kıyıdan herkesin eşit derecede faydalanması gerektiği düşünceleriyle kıyılarda kamu yararına kullanımlar esas alınmıştır. Fakat yasal hükümlerle netlik kazanmadığından ve mülkiyet edinilmesine ilişkin yasal düzenlemelerde kıyı ayrı tutulmadığından dolayı bu durum istenilen ölçüde sağlanamamıştır.

19. yüzyılda yükselişe geçen turizm sektörü ve sektörün yüksek ekonomik getirisi kıyı alanlarındaki baskıları arttırırken, kıyıları doğal niteliklerini kaybetme riskiyle karşı karşıya kalmışlardır. Kıyının arttırılamayan bir kaynak olduğu gerçeğinin anlaşılmasıyla kıyı alanlarında kullanımları sınırlandırıcı bir takım yasal ve yönetsel düzenlemelerin getirilmesi kaçınılmaz olmuştur.

Dünyada kıyının korunmasına yönelik girişimlerin başladığı dönemlerde, ülkemizde henüz kıyının hukuki statüsü 6785 sayılı İmar Kanunu'na getirilen Ek 7. ve 8. maddelerden ibarettir. Devam eden süreçte dünyada çevrenin korunmasına yönelik birçok uluslararası örgüt kurulmuş ve konuyla ilgili toplantılar yaparak bildiriler yayınlamışlardır. Kıyının korunmasına yönelik olarak 1976 yılında Akdeniz Eylem Planı doğrultusunda ortaya çıkan “Akdeniz’in Kirliliğe Karşı Korunması Konvansiyonu” na Türkiye 1980’de taraf olurken, aynı dönemde henüz bir Kıyı Kanunu’na dahi sahip değildir. İlerleyen süreç içerisinde dünyada kıyı yönetimi konusunda yerel ölçekli çalışmalar yapılmaya başlanırken, Türkiye’de 1984 yılında ilk Kıyı Kanunu çıkarılmıştır.

Dünyada kıyı yönetimi, öncelikle kıyılardaki kirliliklerin giderilmesi amacıyla ortaya çıkarken, yavaş yavaş bu tek yönlü yaklaşımın yerini çok yönlü yaklaşımların alması gerektiği görüşleri gelişmeye başlamış, daha fazla sektörü içine alan kıyı yönetimi çalışmaları yapılmaya başlanmıştır. Zaman içinde kıyı yönetimi kapsamında, kıyıyı korurken, aynı zamanda sosyoekonomik gelişmenin nasıl sağlanabileceğine yönelik yaklaşımlar ortaya konmuş, böylelikle aynı dönemlerde ortaya çıkan “sürdürülebilirlik” kavramı kıyı yönetimi konusuna da dahil olmuştur. Bu anlayışlar doğrultusunda gelişen “bütünleşik kıyı alanları yönetimi” kavramı, kıyı alanlarını, etkisinde kaldığı tüm sektörleriyle sürdürülebilirlik çerçevesinde ele alan, geniş kapsamlı ve çok yönlü bir yönetim programını ifade etmeye başlamıştır. Bu dönem Türkiye’de nihayet 3621 sayılı Kıyı Kanunu’nun çıkarıldığı dönemdir.

Türkiye’de kıyı alanları yönetimine yönelik ilk çalışmalar, Akdeniz Eylem Planı doğrultusunda uluslararası örgütlerin zorlamalarıyla ortaya çıkmıştır. 1990 yılında Akdeniz Eylem Programı kapsamında “İzmir Körfezi Kıyı Alanı Yönetimi Programının Hazırlanmasına İlişkin Antlaşma” imzalanmış ve İzmir kıyı bölgesi için kıyı yönetimi çalışmalarına başlanmıştır. İzmir’i takip eden süreç içerisinde birçok kıyı alanında; bölge, il ya da ilçe ölçeğinde bütünleşik kıyı alanları yönetim programları hazırlanmıştır. Bu programların bir kısmı kısmen başarılı olurken, bir kısmı ise hedeflenen başarıyı gösterememiştir. Bunda yüksek oranda Türkiye’nin yasal yönetsel yapısı ile planlama sürecine olan yaklaşımının etkisi bulunmaktadır.

Türkiye’de kıyı alanları yönetimi, Avrupa’daki birçok ülkenin oldukça gerisinde olmasına karşın ilerlemeler kaydetmektedir. Dünyada incelenen bütünleşik kıyı alanları yönetimi yaklaşımlarında da görülmüştür ki, bütünleşik kıyı alanları

yönetimi kavramı henüz ülkelerin yasal ve idari yapılarında yeni yeni yer edinmeye başlayan bir kavramdır. Bu nedenle her yönüyle başarılı, yasal-yönetimsel yapısında ve planlama sisteminde yerini edinmiş bir kıyı yönetimi sistemi olan ülkeye rastlanmamıştır. Şimdiye kadar uygulanan kıyı yönetimi programlarında tam başarının sağlanamaması, yönetsel yapı, yasal mevzuat ve planların sistem içinde birbirleriyle olan çelişkilerinden ve kendi iç yapılarındaki çelişkilerden kaynaklanmaktadır. Fakat Türkiye'nin önünde kıyı yönetimi konusunda yasal ve idari yapısında iyi bir sistemi oturtmaya çalışan birçok başarılı örnek de bulunmaktadır.

Dünyada şimdiye kadar geline nokta, kıyı alanlarının yönetilmesi gereken bir doğal kaynak olduğu konusundaki bilinç oturmuştur. Fakat bu yönetimin, planlamanın hangi aşamasında ne şekilde yer alacağına ilişkin çok farklı yaklaşımlar bulunmaktadır. Bütünleşik kıyı alanları yönetimi planı özel amaçlı planlardan biridir. Liman master planı, tarım master planı, bütünleşik kıyı alanları yönetimi planı gibi birçok özel amaçlı plan hazırlanmaya devam ederken, planlama hiyerarşisinde bu planlar henüz yerini bulmuş değildir. Özel amaçlı planlar arası eşgüdümsüzlük BKAY sürecini güçleştiren sorunlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu konudaki en büyük sorunun ise, idari açıdan kıyı yönetimi planlarının hazırlanmasına ilişkin yetkinin hangi kuruluşlarca paylaşılacağı olduğu görülmektedir.

Tez kapsamında incelenen İstanbul, coğrafi konumu, yoğun nüfusu ve ekonomik canlılığıyla Türkiye'nin en büyük metropolü ve aynı zamanda en büyük kıyı kentidir. İstanbul'da kıyı alanları şimdiye kadar bütüncül bir yaklaşımla ele alınmamıştır. Kıyı üzerinde yetki sahibi olan birçok kuruluş ve birçok yasal düzenleme bulunmakta, her birinin İstanbul kıyılarına yönelik amacı farklılık göstermekte ve çoğunlukla ekonomik getirisi yüksek olan amaçlar kazanmaktadır. Türkiye'nin birçok kıyı bölgesinde yönetim programları hazırlanmasına ilişkin girişimler olmuşken, ülkenin en önemli kıyı şehir olan İstanbul hep ihmal edilmiştir. Oysa ki İstanbul kıyıları, bir doğal miras olmanın yanı sıra ülkemizin diğer kıyılarından farklı olarak, aynı zamanda çok köklü bir tarihi mirastır.

Doğal, sosyal, ekonomik ve ekolojik yönleriyle herhangi bir kara parçasından çok daha farklı, çok daha değerli alanlar olarak kıyı alanları, üzerinde özel olarak düşünülmesi gereken alanlardır. Toplumun her kesiminin böylesine değerli bir kaynaktan faydalanma hakkı bulunmakta, fakat bu kaynaktan faydalanmak

isteyenlerin sayısındaki artış ve kıyıların birer ekonomik kalkınma aracı olarak görülmesi, kısıtlı bir kaynak olarak kıyıları üzerindeki baskıyı daha da arttırmaktadır. Buna paralel olarak geri dönüşü olmayan tahribatlar meydana getirmektedir. Oysa kıyı denilen oluşum doğal ve ekolojik özelliklerini kaybettiğinde, geriye niteliksiz bir arazi parçasından başka bir şey kalmayacaktır. Bu nedenledir ki kıyıları, herhangi bir kara parçasından çok daha farklı bir anlayışla planlanmalı, üzerinde yapılan hiçbir aktivite tesadüflere bırakılmamalı, doğal, ekonomik ve sosyal boyutlarıyla birlikte düşünülmelidir. Bu da ancak üst düzey, bütüncül ve geniş kapsamlı bir yaklaşımla sağlanabilir. Kıyıları bir ülkenin dünyaya açılan kapısıdır ve bu nedenle kıyıları üzerinde öncelikle bir devlet politikası olmalıdır. Kıyının bir çizgi değil; bir alan, bir bölge olduğu unutulmamalıdır. Dünyada tüm bu anlayışlarla ortaya çıkan “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi” kavramı, kıyıyı bir kaynak olarak yönetmeyi, bu kaynağın doğasına en az zararlarla maksimum fayda sağlamayı, böylelikle gelecek nesillerin de bu doğal mirastan yararlanmasını hedefleyen bir sürece karşılık gelmektedir.

Ülkemizde kıyı alanları yönetiminin başarılı olabilmesi için, kıyı üzerindeki yetki ve sorumluluğun çok başlılığı ile yönetim ve planlama anlayışlarının parçacılığının meydana getirdiği sorunların giderilmesi, toplumda kıyının bir kaynak olarak korunması gerektiği bilincinin yerleşmesi gerekmektedir. Bu da ancak, kıyıyı ilgilendiren yasal mevzuat, planlar ve yönetsel yapılanmanın yeniden ele alınarak sadeleştirilmesi ve tüm toplumsal kümelerin bu süreçte rol sahibi olmasıyla mümkün olabilecektir.

KAYNAKLAR

- Ahrendt K.**, (2007). Coastal Futures Research for ICZM in Germany, Integrated Coastal Zone Management (ICZM): The Coastal Futures Project and ICZM approaches in Germany, Danzig, Germany.
- Akdeniz H.**, (1998). Boğaziçi'nin Planlama Boyutu ve Yapılaşma Sorunu, Harita Dergisi, Harita Genel Komutanlığı, Sayı.119, 58-70.
- Akkaya M. A.**, (2004). Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi ve Hukuksal Rejimi, Doktora Tezi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Angel A.**, (1993). Henri Prost ve İstanbul'un İlk Nazım Planı, SPO Planlama Dergisi, 1-4 İstanbul Özel Sayısı, İstanbul.
- Archer J. H. ve Delaney R.**, (1998). The Need to Re-consider U.S. Coastal Policy, University of Massachusetts, The Stratton Roundtable, May 1,1998, Washington D.C.
- Arslan, R.**, (1974). İstanbul'da Kentleşme Sürecinde Yapısal Değişme, İstanbul Üniversitesi Dergisi Sayı.12, 101-124, İstanbul.
- Aydemir I.**, (2008). İki Fransız Mimarı Henri Prost ve August Perret'nin İstanbul ile İlgili Çalışmaları, Megaron YTÜ Mimarlık Fakültesi E-Dergisi Cilt 3 Sayı.1, İstanbul.
- Bahar Ö.**, (2007), Türkiye İçin Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Denizel Konumsal Veri Altyapısının Önemi, Yüksek Lisans Tezi, KTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- BİB, Antalya Raporu**, (2010). Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Antalya Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetim Planı Projesi Nihai Raporu, Ankara.
- BİB, İskenderun Raporu**, (2009). Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi Raporu, Ankara.
- BİB, Samsun Raporu**, (2010). Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Samsun Bütünleşik Kıyı Alanları Strateji Belgesi Raporu, Ankara.
- Ceyhan M.**, (2006), İstanbul'da Tarihi Çevre Koruma ve Basın: "Cumhuriyet Gazetesi Üzerinden Bir Deneme" Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Cicin-Sain, B., Knecht, R.W.**, (1998). Integrated Coastal and Ocean Management: Concepts and Practices, Island Press, 1, 15-30, Washington DC.
- Cin H.**, (1981). Osmanlı Devletinde Kıyıların Hukuki Rejimi, Seha L. Meray'a Armağan Cilt I, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi

Yayınları 465, T.C. Ziraat Bankası Halkla İlişkiler Müdürlüğü Kültür Yayınları 8, Bilim Dizisi 2.

- Coastlearn** (2011), İhtiyaç Analiz Raporu, AB Eğitim ve Gençlik Programları Merkezi Başkanlığı, Eğitim ve Kültür Hayat Boyu Öğrenme Programı, Ankara.
- Çelik Z.**, (1993). The Remarking of İstanbul Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century, University of California Press, Berkeley-Los Angeles-London.
- Çelik Z.**, (1998). 19. Yüzyıl Osmanlı Başkenti: İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 96-100, İstanbul.
- Çımat A., Ozan Bahar O.**, (2003). Turizm Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri ve Önemi Üzerine Bir Değerlendirme, Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi, Sayı.6, 1-18, Antalya.
- Defra**, (2008). A Strategy For Promoting an Integrated Approach to the Management of Coastal Areas in England, Department For Environment Food And Rural Affairs, England.
- Dinçer İ., Enil Z., Evren Y.**, (2009). İstanbul'un Koruma Alanlarının Değerlendirilmesi, Megaron YTÜ Mimarlık Fakültesi E-Dergisi Cilt 4, Sayı.1, İstanbul.
- Dorset Coast Strategy**, (1999). Dorset Coast Strategy, Case Study 11, Southwest Rtpı, Chletenham&Gloucester Collage Of Higher Education, Uwe Bristol, Faculty Of The Built Environment, Bristol.
- Döker M. F.**, (2006). İstanbul İli Marmara Denizi Kıyı Dolgu Alanlarının Tespiti ve Bu Alanlarda Arazi Kullanımı, Yüksek Lisans Tezi, İÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- DPT**, (1997). Ulusal Çevre Eylem Planı, Arazi Kullanımı ve Kıyı Alanlarının Yönetimi,
- DPT**, (2000). Bölgesel Gelişme Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara.
- Duru B.**, (2003). Kıyı Yönetiminde Bütünleşik Yaklaşımlar ve Ulusal Kıyı Politikası, Doktora Tezi, AÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Duru B.**, (2006). Yeni Kıyı Kanunu Tasarısının Götürdükleri, Memleket Mevzuat, Sayı.13, 10-13.
- Emre C.**, (1999). Çıralı Kıyı Yönetimi Planı: Kurumsal ve Örgütsel Yapı, Doğal Hayatı Koruma Derneği, 1.Ara Rapor, (Durum Değerlendirmesi), S.6.
- Erdem D.**, (2005). İstanbul Boğazı'ndaki Köprülerin Kent Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Erdoğan Z.**, (2006). Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirmesinde Turizmin Rolü-Galataport Örneğinde Yapılabilirlik Analizi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Erginöz M. A.**, (1998). Akdeniz Ülkelerinde ve Türkiye'de Kıyı Kullanımı, Yönetimi, İrdeleme ve Öneriler, Doktora Tezi, İÜ, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.

- Erses S. A.**, (1996), İstanbul ve Metropolünde Kimlik Arayışı, İstanbul 2020 Sempozyumu Bildiriler, 17-19 Nisan, İstanbul.
- EUCC**, (2000). Policy Instruments for ICZM in Nine Selected European Countries, Final Study Report Prepared for the Dutch National Institute for Coastal & Marine Management RIKZ, Hollanda.
- Geray C.**, (1977). Kıyılara İlişkin Düzenlemelere Toplu Bakış, Amme İdaresi Dergisi, Cilt.10, Sayı.1, 62-80.
- Görer N., Duru B., Özhan, E., Yüksel Y.** (2001). Türkiye’de Kıyı Yönetimi Uygulamaları, Türkiye'nin Kıyı Ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, 26-29 Haziran, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, ODTÜ, 83-90, Ankara.
- Güneş Ş.**, (2001). Karadeniz’de Çevresel İş Birliği 1992 Bükreş Sözleşmesi, ODTÜ Gelişme Dergisi, Sayı.28 (3-4), 311-337, Ankara.
- Hatzilios M., Trumbic I., Coccossis H., Henocque Y., Jetic Lj., Juhasz F., Kalaora, B.**, (1997). Assessment of Integrated Coastal Area Management Initiatives in the Mediterranean: Experiences from METAP and MAP (1988-1996), Washington, DC.
- Henocque Y.**, (2003). Development Of Process Indicators for Coastal Zone Management Assessment in France, Ocean & Coastal Management, FEB 46 (3-4) : 363-379.
- ICZM in Germany**, (2006). Integrated Coastal Zone Management in Germany, Assessment and steps towards a national ICZM strategy, Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety, Germany.
- İBB**, (2012). İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü Coğrafi Bilgi Sistemleri Veri Tabanı
- İncedayı D.**, (2006). Kültür Politikası ve Kıyılar, Mimarist, Sayı.19, 38-39.
- İzbırak R.**, (1969). Sistematik Jeomorfoloji, Harita Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara,
- Karaman A. E.**, (2003). Edremit Küçükkuyu Arasındaki Turizm Faaliyetlerinin Kıyı Alanlarına Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Balıkesir.
- Kay R. ve Alder J.**, (2005) Coastal Planning and Mangement, Taylor & Francis Group, London and Newyork.
- Keleş R.**, (1997). Kentleşme Politikası, 4. Baskı, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Kıran K.**, (2008). Türkiye’de Kıyı Kullanımı ve Planlaması, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Kıbaroğlu D., Şişman A., Sesli F.A.**, (2009). Kıyı Bilgi Sistemlerinde Veriler ve Veri Kaynakları, TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, Coğrafi Bilgi Sistemleri Kongresi 02-06 Kasım, İzmir.
- Nandelstädt T.**, (2008). Development Of Guidelnes For Integrated Coastal Zone Management In Germany, Wageningen University, Msc. Thesis in Environmental Sciences, Hollanda.

- Önemli S.,** (2007). Stratejik Planlama - Kentsel Projeler İlişkisi Ve Kentsel Kıyı Tasarımı: İstanbul Tarihi Yarımada Kıyı Bandı Üzerine Bir İrdeleme, Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özbayoğlu E.,** (1993). Tarihi Kent Merkezlerinin Korunmasında Bir İşlevsizlik Örneği: 1990 İstanbul İmar Planı, Ankara Üniversitesi Dergisi Cilt 36 Sayı.1.2, 345-352, Ankara.
- Pala K.,** (1975). Türkiye'nin Kıyı Sorunları ve Politikası, Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Jeodezi, Jeoinformasyon ve Arazi Yönetimi Dergisi, Sayı.34-33
- Rupprecht Consult and International Ocean Institute,** (2006). Evaluation of Integrated Coastal Zone Management (ICZM) in Europe Final Report, 18 August, Rupprecht Consult — Forschung & Beratung GmbH, Germany.
- Sayıştay,** (2006). TC Sayıştay Başkanlığı, Performans Denetim Raporu, Kıyılarının Kullanımının Planlanması ve Denetimi, Ankara.
- Sesli, F. A., Aydınoglu, A. Ç., Akyol, N.,** (2003). Kıyı Alanlarının Yönetimi, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı, Bildiriler Kitabı, 757-768, 31 Mart - 4 Nisan, Ankara.
- Suher H.,** (2001). Planlama Açısından İstanbul'un Sorunları, Kentleşme ve İstanbul, Türkiye Mühendislik Haberleri Sayı.413, İstanbul.
- Şimşek S.,** (2011). Türk Hukukunda ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesinde Mülkiyet Hakkı, T.C. Maliye Bakanlığı, Strateji Geliştirme Başkanlığı, Yayın No 2011/413, Ankara.
- Şimşek S.,** (2010). Kıyılarda Mülkiyet Sorunu: Avrupa İnsan Hakları Mahkemesinin İptal Kararları Işığında Bir Çözüm Önerisi, Sayıştay Dergisi, Sayı.77, Nisan-Haziran, Ankara.
- Tanas, A. R. Önen, A. N., Genç, E., Gülcüoğlu, S.,** (1997). Mersin Kıyı Bölgesi Entegre Planlaması Projesi, Türkiye Kıyıları'97, 147-160, Ankara.
- Tapan M.,** (1998). İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Turgut N.** (1995). Kirlenen Öder İlkesi ve Çevre Hukuku, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 44 Sayı.1-4, 607-65, Ankara.
- Turoğlu H.,** (2009). 3621 Sayılı Kıyı Kanunu ve Onun Uygulanma Problemleri, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı.53, 31-40, İstanbul
- Turoğlu H.,** (2010). Alçak Kıyılarda Kıyı Kenar Çizgisi Problemi, Ulusal Jeomorfoloji Sempozyumu, Sempozyum Kitabı, Afyon Kocatepe Üniversitesi, 206-218, Afyon.
- Tutar E. Ve Öztürk N.,** (2003). Türkiye'de Gerçekleştirilen Bölgesel Planlama Çalışmaları, İktisadi Ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt, Sayı.1-2, Erzurum.

UNEP Blue Plan, (1994), Medditerranean Action Plan, Blue Plan Regional Activity Center, İskenderun Bay Project, Volume I, MAP Technical Reports Series No.89.

UNEP, (1994). Priority Action Programme, Integrated Management Study for the Area of İzmir, Priority Actions Programme Regional Activity Centre, MAP Technical Reports Series No. 84.

UNEP, (2005). Coastal Area Management In Turkey, Pap/Rac: Coastal Area Management İn Turkey, Priority Actions Programme Regional Activity Centre.

UNEP, MAP, PAP, (2001). Good Practises Guidelines for Integrated Coastal Area Management in the Medditerranean.

Vallega A., (2001) Urban waterfront facing integrated coastal management, Elsevier Ocean & Coastal Management.

Zevkliler A., (1979). Kıyılarda Mülkiyet İlişkileri, Amme İdaresi Dergisi, Cilt 12, Sayı.3, 71-83.

Url-1<<http://www.coastalwiki.org>, alındığı tarih: 17.03.2012

Url-2<<http://www.spur.org>

Url-3<<http://www.imo.org>

Url-4<<http://www.unep.org>, alındığı tarih: 10.04.2012

Url-5<<http://www.kulturvarliklari.gov.tr>

Url-6<<http://www.johannesburgsummit.org>, alındığı tarih: 08.04.2012

Url-7<<http://www.wikipedia.org/wiki/Rhone>

Url-8<<http://www.minenv.gr/1/11/113/11303/e1130301>, alındığı tarih: 13.04.2012

Url-9<<http://www.wikipedia.org/wiki/dorset>

Url-10<<http://www.hss.doe.gov/sesa/environment/policy/czma>, alındığı tarih: 06.02.2012

Url-11<<http://www.coastalmanagement.noaa.gov>, alındığı tarih: 06.02.2012

Url-12<<http://www.deniz.cevreorman.gov.tr/sozlesmeler/bukres>

Url-13<<http://www.ozelcevre.gov.tr>

Url-14<<http://www.cevreorman.gov.tr>

Url-15<<http://www.bayindirlik.gov.tr>, alındığı tarih: 02.04.2012

Url-16<<http://www.wikipedia.org/wiki/istanbul>

Url-17<<http://www.degisti.com/index.php/archives/1963>, alındığı tarih: 21.04.2012

Url-18<<http://www.iski.gov.tr>, alındığı tarih: 24.04.2012

Url-19<<http://www.ibb.gov.tr>

Url-20< <http://www.beyoglu.bel.tr>

Url-21<<http://www.konut.milliyet.com.tr>, alındığı tarih: 12.03.2012

Url-22<<http://www.istanbulsahipsizdegil.org>, alındığı tarih: 02.05.2012

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad: Sevcan Uçlar

Doğum Yeri ve Tarihi: Denizli, 29.03.1987

Adres: Nispetiye Cad. Tören Sk. Korkut Apt. 17/5 Beşiktaş / İSTANBUL

E-Posta: sevcanuclar@hotmail.com

Lisans: İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü