

T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

# İZMİR KÖRFEZİ'NDE SÜRDÜRÜLEBİLİR GELECEK İÇİN KIYI YÖNETİMİ

103860

Gökhan TENİKLER

Danışman

Prof. Dr. Zerrin TOPRAK KARAMAN

İZMİR  
2001

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “İzmir Körfezi’nde Sürdürülebilir Gelecek İçin Kıyı Yönetimi” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

20.07.2001

Gökhan TENİKLER



## YÜKSEK LİSANS TEZ SAVUNMA SINAV TUTANAĞI

Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün ..... tarih ..... sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliğinin 9. Maddesi gereğince Enstitümüz Kamu Yönetimi Anabilim Dalı yüksek lisans öğrencisi **Gökhan TENİKLER**'in "İzmir Körfezi'nde Sürdürülebilir Gelecek İçin Kıyı Yönetimi" konulu yüksek lisans tezi incelenmiş ve aday ..... tarihinde ve saat .....de jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savunmasından sonra ..... dakikalık süre içinde Jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından, sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

**BAŞARILI** olduğuna

**DÜZELTME** yapılmasına

**RED** edilmesine

**OY BİRLİĞİ**

**OY ÇOKLUĞU**

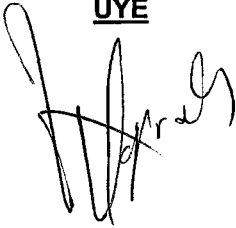
ile karar verilmiştir.

\* Bu halde adaya 3 ay süre verilir

\*\* Bu halde adayın kaydı silinir.

**BAŞKAN**

**ÜYE**



**ÜYE**



\*\*\* Tez, burs, ödül veya Teşvik prog.(Tüba, Fullbright vb.) aday olabilir

Tez, mutlaka basılmalıdır.

Tez, mevcut hali ile basılabilir.

Tez, gözden geçirildikten sonra basılabilir

Tezin, basımı gerekliliği yoktur.

**Evet Hayır**

**YÜKSEKÖĞRETİM KURULU DOKÜMANTASYON MERKEZİ**  
**TEZ VERİ FORMU**

**Tez No:**

**Konu Kodu:**

**Üniv. Kodu:**

**Tez Yazarının**

**Soyadı:** TENİKLER

**Adı:** Gökhan

**Tezin Türkçe Adı:** İzmir Körfezi'nde Sürdürülebilir Gelecek İçin Kıyı Yönetimi

**Tezin Yabancı Dildeki Adı:** Coastal Management in Izmir Bay for a Sustainable Future

**Tezin Yapıldığı**

**Üniversite:** Dokuz Eylül

**Enstitü:** Sosyal Bilimler

**Yıl:** 2001

**Diğer Kuruluşlar:**

**Tezin Türü:**

**Yüksek Lisans:**

**Dili**

**: Türkçe**

**Doktora:**

**Sayfa Sayısı**

**: 319**

**Tıpta Uzmanlık:**

**Referans Sayısı**

**: 168**

**Sanatta Yeterlilik:**

**Tez Danışmanının**

**Ünvanı:** Prof. Dr.

**Adı:** Zerrin

**Soyadı:** TOPRAK KARAMAN

**Türkçe Anahtar Kelimeler:**

1. Sürdürülebilirlik
2. Kıyı Alanları Yönetimi
3. İzmir Körfezi
4. İzmir Körfezi Kıyı Yönetim Modeli

**İngilizce Anahtar Kelimeler:**

1. Sustainability
2. Coastal Areas Management
3. Izmir Bay
4. Izmir Bay Coastal Management Model

**Tarih:** 20.07.2001

**İmza:**

## ÖZET

Deniz ve karaları birleştiren kıyılar, sundukları doğal, ekolojik ve ekonomik özelliklerinin yanı sıra tarihsel, kültürel ve estetik özelliklere de sahip olan doğa parçalarıdır.

Tarihin her döneminde stratejik noktalar olarak görülen kıyılar, günümüzde çok ciddi kullanım problemleri ile karşı karşıyadır. Her geçen gün artan nüfus baskısı, kıyılarda beliren yok olma sürecini hızlandırmakta, kıyılar, özellikle düzensiz yapılaşma ve kirlilik sonucu sahip oldukları doğal kaynak özelliklerini giderek kaybetmektedirler.

Kıyılar üzerindeki tüm bu baskılar ve yanlış kullanımlar, bu alanların etkin bir şekilde yönetilmeleri ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu amaçla ortaya atılan kıyı yönetimi anlayışı, bütünlüklük bir yönetimi ifade etmektedir. Başka bir deyişle, kıyı alanlarının kullanımından etkilenen tüm kesimlerin, bu alanların yönetilmesine yönelik karar alma süreçlerine katıldığı bir yönetim arzulanmaktadır.

8333 km.lik kıyı uzunluğuna sahip olan Türkiye'nin en önemli kıyı kesimlerinden biri de İzmir Körfezi kıyılarıdır. İzmir Körfezi, özellikle 1960'lı yıllarda atılan sanayileşme hamleleri ile önemli bir çekim merkezi haline gelen İzmir'de yoğun kullanımlara konu olmuştur. Yıllardır körfeze deşarj edilen atıklar, bir zamanlar balık tutulup yüzülen körfez sularını yoğun bir kirlenmeye maruz bırakmıştır. Atık deşarjı olmadığı bir ortamda kendi kendini temizleme yeteneğine sahip olan İzmir Körfezi, günümüze kadar geçen dönemde evsel ve endüstriyel atıkların boşaltım noktası olarak görülmüş, "kamu yararı senaryoları"yla bilinçsizce doldurulmuş ve körfez bu özelliğini kullanma fırsatını bulamamıştır.

Finansman sorunları nedeniyle yıllardır bitirilmeyen İzmir Büyük Kanal Projesi'nin 2000 yılı itibariyle kısmen hizmete açılması, körfez kirliliğinin durdurulması için atılan önemli bir adım olmuştur. Ancak bu projenin başarılı olabilmesi, sorumlu kuruluşların etkin bir yönetim ve denetim sağlayabilmesine bağlıdır.

**Yönetim problemi, İzmir Körfezi kıyıları için bugün de önemini korumaktadır. İzmir Körfez kıyıları üzerinde yapılan her türlü faaliyet, büyük yasal ve idari mücadelelere konu olmuştur. Gerek mali gücün işlevsel olmayan projeler için heba edilmesi gerekse uzun süren mücadelelerle yitirilen zaman, zaten yetersiz durumda bulunan kentsel kaynakların yok olmasına neden olmuştur.**

**İşte buna benzer tabloların yaşanmaması için İzmir kentinde yaşayan ve kentsel projelerden etkilenen her kesimin "bütünleşik" bir kıyı yönetim modeli içinde karşılıklı ve yapıcı etkileşimleri söz konusu olmalıdır. İzmir Körfez kıyılarında yönetsel bir işlevselliğin sağlanması, daha proje aşamasında gerçekleştirilecek bir koordinasyona bağlıdır. Bu tür bir yaklaşım kentsel kaynak kullanımındaki israfı önleyecektir. Çünkü İzmir için harcanan her kuruş, kentlinin kendi parasıdır. Kentli, parasının doğru ve yararlı projeler için kullanılmasını ister.**

**Günümüzde 3 milyon kişiyi aşan İzmir nüfusunun, gelecekte körfez kıyıları üzerinde daha büyük bir baskı yaratacağı açıktır. Bir İzmir'li olarak bize düşen görev, İzmir için atılacak her adımı izlemek, kamuya gerçekten yararlı olabilecek projelere, merkezi ve yerel yönetimiyle, akademik ve bilimsel kurumlarıyla, sivil toplum kuruluşlarıyla ve sorunun merkezinde yer alan yerel halkın sorumluluğuyla birlikte imza atmaktır. Habitat ve Gündem 21 ile ortaya atılan "aktif katılım", "yerel sorumluluk" ve "çözümde ortaklık" gibi slogan kavramlar, İzmir kenti için yapacağımız tüm çalışmalarda hareket noktamız olacaktır.**

**Bu çalışmada sürdürülebilirlik açısından kıyıların önemi, kıyı kullanımlarına yönelik tehditler, kıyı yönetimlerine yönelik idari, yasal ve kurumsal sorunlar açıklanmış, konu daha sonra İzmir Körfezi ölçeğinde ele alınarak, İzmir Körfezi'nde sürdürülebilirliği sağlamak amacıyla karşılıklı etkileşime dayanan bir yönetim modeli oluşturulmaya çalışılmıştır.**

## **ABSTRACT**

**Beside their historical, cultural and aesthetic features, the coasts that connect the seas and lands are the parts of the nature having natural, ecological and economical features.**

**The coasts, which were seen as strategic points in every period of the history, are today faced with serious usage problems. The increasing pressure of the population day by day, accelerates the process of the demolition that appears in the coasts and coasts are increasingly losing their natural resource features especially as a result of irregular construction and pollution.**

**All these pressures on the coasts and misuses arose the need of effective management of these areas. The coast management mentality, which was proposed for this purpose, states an integrated management. In other words, a management is desired that all the parties, which are effected from the usage of the coastal areas, join to the decision taking process for the management of these areas.**

**One of the most important coastal areas of Turkey, which has 8333 km coast length, are the coasts of the Bay of Izmir. The Bay of Izmir has been subject to intensive usage in Izmir, which has become an attraction center by the industrial movements especially done in 1960s. The wastes that have been discharged for years, exposed the bay waters into intensive pollution, in which once fishing and swimming were being done. The Bay of Izmir, which has a self cleaning feature in a environment of no charging of wastes, has been seen as a point of throwing away the residential and industrial wastes up to now., has been filled senselessly with the “ public benefit scenarios” and the bay could not find the chance to use this feature.**

**The opening partly of the Izmir Great Canal Project by the January 2000, which wasn't finished because of the financial problems, was an important step to stop the pollution of the bay. However, the success of this**

**project depends on providing an effective management and control by the responsible institutions.**

**The coastal management problem still maintains its importance for the coasts of the Bay of Izmir. All kind of activities done for the coasts of Izmir Bay, have been subject to great legal and administrative fights. Both money spend for the senseless projects and the lost time by the long lasting fights, caused extinction of the inadequate city sources.**

**Thus, not to live these kind of problems parties that live in Izmir and are effected from the urban projects, should have a mutual and helpful interaction with in an "integrated" management model. The providing administrative functionalism in the Izmir coasts, depends on a co-ordination that shall be done during the project stage. This kind of approach will prevent the extravagance in urban resources. Because, each money spend for Izmir, is the city's own money. The urban people wants their money to be used for right and useful projects.**

**It is obvious that, the population of Izmir, which exceeds three million people today, is going to generate a bigger pressure on the bay coasts. The task for us for being in Izmir is, to be a follower of the every step that is taken for Izmir, to sign the projects that really can be useful for the public together with the central and local governments, academic and scientific institutions, civilian public institutions and with the responsibility of local public situated in the center of the problem. Habitat and Agenda 21's slogan concepts, "active participation", "local responsibility", "partnership in solution" will be start points in our every activities about the city of Izmir.**

**In this study, importance of coasts about sustainability, threats to usage of coasts, administrative, legal and institutional problems of coast management has been explained, and then the subject has been examined on the scale of Izmir Bay, and also a management model which is based on mutual interaction among aforesaid actors has been tried to be constituted.**



# İZMİR KÖRFEZİ'NDE SÜRDÜRÜLEBİLİR GELECEK İÇİN KIYI YÖNETİMİ

## İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ.....	II
TUTANAK.....	III
Y.Ö.K. DOKÜMANTASYON MERKEZİ TEZ VERİ FORMU .....	IV
ÖZET .....	V
ABSTRACT.....	VII
İÇİNDEKİLER .....	IX
KISALTMALAR .....	XVIII
ŞEKİL VE TABLO LİSTESİ .....	XXII
GİRİŞ.....	XXIII

## BİRİNCİ BÖLÜM SÜRDÜRÜLEBİLİR GELECEK

I. NEYİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ ?.....	1
A. Sürdürülebilirlik Kavramı ve Kapsamı .....	6
1. "Sürdürülebilirlik" Nedir?.....	6
2. Sürdürülebilirliğin Kapsamı.....	8
B. Çevre İle Duyarlı Gelişme Anlayışı: Sürdürülebilir Kalkınma.....	10
II. ULUSLARARASI BİR İLKE OLARAK SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK.....	14
A. 1987 Brundtland Raporu (Ortak Geleceğimiz).....	14
B. Sürdürülebilirlik Yolunda Rio .....	17
1. 21. Yüzyıl Dosyası: Gündem 21 .....	22
2. Çevre Sorunlarının Çözümünde Yerel Gündem 21 .....	24
3. Dünya Zirvesi'nde Rio .....	26
C. Sürdürülebilir ve Yaşanabilir Yerleşimler .....	28
1. Yaşanabilirlik ve Yaşanabilir Kent Arayışları.....	28
2. Habitat I Konferansı (1976) .....	32
3. "Gelecek İçin Şehirler-Değişim Yönleri" Projesi (1993).....	33
4. "Sürdürülebilirlik Yolunda" Beşinci Çevresel Eylem Programı (1993).....	35
5. Sürdürülebilir Şehirler ve Kasabalar Konferansı (1994).....	37
6. Habitat II İnsan Yerleşimleri Konferansı (İstanbul Konferansı, 1996).....	39
a. Dünya Kentler ve Yerel Yönetimler Meclisi Sonuç Bildirgesi.....	40

b. Habitat II İnsan Yerleşmeleri İstanbul Bildirgesi .....	42
7. "Sürdürülebilir Bir Avrupa Kurmak"(Avrupa Komisyonu Tebliği, 1997).....	43
D. Değerlendirme .....	44

## İKİNCİ BÖLÜM

### SÜRDÜRÜLEBİLİR KIYILAR

I. KIYI TANIMI VE KIYI TERİMLERİ .....	46
A. Çeşitli Disiplinlerde "Kıyı" Tanımı.....	46
B. Kıyıya İlişkin Terimler .....	48
1. Kıyı Çizgisi .....	48
2. Kıyı Alanı.....	49
3. Kıyı Kenar Çizgisi.....	50
4. Kıyı.....	50
a. Alçak-Basık Kıyı .....	51
i. Kumsal kıyılar.....	51
ii. Deltalı kıyılar.....	51
iii. Bataklık kıyılar .....	51
iv. Organik kıyılar .....	51
b. Dar-Yüksek Kıyı.....	51
c. Ard Kıyı - Ön Kıyı.....	51
d. Açık Kıyı .....	51
e. Kıta Sahanlığı .....	51
f. Kıyı Yamacı .....	52
5. Sahil Şeridi.....	52
6. Kıyı Yapıları .....	52
7. Toplumun Yararlanmasına Açık Yapı .....	53
8. Kısmi Yapılaşma .....	53
9. Su Ürünlerini Üretim ve Yetiştirme Tesisi .....	53
10. Günöbirlük Turizm Tesisleri.....	54
11. Liman .....	54
12. Tersane.....	54
13. Yat Limanı.....	54
14. Balıkçı Barınağı.....	55
15. Yat Çekek Yeri .....	55

16. Çekek Yeri .....	55
17. Yönetim Birimleri .....	55
18. Destek Birimleri .....	55
19. Bakım-Onarım Birimleri .....	55
20. Teknik ve Sosyal Altyapı .....	56
II. KIYILAR NIÇİN SÜRDÜRÜLEBİLİR OLMALI? .....	56
A. Denizel Ortamlar .....	58
1. Jeolojik ve Jeomorfolojik Üniteler .....	59
2. Yaşayan Deniz Kaynakları .....	60
B. Kıtaçi Su Ortamları .....	62
C. Türkiye Kıyıları ve Özellikleri .....	65

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KIYILARIMIZ VE HUKUK

I. KIYILAR VE ÇEVRE HAKKI .....	68
II. KIYI ALANLARI MEVZUATI .....	72
A. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde Kıyı Mevzuatı .....	72
B. Türkiye Cumhuriyeti Dönemi'nde Kıyı Mevzuatı .....	73
1. Anayasalarımızda Kıyıları .....	74
2. Yasalar, Yönetmelikler ve KHK'ler Çerçevesinde Kıyıları .....	77
a. Medeni Kanun .....	77
b. Tapu Yasası .....	78
c. İmar Yasaları'nda Kıyı Yönetim Süreci .....	79
d. Turizmi Teşvik Yasası .....	81
e. Orman Yasası .....	82
f. Boğaziçi Yasası .....	83
g. Çevre Yasası .....	84
h. Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği .....	84
3. Kıyı Yasaları .....	88
a. 1984 Tarihli 3086 Sayılı Kıyı Yasası .....	88
i. Yasanın Getirdiği Hükümler .....	88
ii. 3086 Sayılı Kıyı Yasası'nın Anayasa Mahkemesi Kararıyla İptali .....	89
b. 1990 Tarihli 3126 Sayılı Kıyı Yasası .....	92
i. Yasanın Getirdiği Hükümler .....	92

ii. 03.08.1990 Tarihli "3621 Sayılı Kıyı Yasası'nın Uygulanmasına Dair Yönetmelik .....	96
iii. 23.01.1992 Tarihli "3621 Sayılı Kıyı Yasası'nın Bazı Maddelerinin İptaline İlişkin Anayasa Mahkemesi Kararı .....	99
iv. 11.07.1992 Tarihli "3621 Sayılı Kıyı Yasası'nda Değişiklik Yapılmasına Dair 3830 Sayılı Yasa .....	103
v. 27.07.1996 Tarihli ve 22709 Sayılı Resmi Gazete'de Yayınlanan "03.08.1990 Tarih ve 20594 Sayılı Resmi Gazete'de Yayınlanan Kıyı Yasası'nın Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik.....	104
vi. 3621/3830 Sayılı Kıyı Yasası'na Eleştirel Bir Bakış .....	107
4. Kıyı Mevzuatının Genel Olarak Değerlendirilmesi .....	110

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### KIYI YERLEŞİMLERİNİN SORUNLARI VE KIYI ALANLARI YÖNETİMİ

I. KIYI YERLEŞİMLERİNİN SORUNLARI .....	114
A. Kıyı Alanlarının Genel Sorunları .....	115
1. Sürekli Artan Nüfus ve Mevsimlik Nüfus Değişmeleri .....	117
2. Sanayileşme .....	120
3. Turizm Amaçlı Kullanımlar ve İkinci Konut.....	122
a. Turizmin Kıyılara Yönelik Genel Etkileri .....	122
b. Fiziksel Planlama Açısından Kıyı Sorunu.....	124
i. Kıyı Kullanımı .....	126
ii. İkinci (Yazlık) Konutlar .....	129
4. Deniz Kirliliği .....	131
5. Balıkçılık ve Su Kültürü .....	134
6. Enerji Üretimi .....	136
7. Ulaşım.....	137
8. Tarım .....	138
9. Kanalizasyon Sorunu .....	139
10. Su Sorunu (İçme&Kullanma) .....	139
11.Gürültü Kirliliği .....	142
B. Politik Sorunlar .....	142
C. Yasal Düzenlemelerden Kaynaklanan Sorunlar .....	143

D. Yetki ve Görev Geçişmesi .....	144
II. KIYI ALANLARI YÖNETİMİ .....	146
A. Kıyı Alanları Yönetimi Gerekliği.....	146
B. Kıyı Alanları Yönetimi Nedir?.....	147
C. Kıyılar ve Uluslararası Yönetim Boyutu .....	148
1. 1954 Denizlerin Akaryakıtla Kirlenmesini Önleme Konusundaki Uluslararası Konvansiyon.....	149
2. 1972 BM Stockholm Konferansı .....	149
3. 1973 Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Sözleşme (MARPOL) .....	150
4. 1975 Akdeniz Eylem Planı .....	150
a. Mavi Plan.....	151
b. Öncelikli Eylemler Programı.....	151
c. Özel Koruma Alanları.....	151
d. 1976 Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Barselona Sözleşmesi).....	152
5. 1982 BM Konvansiyonu Denizler Kanunu (Law of Sea, LOS) .....	152
6. Akdeniz'de Ortak Öneme Sahip 100 Kıyusal Tarihi Sit (Cenova Deklerasyonu) .....	153
7. Rio Zirvesi ve Gündem 21 Eylem Planı'nda Kıyı .....	153
a. Kıyı Alanlarının ve Özel Ekonomik Bölgelerin Bütünleşik Yönetimi ve Sürdürülebilir Gelişimi .....	154
b. Deniz Çevresinin Korunması .....	155
c. Açık Denizlerdeki Canlı Kaynaklarının Sürekli Kullanımı ve Korunması ...	157
d. Ulusal Yetki Alanındaki Canlı Deniz Kaynaklarının Sürekli ve Dengeli Kullanımı ve Korunması .....	158
e. Deniz Çevresinin Yönetimi ve İklim Değişikliğine İlişkin Belirsizlikler.....	159
f. Bölgesel ve Uluslararası İşbirliği ve Koordinasyonun Güçlendirilmesi.....	161
g. Küçük Alanların Sürekli ve Dengeli Kalkınması.....	161
8. Kıyılarına İlişkin Olarak Rio ve Gündem 21'in Değerlendirilmesi .....	162
9. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi İçin Avrupa Stratejisi.....	164
a. Üye Ülkelerde ve Bölgesel Denizler Düzeyinde Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Etkinliklerini Özendirmek ve Desteklemek .....	164
b. AT Politikalarını Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ile Uyumlu Yapmak ...	165

c. Avrupa'da Kıyılarla İlgilenenler / Etkilenenler Arasındaki Diyalogun Geliştirilmesi .....	165
d. En iyi Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Uygulamalarını Geliştirmek .....	165
e. Kıyı Alanlarıyla İlgili Bilgi Oluşturmak .....	166
f. Bilginin Yayılması ve Kamu Bilincinin Artırılması.....	166
g. Stratejinin Uygulanması .....	166
D. Kıyılar ve Ulusal Faaliyetler.....	167
1. Ülkelerin Kıyı Alanları Yönetimine Ulusal Açından Yaklaşımı .....	167
2. Avrupa'da Kıyı Alanları Yönetimi'nin Gelişme Süreci .....	171
a. Kuzeybatı Avrupa (Hollanda Örneği).....	171
b. Güney Avrupa (İspanya Örneği).....	173
c. Doğu Avrupa .....	176
3. Kıyı Alanları Yönetimi ve Türkiye.....	176
a. Türkiye'de Kıyıların Etkin Yönetilememesinin Nedenleri .....	177
i. Mevcut Kurumsal Düzenlemelerden Kaynaklanan Sorunlar .....	177
ii. Siyasi Çevrelerin Kamu Aleyhine İlgisi.....	179
iii. Mevcut Yasal Düzenlemelerden Kaynaklanan Sorunlar.....	181
iv. Planlama Sorunu.....	181
v. Yerel Yönetimlere Gerekli Önemin Verilmemesi.....	183
vi. Sivil Toplum Örgütleri ve Bilimsel Kurumlarla Olan İletişim ve Bilgi Eksikliğinden Kaynaklanan Sorunlar.....	184
vii. Yönetimde Gizlilik .....	185
viii. Bilgiye Erişim ve Bilgilerin Değerlendirilmesindeki Sorunlar .....	187
b. Türkiye'nin Kıyı Alanları Yönetimi Üzerinde Örgütlenme İhtiyacı.....	188
c. Kıyı Alanları Yönetimi Türk Ulusal Komitesi .....	191
d. ATAK Projesi .....	193
e. Mavi Bayrak Projesi.....	193
f. Belek Kıyı Yönetimi Projesi.....	194
4. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimine Neden İhtiyaç Duyulmuştur? .....	195

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### İZMİR KÖRFEZİ VE KIYI KULLANIMLARI

I. İZMİR KÖRFEZİ'NİN KONUMU VE ÖZELLİKLERİ .....	198
A. Coğrafi Özellikleri.....	198

B. Ekolojik ve Beşeri Özellikleri.....	200
II. İZMİR KÖRFEZİ VE KIYI ALANLARININ KULLANIM AMAÇLARI.....	204
III. İZMİR KÖRFEZİ KIYI KULLANIMI SORUNLARI .....	208
A. Körfez Kirliliği.....	208
1. Körfez Kirliliğine Yol Açan Unsurlar .....	209
a. Evsel ve Endüstriyel Kaynaklı Kirlilik Yükü.....	212
b. Derelerden Kaynaklanan Kirlilik Yükü .....	217
2. Büyük Kanal Projesi ve Ana Bileşenleri.....	222
a. Atıksu Arıtma Tesisi .....	224
b. Gümrük Pompa İstasyonu .....	225
c. Bornova Kollektörleri.....	225
d. Egekent ve Büyükçiğli Kollektörleri .....	226
e. Çamur Çürütme Tesisi.....	226
f. Şemikler Kollektörü.....	226
g. Alsancak Kollektörleri .....	226
h. Güneybatı Kollektörleri .....	226
i. Melez Çayı Deltası ve Manda Çayı Yatak Islahı .....	226
i. Melez Kollektörü .....	227
j. Güzelbahçe Kanalizasyon Şebekesi ve Kollektör İnşaatı .....	227
k. Güzelbahçe Atıksu Arıtma Tesisi .....	227
l. Kemeraltı Kanalizasyon ve İçmesuyu Şebeke Yenileme İnşaatı .....	228
m. Bostanlı-İllica Dereleri Kuşaklama Kanalı İle Karşıyaka Yalı Kollektörü Projelerinin Hazırlanması İşi .....	228
n. Kanalizasyon Projelerinin Hazırlanması.....	228
o. Dere Islah Projelerinin Hazırlanması.....	228
p. Ragıppaşa Dalyanı'nın Yıkılması .....	228
3. Büyük Kanal Projesi'nin 2001 Yılı Hedefleri.....	230
B. Hukuk Dışı Yapılaşma.....	231
1. İzmir Kıyılarında Dolgu Faaliyetleri.....	232
2. Kordonboyu.....	234
a. Kordonyolu Projesi .....	235
i. Kordonyolu'nun Kronolojisi .....	236
ii. Kordonyolu Projesi'ne Eleştirel Bir Bakış .....	240
b. Yeni Kordonboyu Düzenlemesi.....	243
c. Körfeze Boydan Boya Kıyı Şeridi Projesi .....	246

d. Kordon Projesi'ne Eleştirel Bir Bakış.....	247
3. Inciraltı Dalyanı (Çakalburnu) .....	248
4. İzmir Kuş Cenneti.....	253
5. Konak-Galleria Projesi.....	255
6. İzmir Kıyılarında Arazi Kullanımları ve İkinci Konutlar.....	257

## ALTINCI BÖLÜM

### İZMİR KÖRFEZİ'NDE SÜRDÜRÜLEBİLİR GELECEK İÇİN KIYI YÖNETİMİ

I. İZMİR KÖRFEZİ'NDE BUGÜNE KADAR YAPILAN ÇALIŞMALAR .....	260
A. İzmir Körfezi'ni Konu Alan Çalışmalar .....	260
1. İzmir Büyükşehir Belediyesi'nce Yapılan Çalışmalar .....	260
2. D.E.Ü. Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü Deniz Araştırmaları .....	263
B. İzmir Körfezi Kıyı Alanları Yönetimi Çalışmaları.....	266
1. Birinci Aşama: Pilot Bölge Projesi (CPP) ve Sonuçları .....	268
2. İkinci Aşama: Kıyı Alanı Yönetimi Programı (CAMP) ve Sonuçları .....	273
II. İZMİR KÖRFEZİ KIYI ALANLARI YÖNETİM MODELİ (KARŞILIKLI ETKİLEŞİM MODELİ) .....	277
A. İzmir Körfezi Kıyı Yönetim Modeline İlişkin Hedeflerin ve Stratejilerin Belirlenmesi.....	277
1. Araştırma ve Güncel Veri Sağlama .....	278
2. Değerlendirme ve Gelecek Senaryoları Hazırlama .....	279
3. Planlama ve Uygulama .....	280
4. İzleme ve Denetleme.....	280
5. Eğitim ve Bilgilendirme .....	281
B. İzmir Körfezi Kıyı Yönetim Modelinde Teşkilatlanma .....	283
C. Karşılıklı Etkileşim Modelinin Başarılı Olabilmesi İçin Yapılması Gereken Çalışmalar .....	287
1. Körfez Kıyılarına İlişkin Bilgiler Konusunda Yapılması Gerekenler .....	287
a. Körfez Kıyı Yönetimi Bilgi Sisteminin Oluşturulması .....	288
b. İzmir Körfezi Kıyı Çizgisinin Belirlenmesi .....	288
c. Coğrafi Bilgi Sistemlerinin Kullanılmasının Yaygınlaştırılması .....	289
2. Kentteki Su Kirliliğinin Önlemesi Konusunda Yapılması Gerekenler .....	290
3. Doğal Kaynakların Korunması Konusunda Yapılması Gerekenler .....	292
a. Körfez Çevresindeki Sulak Alanların Korunması.....	292



b. Nesli Tükenmekte Olan Türlerin Korunması .....	293
c. Körfezi Çevreleyen Ormanların Korunması.....	294
4. Kıyılardaki Planlama ve İmar Faaliyetleri Konusunda Yapılması Gerekenler	295
5. Yönetim Stratejileri .....	297
6. Mevzuat Stratejileri.....	300
7. Finansman Desteğinde Sürdürülebilirlik .....	300
a. Yeni Vergiler ve Var Olan Vergilerde Düzenleme Yapılması.....	300
b. Yerel Fonlar Oluşturulması ve Var Olan Fonların Düzenlenmesi .....	302
c. Çevre Vakıflarının Arttırılması .....	303
8. Eğitim Konusunda Yapılması Gerekenler .....	304
<b>SONUÇ VE DEĞERLENDİRME .....</b>	<b>305</b>
<b>KAYNAKLAR .....</b>	<b>307</b>



## KISALTMALAR

A.B.D.	Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e.	adı geçen eser
a.g.m.	adı geçen makale
a.g.p.	adı geçen plan
a.g.r.	adı geçen rapor
AB	Avrupa Birliği
AK	Avrupa Komisyonu
A.Ş.	Anonim Şirketi
AT	Avrupa Topluluğu
ATAK	Akdeniz-Ege Turizm Altyapısı ve Kıyı Yönetim Projesi
BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
BETUYAB	Belek Turizm Yatırımcıları Birliği
BİB	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı
BKAY	Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi
Bkz.	Bakınız
B.M.	Birleşmiş Milletler
BOİ	Biyokimyasal Oksijen İhtiyacı
BP	British Petrol
BSEP	Karadeniz Çevre Programı
BVI	Black and Veatch International
CAMPs	Kıyı Alanı Yönetimi Programları
CBS	Coğrafi Bilgi Sistemi
Cd	Kadmiyum
CPPs	Pilot Bölge Projeleri
Cr	Krom
ÇED	Çevresel Etki Değerlendirmesi
Çev.	Çeviren
DBTE	Deniz Bilimleri Teknolojisi Enstitüsü
D.E.Ü.	Dokuz Eylül Üniversitesi
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DSİ	Devlet Su İşleri

ESİAD	Egeli Sanayici ve İşadamları Derneği
Fab.	Fabrika
FEED	Avrupa Çevre Eğitim Vakfı
FIFG	Balıkçılığı Yönlendirmek için Parasal Kaynak
GAP	Güneydoğu Anadolu Projesi
GEF	Küresel Çevre Programı
GIS	Coğrafi Bilgi Sistemi
ha	hektar
Hg	Civa
ICAM	Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
UCN	Uluslararası Doğa ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği
ICLEI	Uluslararası Yerel Çevre Girişimleri Konseyi
IFHB	Uluslararası Konut ve Planlama Federasyonu
IPCC	Uluslararası İklimsel Değişiklikler Paneli
IULA-EMME	Uluslararası Yerel Yönetimler Birliği-Doğu Akdeniz ve Ortadoğu Bölge Teşkilatı
İBB	İzmir Büyükşehir Belediyesi
İSO	İstanbul Sanayi Odası
İZSU	İzmir Su ve Kanalizasyon İdaresi
KAY	Kıyı Alanları Yönetimi
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
Kim.	Kimya
km.	kilometre
KOİ	Kimyasal Oksijen İhtiyacı
Komb.	Kombineleri
KTVK	Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu
LOS	Deniz Yasası
Ltd.Şti	Limited Şirketi
m.	metre
M.S.Ü.	Mimar Sinan Üniversitesi
MAP	Akdeniz Eylem Planı
MARPOL	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Sözleşme
md.	madde

MEDCOAST	Akdeniz Kıyı Çevresi Konferansı
MED-POL	Akdeniz'de Kirliliğin Ölçülmesi, İzlenmesi ve Araştırılması Programı
MIT	Massachusetts Teknoloji Enstitüsü
N	Azot
O.D.T.Ü	Ortadoğu Teknik Üniversitesi
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
Org.San.Böl.	Organize Sanayi Bölgesi
PAP	Öncelikli Eylemler Programı
PAP/RAC	Öncelikli Alanlar Programı-Bölgesel Faaliyet Merkezi
R.G	Resmi Gazete
RAC-SPA	Özel Koruma Alanları Bölgesel Faaliyet Merkezi
RAMSAR	Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme
RSP	Bölgesel Denizler Programı
s.	sayfa
San.	Sanayi
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TÇSV	Türkiye Çevre Sorunları Vakfı
TEMA	Türkiye Erozyonla Mücadele ve Doğal Hayatı Koruma Vakfı
TİSK	Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu
Tic.	Ticaret
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TODAİE	Türkiye Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü
TÜBİTAK	Türkiye Bilimsel Tetkik ve Araştırma Kurumu
TÜRÇEV	Türkiye Çevre Eğitim Vakfı
UAS/MHI	Ukrayna Bilimler Akademisi' Sivastopol Deniz Hidrofizik Enstitüsü
UÇEP	Ulusal Çevre Stratejileri ve Eylem Planı
UNCED	Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı
UNDP	Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı
UNEP	Birleşmiş Milletler Çevre Programı
UNESCO	Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü

vb.	ve benzeri
vd.	ve diğerleri
vs.	vesaire
WALD	Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi
WCDE	Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu
WHO	Dünya Sağlık Örgütü
WWF	Dünya Doğal Yaşam Fonu
Yay. Haz.	Yayına Hazırlayan
YASED	Yabancı Sermaye Koordinasyon Derneği
yy.	yüzyıl



## ŞEKİLLER

Sayfa No:

Şekil 1. Sürdürülebilirliğin Kapsamı .....	8
Şekil 2. Kıyı Çizgisi, Kıyı Kenar Çizgisi, Sahil Şeridi .....	49
Şekil 3. Kuzeybatı Avrupa'da Kıyıların Planlama ve Yasama Faaliyetlerine Konu Olma Süreci .....	171
Şekil 4. Disiplinlerarası Sonuçlardan Politika Çevrimine Erişme .....	197
Şekil 5. İzmir Körfezi'nin Kesimleri.....	199
Şekil 6. İzmir Körfezi Yerleşim Haritası.....	203
Şekil 7. İzmir Körfezi'ne Gelen Kirlilik Yükleri ve Körfeze Ulaşma Biçimleri .....	210
Şekil 8. İzmir Körfezi'nin Madde ve Enerji Yükleri ve Bilançoları.....	211
Şekil 9. İzmir Körfezi'ne Dökülen Belli Başlı Dereler.....	220
Şekil 10. İzmir Büyük Kanal Projesi.....	229
Şekil 11. Kordon Düzenlemesi Proje Alanı .....	246
Şekil 12. İzmir Körfezi Kıyı Alanı Yönetim Modeli Teşkilat Şeması .....	284

## TABLolar

Sayfa No:

Tablo 1. Bazı Kıyı Yerleşimlerimizin Yaz Ve Kış Nüfus Oranları.....	140
Tablo 2. Kıyı Yönetimi İle İlgili Olarak Dünyadaki Yaklaşım .....	170
Tablo 3. Kıyı Alanı Kaynakları .....	204
Tablo 4. Kıyı Alanı Kaynakları ve Kullanım Talepleri İlişkisi.....	205
Tablo 5: İzmir Körfez Kirliliğine Çeşitli Kaynakların Katkıları.....	211
Tablo 6. Önemsiz Kirleticiler.....	213
Tablo 7. Önemli ve Önemsiz Endüstriyel Kirleticilerin Sayısı .....	213
Tablo 8. Mücavir Alan İçi Arıtma Tesisi Mevcut Olan İşletmeler .....	214
Tablo 9. Mücavir Alan İçi Arıtma Tesisi Mevcut Olmayan İşletmeler.....	215
Tablo 10. İzmir Körfezi'ne Deşarj Eden Dereler ve Gediz Nehrinin Havza Alanları.....	218
Tablo 11. Körfeze Ulaşan Derelerin Getirdiği Kirlilik Yükleri .....	221
Tablo 12. Kordon Düzenleme Projesi İle Yaratılan Alanlar ve Büyüklükleri .....	244
Tablo 13. Kordon Düzenleme Projesi Toplam Maliyeti .....	245
Tablo 14. İzmir Ormanlarının Alan Bakımından Dağılımı.....	294

## GİRİŞ

Kıyı alanlarının aşırı ve yanlış kullanımları sadece doğal ve kültürel dokunun bozulması ve kirlenmesine yol açmamakta, ayrıca yok olma sürecini de başlatmaktadır. Oysa doğal kaynaklarımız arasında yer alan önemli bir ekonomik potansiyel güç de kıyılardır. Bütün kıyı devletlerinin, mevcut doğal zenginliklerinin envanterini hazırlama ve politika belirleme çalışmalarını yoğunlaştırdığı günümüzde 8333 km.'ye ulaşan kıyılar ve önemsenmeyecek miktarda iç sulara sahip olan ülkemiz için bu konu şüphesiz büyük önem taşımaktadır. Ancak koruma ve kullanma dengesinin sağlanmasında tek bir model uygulaması başarılı olmamaktadır. Bu nedenle büyük ölçüde kentsel yerleşim içinde kalan İzmir Körfezi'nde "koruma-kullanma dengesi"ni sağlamaya yönelik yönetsel bir model arayışı, gittikçe artan ve çeşitlenen sorunlar karşısında önemli bir konu olma özelliğini korumaktadır.

Kıyılar su ve kara yaşamlarının iç içe girdiği doğal bir kaynak durumunda ticaret, taşımacılık, sanayi, konut, dinlenme ve savunma gibi çok farklı kullanımlar için elverişli konum yaratırken bu faaliyetlerden olumsuz olarak etkilenmektedir. Baskı ve çıkar grupları kadar kişisel çıkarların da yoğun faaliyet gösterdiği kıyı alanlarının en az olumsuzlukla etkilenmesini sağlamak için etkili bir yönetsel modelin geliştirilmesi araştırmanın amacıdır.

Kıyı yönetimi konusunda gerek ulusal gerek uluslararası düzeyde yöntem sorunu bulunmaktadır. Bölgenin fiziksel, ekonomik, sosyo-kültürel yapısı, ulusal ve uluslararası platformda taşıdığı önem yönetim modelini etkilemekte ve farklılaştırmaktadır. İzmir Körfezi de gerek konumu gerekse taşıdığı özellikler itibariyle önemli bir alandır. Bu çalışmada bölge ölçeğinde sadece kıyıya ilişkin (kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi, kıyı gibi) hukuki düzenlemeler değil, körfezde ve çevrelediği yerleşimlerde İzmir Büyükşehir bütünü ölçeğinde rol alan kurum ve kuruluşların bugünkü statüsü ve yönetimde üstlendiği rol -varsa yetersizlikler-belirlenerek yerleşime sahip olduğu bozulmamış doğal kaynaklarla geleceğe taşımak açısından bir yönetim modeli geliştirilmesi planlanmaktadır.

Devlet merkezli yönetim anlayışının eleştirilmesi ve çok aktörlü yönetimin tartışıldığı günümüz koşullarında katılımcı bir modelin İzmir Körfezi'nde kıyı yönetimi için uygulanabilirliği ya da başarısı incelenecektir.

İzmir Körfezi'nin büyükşehir bütününe denk gelen yakın etki alanları incelenecektir. Ayrıca kamu yönetimindeki gizlilik nedeniyle istenilen belge ve bilgilere ulaşılamaması da olasıdır. Ancak İzmir Yerel Gündem 21 çalışmalarını yürüten ve eşgüdümü sağlamaya çalışan merkezi ve yerel yönetimlerin bu konuda yardımcı olacağı düşünülmektedir.





## BİRİNCİ BÖLÜM

### SÜRDÜRÜLEBİLİR GELECEK

#### I. NEYİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ?

İçinde yaşadığımız dünya, bugün bile tahmin edilebilecek bir sonun telaşı içine girmiştir. Ancak bu telaş, sadece yaşanan mevcut zaman için değil, gelecek yüzyıllarda, bin yıllarda yaşanılması muhtemel(?) zaman için de duyulmaktadır.

Peki bu telaşın, bu kaygının sebebi nedir? Aslında yanıtlanması çok da zor olmayan bu sorunun cevabını basit bir formül ile özetlemek mümkün olabilir:

**YAŞANILAMAZLIK + YAŞATILAMAZLIK = SÜRDÜRÜLEMEZLİK**

Bu formül de şöyle bir anlatıma karşılık gelmektedir: YAŞAMIN SONU.

Sürekliliğinin sağlanması zorunlu olan doğal kaynaklar, canlı ve cansız çevreyi belirleyen çevre bileşenleridir. Bu yüzden söz konusu kaynakları canlı ve cansız olmak üzere ikiye ayırmak<sup>1</sup> mümkündür.

Canlı doğal kaynaklar, bitki, hayvan ve mikroorganizmalardan oluşan biyolojik çeşitliliğdir. İnsanlar da biyolojik çeşitliliğin bir parçasıdır ve oluşturulan yaşam zincirinin bir halkasıdır. Bu zinciri oluşturan türlerden birinin yok olması, zincirin tamamlayıcısı olan diğer türlerin varlığını da tehlikeye sokmaktadır. Koruma-kullanma dengesi sağlıklı bir şekilde kurulamazsa, kısalan zincir gelecekte insanı da saf dışı bırakabilecektir. Tür kaybı, doğrudan ekonomik yararı olmayan türlerde yoğunlaşmakta, ekolojik dengedeki yeri henüz belirlenmemiş bir çok tür yok olmaktadır. BM Çevre Programı (UNEP) tarafından hazırlanan "Global Biyoçeşitlilik Değerlendirmesi" adlı bilimsel raporda 1000 kadar canlı türün neslinin hızla tükenmekte olduğu<sup>2</sup> belirtilmiştir.

---

<sup>1</sup> Ruşen Keleş, Can Hamamcı (1993); **Çevrebilim**, Imge Kitabevi Yayınları, Ankara, s.60.

<sup>2</sup> Ayşen Türkman (1998); **Yaşanabilir Bir Çevre İçin...**, İzmir Ticaret Odası Yayını, İzmir, s.9.

Cansız doğal kaynaklar ise biyolojik çeşitliliğin devamı için gerekli olan hava, su, toprak gibi yaşam ortamları ve yer altı zenginlikleridir. Bu kaynakların görece önemi ekolojik temelden çok ekonomik niteliklerinden kaynaklanmaktadır. Sınırsız ekonomik büyüme sonucu kaynak tüketimi hızlanmış ve işlevlerini yerine getirememeye tehlikesiyle karşı karşıya kalmışlardır.

Ünlü Yunanlı filozof Platon, doğal kaynakların bilinçsizce kullanılmasına ilk dikkati çekenler arasındadır. "Kritias" adlı yapıtında Platon, Atika'da<sup>3</sup> aşırı ağaç kesilmesi sonucunda yörenin en verimli topraklarının erozyonla kaybolduğunu, dolayısıyla su kaynaklarının zarar gördüğünü yazmıştır. Bugünkü çevrecilerin "biyolojik çeşitliliği koruyalım" sloganının kaynağı da Platon'un ortaya attığı "bolluk, verimlilik, çeşitlilik" prensibine bağlanabilir. Eski Roma döneminde çevrecilik açısından en önemli düşünürlerden birisi de Tacitus'tur.<sup>4</sup> Bugünkü yeşillerin öncüsü olarak nitelenebilecek bu Romalı düşünür, doğal alanların olduğu gibi bırakılması fikrini ilk defa ortaya atan kişilerden biridir. Tacitus, özellikle nehir mecralarının değiştirilmesine ve baraj yapımına karşı çıkmıştır.

Karamsar bir yaklaşımla bu yönüyle ele alınan bir dünya, elbette bir çok faktöre bağlı olarak ortaya çıkacaktır. Ancak bu faktörlerden ikisi sorunun merkezinde yer almaktadır:

Birinci faktör "sürdürülebilir nitelikte olmayan tüketim"<sup>5</sup>dir. Çünkü sorun büyük ölçüde, devamlılığı sağlayacak olan kaynakların dengeli kullanımıyla ilgilidir. İkinci faktör de dünya üzerinde yaşayan insan nüfusunun müthiş bir hızla artmasıdır. Özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde görülen hızlı nüfus artışı yoksullaşmayı ve bozulmayı beraberinde getirmektedir. Bir bakıma kaynakları plansız bir şekilde tüketen nüfus da artmış olmaktadır.

Sürdürülebilir olmayan tüketim modelleri ile birlikte dünyanın artan nüfusu, doğal kaynaklar üzerinde artan oranda baskı yapmaya devam etmektedir. Amerika

---

<sup>3</sup> Eski Yunanistan'da bir yöre.

<sup>4</sup> Sargun A. Tont (1997); **Sulak Bir Gezegen'den Öyküler**, Tübitak Yayınları, Ankara, s.21-22.

<sup>5</sup> Michael Keating (1993); **Değişimin Gündemi**, UNEP Türkiye Komitesi Yayını, Ankara, s.27.

Birleşik Devletleri Başkan Yardımcısı Al Gore, yazılı bir açıklamasında hızla artan dünya nüfusu ile ilgili olarak şu saptamada bulunmuştur:<sup>6</sup>

“İnsanoğlunun varoluşundan İkinci Dünya Savaşı’na kadar dünya nüfusu 2 milyara ulaşmış iken, bir tek kuşakta, benim kuşağımda, 2030 yılına kadar en az 8, belki 9 milyara ulaşacaktır.”

Fiziksel ve biyolojik özelliklere sahip olan doğal kaynakların dünya üzerindeki mevcut varlıkları sınırsız değildir. Yenilenebilir doğal kaynaklar da bozucu faaliyetler sonucu yanlış kullanım tehlikesiyle karşı karşıyadır. Hızla artan insan nüfusu, söz konusu doğal kaynaklar üzerinde ekolojik ve sosyal bir baskı yaratarak, özellikle gelecek nesillere, yaşanabilir bir çevre ile, bırakın sürdürülebilir olmayı kullanılabilir kaynakları bile bırakamama endişesine yol açmaktadır.

Stanford Üniversitesi’nde çalışmalarını sürdüren biyolog Petr Vitousek ve ekibi<sup>7</sup>, yeryüzünün kara üzerindeki yıllık net birincil üretiminin %40’ının doğrudan insan gereksinimlerinin karşılanmasına gittiğini ya da insan faaliyetleri nedeniyle dolaylı olarak kullanıldığını ve yok edildiğini belirtmişlerdir. Bu düşünceye göre yapılacak basit bir hesaplama, insan türü dışında yeryüzünde yaşamını sürdüren milyonlarca canlı türüne kalan oranın sadece %60 olduğu anlaşılmaktadır. Ancak günümüzdeki nüfus artış oranlarının bu şekilde sürmesi sonucu söz konusu payın 2030 yılında %80’lere ulaşma tehlikesi bulunmaktadır. Ayrıca kişi başına düşen tüketimin artması bu süreyi daha da kısaltabilir. İnsanların, yeryüzünün devam eden yaşam dinamiğini artan oranda gasp etmesi, doğal sistemlerin çöküşünü daha da hızlandıracaktır. Ancak Vitousek ve ekibinin belirttiği gibi, “öyle görülüyor ki, büyümenin sınırlarının, günümüzün karar vericilerini ilgilendirmeyecek denli uzakta olduğunu düşünenler, bu biyolojik gerçekliklerin farkında değiller”.

Günümüzde geçerli olan tüketim sistemi su, hava ve toprak gibi “yenilenebilir” sandığımız doğal kaynakların kirletilmesinin veya yararlanılabilen biçiminin dışında kalmasının nedeni olmaktadır. Dünyanın sahip olduğu söz konusu

---

<sup>6</sup> A. Nihat Gökyiğit (1997); “Çevre ve Sanayileşme”, **Egevizyon**, Yıl:5, Sayı:18, ESİAD, İzmir, s.31.

<sup>7</sup> Lester R. Brown vd. (1998); **Gezegenimizi Kurtarmak-Küresel Ekonominin Çevresel Olarak Sürdürülebilirliği**, Tübitak-Tema Vakfı Yayınları, Çev.Sinem Gül, Ankara, s. 100.

kaynakların böyle bir tüketim anlayışına uygun olmadığı gibi yeterli bulunmadığı unutulmamalıdır.

Başta gelişmiş ülkeler olmak üzere, tüm toplumların giderek daha fazla tüketim eğilimine sahip olduklarını görüyoruz. Kısacası bu toplumlar, gelecek senaryolarını, karşılaşılabilecekleri sorunların farkında olmaksızın, “ürettiklerinden çok tükettikleri” bir dünya üzerine kurmaktadır.

Bu noktada, sürdürülemezlik bağlamında gelişmiş toplumlar ile gelişmekte olan veya az gelişmiş toplumlar arasındaki tüketim dengesizliği karşımıza çıkmaktadır. Her şeyden önce kaynakların devamlılığı, bir dengeyi ifade etmektedir. Sürdürülebilirlik, ekonomik çevre ve kültürel kaynaklar arasında uzun dönemli entegre ve sistematik bir denge sağlamayı gerekli ve kaçınılmaz kılmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri Başkanlarından Thomas Jefferson, 6 Eylül 1789'da yaptığı bir konuşmasında<sup>8</sup> “Dünya hepimize aittir. Bir kuşak kendi yaşam sürecinde üreyebileceğinden daha fazla borç bırakmamakla yükümlüdür” şeklinde bir ifade ortaya koyuyordu.

Amerika Birleşik Devletleri Başkan Yardımcısı Al Gore yine bir açıklamasında, tüketim dengesizliğine yönelik düşüncelerini<sup>9</sup> şu şekilde belirtmiştir:

“1 Amerikalı çocuk doğduğunda, 30 Hintli çocuğun dünyaya gelmesine ve yaşamasına eşdeğer katı atık üretir. Bir başka deyişle 1 Amerikalı çocuk, 30 Hintli çocuk kadar doğal kaynakları tüketir”.

İşte böylesine yaratılan bir dengesizlik, sürdürülebilir doğal kaynakların bir yandan gelişmiş toplumlarca, daha fazla büyüyebilme hedeflerinin gerçekleştirilmesine bağlı olarak, diğer yandan da az gelişmiş toplumlarca, gelişmiş toplumlar düzeyine daha çabuk gelebilmek amacıyla, tutarsız bir şekilde yok edilmesine neden olmaktadır.

---

<sup>8</sup> Mahir Fisunoğlu (1998); “Sürdürülebilir Kalkınma ve Ekonomi”, **Sürdürülebilir Kalkınmanın Uygulanması**, TÇV Yayını, Ankara, s.13.

<sup>9</sup> Hayrettin Karaca (1995); “Sürdürülebilir Bir Yaşam İçin İnsan Verimliliği”, **Yeni Türkiye**, Yıl:1, Sayı:5, Ankara, s.66.

Gelişmiş toplumlar, kendi sahip oldukları doğal kaynakları tüketmekle kalmayıp, az gelişmiş toplumların sahip oldukları ancak finans kaynaklarının yetersizliği nedeniyle kullanamadıkları ya da işletemedikleri doğal kaynakları da hızla tüketmektedirler. Gelişmekte olan ülkeler, gelişmiş ülkelerin kaynakları tüketme hızını azaltmalarını ısrarla istemekte ve kaynakların % 40'ının dünya nüfusunun % 5'inin tarafından kullanıldığını, bu % 5'in de gelişmiş ülkeleri kapsadığını belirtmektedir.<sup>10</sup> Bu dengesizliğin dikkate alınması zorunludur. Söz konusu dengesizlik sürdüğü sürece, fakirliğin kol gezdiği toplumlarda yaşayan insanlardan, yararlandıkları doğal kaynakları korumalarını beklemek de güç olacaktır.

Buradan hareketle tüm ülkeler sürdürülebilir tüketim modellerini ortaya koymak zorundadırlar. Böyle bir hedef de ancak gelişmiş ülkelerin önderliğinde bir çaba ile gerçekleştirilebilir. Bu yüzden sürdürülebilir olmayan tüketimden dolayı ortaya çıkan doğal kaynak taleplerimizi, dünyadaki sınırlı kaynaklara bağımlılığı en aza indirgeyen ve dünyanın taşıma kapasitesi ile daha uyumlu olan bir tüketim anlayışına göre gözden geçirmemiz gerekmektedir.<sup>11</sup>

Doğal kaynakların kullanılmasında, günümüzde ve gelecekte bireylere en yüksek faydayı sağlayabilmek için, yenilenebilir kaynakların toplam ihtiyaçlar ile uygun bir şekilde devam ettirilmesi, yenilenebilir kaynakların yenilenemez kaynaklara ikame edilerek kullanılması gerekmektedir. Doğal kaynaklarla beşeri kaynaklar arasında olumlu ve ılımlı bir denge kurulması sürdürülebilirliğe doğru atılan en önemli adımlardan biridir.<sup>12</sup>

Bu yüzden toplumlar, yüksek kaliteli, tükenmemiş bir doğa ile hızla artan nüfus ve kentleşmeden doğan kullanma arasında nasıl bir tercih yapacağına karar vermelidir.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (1993); **TOBB Çevre Kurulu Raporu**, Ankara, s.14.

<sup>11</sup> Michael Keating (1993); **a.g.e.**, s.27-28.

<sup>12</sup> Koray Başol, Nevzat Gümüş (1993); **Ege Bölgesinin Doğal Ortam Koşulları ve Doğal Kaynakları**-SEGES Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar-2, ESIAD Yayınları, No:93, İzmir, s.5.

<sup>13</sup> S.Erol Uluğ (1992); "Çevre Kirliliğinin Boyutları", **İnsan Çevre Toplum**, Yay. Haz:Ruşen Keleş, İmge Kitabevi, Ankara, s.18.

Sürdürülebilirlik yolunda tehdit olarak görülmesi gereken unsurlarla ilgili genel bir açıklamadan sonra "sürdürülebilirlik" kavramının neyi ifade ettiğine ve kapsamının ne olduğuna dair açıklamalarda bulunmak yerinde olacaktır.

## A. Sürdürülebilirlik Kavramı ve Kapsamı

1980'lerin sonlarına doğru literatüre girmiş olan "Sürdürülebilirlik" kavramı, farklı yaklaşımlarla karşımıza çıkmaktadır. Sürdürülebilirlik kavramı ile ilgili olarak ekolojik tabanlı yaklaşımlarda bulunduğu gibi, kalkınma tabanlı yaklaşımlara da rastlanmaktadır. Doğal olarak "Neyin Sürdürülebilirliği?" sorusu ile karşı karşıya kalınmaktadır.

### 1. "Sürdürülebilirlik" Nedir?

Sürdürülebilirlik, çevrenin taşıma kapasitesinin kaldıracağı bir şekilde, yaşam standartlarının artırılması ile ilgili bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Sürdürülebilirlik kavramı, sürdürülebilir kalkınmayı sağlamak amacıyla geliştirilmiştir.

Aslında sürdürülebilirlik, çevre bileşenleri olarak doğal kaynakların sürdürülebilirliği anlamına da gelmektedir. Sürdürülebilir anlatımında, doğal kaynaklar, yalnız günümüz neslinin değil gelecek nesillerin ihtiyaçları da göz önünde bulundurularak kullanılmaktadır.

Sürdürülebilirlik kavramını bu anlamda formüle edildiğinde,<sup>14</sup>

Doğal Kaynak Kullanım Miktarı / Doğal Kaynak Üreme Miktarı =

Eşitliğini karşılayan sayı;

- 1'den büyük ise, doğal kaynak fazla tüketilmektedir, bu da sürdürülebilir olmayan bir tüketimi ifade etmektedir;
- 1 ise, doğal kaynak üretimi ve tüketimi eşit durumdadır;

---

<sup>14</sup> Murat Meşhur (1995); "Çevre Duyarlı Planlama", *Yeni Türkiye*, Yıl:1, Sayı:5, Ankara, s.279.

Sürdürülebilirlik tanımları çerçevesinde benzer bir tanım da “Yerel Gündem 21 Model Toplumlar Programı” kapsamında yapılan tanımdır:<sup>16</sup>

“Sürdürülebilir kalkınma temel çevresel, sosyal ve ekonomik hizmetlerin, doğanın canlılığını tehlike altına sokmadan gerçekleştirilmesi ve bu hizmetlere bağlı olarak sosyal hizmetler ve yapılar kurulmasıdır.”

Uluslararası örgütlerce benimsenen bir diğer sürdürülebilirlik tanımı ise şudur:

“Sürdürülebilir kalkınma, ülkenin gelişme hedeflerine, doğal-kültürel varlıkları yitirmeden ve çevreyi bozmadan ulaşmasına ilişkin tüm çabalardır”<sup>17</sup>.

Yine bir diğer tanıma göre sürdürülebilirliğe ilişkin şöyle bir ifade yer alır;

Fiziki ve beşeri sermayeye yapılan yatırımların değeri, kullanılan doğal kaynakların değerine en az eşit olmalıdır ki kalkınma sürdürülebilir olsun.<sup>18</sup>

---

<sup>15</sup> ICLEI (1997); **Avrupa Yerel Gündem 21 Planlama Rehberi**, Çev.T.Albayrak, G.Celik,G.Okyay, Bursa, s.31.

<sup>16</sup> ICLEI (1997); **a.g.e.**, s.31.

<sup>17</sup> Nüzhet Kahraman (1994); “Sürdürülebilir Kalkınma ve Turizm”, **I. Turizm Sempozyumu**, İzmir, s. 138.

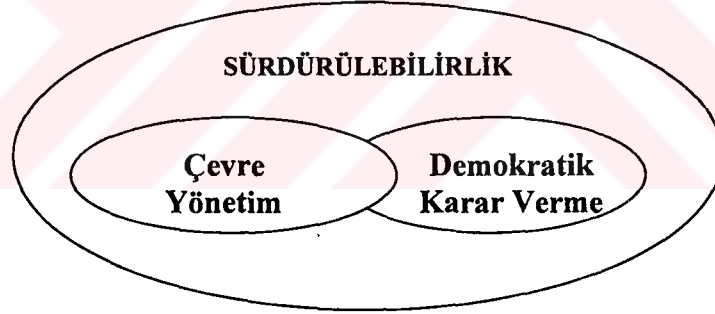
<sup>18</sup> Mahir Fisunoğlu (1989); **Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı Bildirileri**, TÇSV Yayını, Ankara, s.39.

Görüldüğü üzere, yapılan sürdürülebilirlik tanımları birbirlerine çok yakın ifadeler içermektedir ve söz konusu ifadeler belki bir noktayı ihmal etmektedir. Yapılan tanımlar, çoğu kez herhangi bir varlığın ya da kaynağın oluş durumunun varlığını sürdürülmesi olarak ele alınmaktadır. Ancak sürdürülebilir kalkınma, sabit bir uyum değil daha çok bir değişimdir<sup>19</sup>. Unutulmaması gereken bir nokta, dünya üzerindeki varlıkların sürekli olarak değişebilme özelliğine sahip olmalarıdır. Sürdürülebilirlik kavramına yaklaşıırken varlıkların bu dinamik özelliği göz ardı edilmemelidir. Önemli olan varlıkların sürdürülebilir özelliklerinin sürdürülebilmesidir.

## 2. Sürdürülebilirliğin Kapsamı

Sürdürülebilirlik, kapsamının içeriğiyle hem çevresel konuları hem de demokrasi değerlerini kendi içinde barındırmasıyla basit bir hiyerarşik yapı olarak değerlendirilebilir.

Bu yapıyı bir şekil ile şematize etmek mümkündür<sup>20</sup>:



**Şekil 1.** Sürdürülebilirliğin Kapsamı

**Kaynak:** ICLEI (1997); **Avrupa Yerel Gündem 21 Planlama Rehberi**, Çev.T.Albayrak, G.Celik,G.Okuyay, Bursa, s.31.

Çevre yönetim prensibi ve demokratik karar verme prensibi sürdürülebilirliğin olmazsa olmaz koşullarıdır. Çevre yönetim prensibi, mevcut zaman içerisinde uygulanır ve sürdürülebilirlik sağlandığı sürece her nesilde devam eder. Ancak sürdürülebilirlik demokratik karar verme prensibinden bağımsız olarak

<sup>19</sup> Birol Ertan, Kıvılcım Akkoyunlu (1991); "Çevre ve Sürdürülebilir Kalkınma", **Mülkiyeliler Birliği Dergisi**, Ankara, Sayı:133, s.66.

<sup>20</sup> ICLEI (1997); **a.g.e.**, s.31.



gerçekleştirilemez. Bu ilkeden bağımsız olarak yürütülen bir çevre de belli bir noktaya kadar yönetilebilir.

Sürdürülebilirlik, çevresel açıdan bir anlam ifade ederken, ayrıca kaynakların dengeli bir şekilde kullanılmasına ilişkin çevresel yönetim prensibi ışığının altında, nesillerarası demokrasi ve sosyal eşitlik kavramını gerçekleştirmeye dönük bir ilke olarak da karşımıza çıkmaktadır. Zaman içinde demokrasi ve eşitlik anlayışı, gelecek nesilleri de içine alan bir olgudur. Bugünün ihtiyaçlarını gelecek ihtiyaçlarından ayrı tutmamak, sürdürülebilirlikte zaman açısından demokratik bir öge olmaktadır. Aynı şekilde zaman içinde demokrasi ve eşitlik anlayışını benimseyen sürdürülebilirlik düşüncesinin, coğrafik ve mekansal anlamda yani çevresel değerler anlamında da demokrasi ve eşitlik anlayışını reddetmesi düşünülemez.

Sürdürülebilirlik, kavram olarak toplum içinde tek bir noktayı hedeflememektedir. Sürdürülebilir bir yaşam oluşturma çabası, toplumu oluşturan tüm kurumlarda ortak bir çabayı ifade eder. Örneğin tüketim kalıplarında gerçekleştirilecek bir iyileştirme, demografik düzenlemelerden özellikle nüfustan ayrı düşünülemez. Yine sürdürülebilirlik düşüncesine uygun teknolojilerin seçimi, toplumun sosyal ve kültürel yapısından, toplumsal örgütlenmelerden bağımsız tutulamaz. Buradan hareketle, küresel bir toplumu oluşturan birbirine bağımlı parçaların tek başlarına sürdürülebilirliği düşünülemez.

Sürdürülebilirlik kapsam olarak geniş bir kavramdır. Ancak bu genişliğin içerisinde dar anlamda değişimler önerebildiği gibi, devamlılığı sağlama açısından daha derin değişimlerin yapılması gerektiğini de topluma sunabilir. Nüfusun denetim altında tutulmasından yoksulluğun azaltılmasına, teknoloji alternatiflerine, tüketim modellerinde iyileştirme yapılmasına, açlık/kıtlık sorunlarına, biyolojik çeşitliliğin sağlanmasına, kaynakların kullanıma yeter kısmının saptanmasına kadar bir çok toplumsal parçaya işaret eden öneriler getirmektedir.

Demek ki sürdürülebilirlik kavramı, yalnızca ekolojik hareketin çevre kirliliğini önleme anlayışını amaç edinen değil, toplumsal yansımaları çok daha geniş olabilecek bir kavramdır. Ancak bu yansımaların uygulanabilirliği, tek başına sürdürülebilirlik kavramı ile mümkün değildir. Uygulanma başarısı, toplumsal ve

siyasal mücadelelerin gerçekleştiği yönetimlerin, söz konusu amaca hizmet edip edemeyeceklerine bağlıdır.

## **B. Çevre İle Duyarlı Gelişme Anlayışı: Sürdürülebilir Kalkınma**

Çevre sorunlarının, 70'li yıllara gelindiği süre içerisinde giderek arttığını ve gerekli önlemlerin alınmaması durumunda canlı yaşamının daha büyük riskler altına gireceğini gören Batılı bilim adamları ve sanayiciler, tepkilerini evrensel boyutta duyurmaya başlamışlardır.

1971'de Roma Kulübü tarafından MIT (Massachusetts Institute of Technology) uzmanlarına hazırlatılan ve 1972 yılında gelişmiş ülkelerin az gelişmiş ülkelere bir öneri olarak sunulan "Büyümenin Sınırları (The Limits to Growth)<sup>21</sup> adlı raporda "Sıfır Büyüme (Zero Growth)" modeli ortaya atılmıştır<sup>22</sup>. Modelin temel mantığı, gelişmiş ülkelerin ekonomilerini geliştirebilmek ve belli bir refah düzeyine ulaşabilmek için, bugüne değin çevreyi yeteri kadar tahrip ettikleri ve bunda da başarılı oldukları düşüncesinden hareketle, gelişmekte olan ülkelerin de benzer bir hataya düşerek en azından dünyanın diğer kısmının bozulmadan kalması düşüncesine dayanıyordu. Gerçeklikten uzak ve abartılı bulunan model, o dönemde gelişmekte olan ülkelere eşitlik unsuruna ters düştüğü düşüncesiyle, haklı olarak büyük tepkiler görmüştü. Roma Kulübü'nün söz konusu raporunun az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerin kalkınma çabalarına yönelik bir "tuzak" olduğu ileri sürülmüştü. Gelişmiş ülkeler böyle bir model ile, kirletici sanayilerin kendilerini doğrudan tehdit etmeyen az gelişmiş ülkelere kurulmasını teşvik ediyor, böylece sermayelerini bu ülkelere kirlenme riski taşımaksızın arttırmayı amaçlıyorlardı. Böyle bir karşı tepki üzerine, yaklaşık 15 sene sonra modelin içeriği yumuşatılarak "sürdürülebilir kalkınma" gibi bir slogan ortaya atılıyordu.

Sürdürülebilir kalkınmada iki nokta önemlidir. Birincisi, toplumların kalkınma süreçleriyle hem evrensel hem de ulusal düzeyi ile ilişkilidir. Bu kavram kalkınma sürecinin çevreye zarar vermeye başladığı anlaşıldıktan sonra ortaya çıkmıştır.

---

<sup>21</sup> Haydar Karabey (1978); **Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi** (Yayınlanmış Doktora Tezi), M.S.Ü.Yayın No:2, İstanbul, s.9-10.

<sup>22</sup> Tahir Çalgüner (1999); "Sürdürülebilir Kalkınma mı? Dayanılabılır Kalkınma mı?", **Çevre ve İnsan**, T.C. Çevre Bakanlığı, Sayı:43, Ankara, s.57.

Geçmişte ülkeler gelişme ve ekonomik kalkınmayı hiçbir zaman çevreyle bağlantılı olarak ele almamışlardır. İkincisi ise, çevre ve kalkınmanın birbirine zıt ya da bağımsız birer kavram olmadıkları bilinmelidir.<sup>23</sup>

Daha önce dar kapsamlı kirlenme sorunları ve bunların ortadan kaldırılmasına yönelik kısa vadeli çözümler olarak algılanan çevre, bugün kendini doğal, ekonomik, sosyal ve kültürel değerlerin bütünü olarak göstermeye başlamıştır. Bu gelişmeyi belirleyen en önemli faktör de sosyal ve ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilmesinde kullanılan kaynakların hızlı ve geri dönüşmez bir şekilde tahrip edilmesidir.<sup>24</sup>

Sürdürülebilir Kalkınma, aslında yeni bir kavram değildir. Bir yönüyle klasik büyüme kuramının temel unsurlarından birini savunmaktadır. Bu kavramın asıl köklerini Ricardo ve Malthus'a kadar götürmek mümkündür. Her ikisi de ekonomik büyümeye "doğal sınırlar" getirilmesini ileri sürmüşlerdir. Ricardo, toprak kaynaklarının sınırlı olmasından bahsederken, Malthus ise artan nüfus ile kaynaklar arasında ilişki kurarak, büyümenin "doğal" sınırları olduğunu, bu sınırlara bir kere ulaşıldıktan sonra daha fazla mal üretmenin mümkün olmayacağını savunmuştur<sup>25</sup>. Bu düşüncesinin temeli, nüfus artışının geometrik bir ilerlemeye tabi iken, doğal kaynak artışının aritmetik bir ilerlemeye tabi olmasıdır, yani nüfus 25 yılda bir kat artarken, doğal kaynaklar çok daha ağır bir hızla artmaktadır<sup>26</sup>

Kaynak dağılımı yaklaşımı içinde ele alınan "Çevre-Üretim" sorunsalının doğru çözümü, büyümenin kaynakların gelecekte de kullanılmasına olanak tanıyan bir hızla sürdürülmesi olacaktır. Kaynak tabanını, büyümeyi gelecekte de sürdürmeye olanak sağlayacak biçimde korumayı esas alan böyle bir büyüme hızı

---

<sup>23</sup> Hüsnü Sıvalıoğlu (1998); "Çevre Kalkınmanın Hem Kaynağı Hem Sınıridir", **İşveren**, Cilt:36, Sayı:7, s.6.

<sup>24</sup> Nuri Tüfekçioğlu (1998); "Çevre ve Kalkınma, Birbirini Tamamlayacak Kesitte Ele Alınmalıdır", **İşveren**, TISK, Cilt:36, Sayı:8, s.22.

<sup>25</sup> Çelik Aruoba (1992); "Çevre Ekonomisi, Gelişme Ekonomisi", **İnsan Çevre Toplum**, Yay. Haz:Ruşen Keleş, İmge Kitabevi, Ankara, s.137.

<sup>26</sup> Ruşen Keleş, Can Hamamcı (1993); a.g.e., s.51.

aynı zamanda kaynakların üretim/tüketim ile çevre arasındaki statik dağılımındaki en uygun çözümü sağlayacaktır.<sup>27</sup>

Uzun dönemli ve sürekli bir kalkınma, ulaşılmaması gereken bir hedef olarak kabul edilirse, kısa vadeli hedefler pahasına doğal kaynakları savurgan bir tutumla tüketmek, gelecekte kalkınmayı tıkanma noktasına getirecektir.

Sürdürülebilir kalkınma kavramına karşı geliştirilen bazı yaklaşımlar bulunmaktadır. Bunların en önemlilerinden biri, "sürdürülebilir kalkınma yerine sürdürülebilir yaşam" anlayışıdır<sup>28</sup>. Bu anlayışa göre, sürdürülebilir kalkınma tüketme ve kirlenme anlamına gelmektedir. Tüketme ve kirlenme, bütün canlı yaşamının devamını riske attığı için bu hedef yargılanmalıdır. Çünkü kalkınmanın içinde üretim, tüketimin içinde ise kirlenme vardır. Bütün canlıların gelecekte yaşamlarını sürdürmelerinin tek garantisi olacak bir yaşam anlayışını, "yeterini bulmamız ve onda karar kılmamız" ilkesini temel alacak yeni bir düzende aramamız gerekmektedir.

Sürdürülebilir kalkınma kavramının beraberinde getirdiği fikirleri; doğal sermayeyi tüketmeyen, gelecek kuşakların da kendi ihtiyaçlarını karşılayabilme olanaklarını ellerinden almayan, ekonomi ile ekosistem arasındaki dengeyi koruyan, ekolojik açıdan sürdürülebilir nitelikte olan ekonomik kalkınma olarak özetleyebiliriz.<sup>29</sup>

Doğal kaynaklar yönünden çevre, ekonominin temelini oluşturduğuna ve ekonomi de çevrede yaşayan insanların hayatlarını sürdürmeleri için gerekli olduğuna göre birlikte varolmak durumundadırlar. Aralarındaki yakın bağ ile de çevre-ekonomi dengesinin sağlanması, insan yaşamının sürdürülebilirliği açısından hayati bir önem taşır.

---

<sup>27</sup> Ömer Kuleli, Arslan Sonat vd. (tarihsiz); "Türkiye'de Çevre", **Türkiye'nin Sorunları Dizisi-13**, Yeni Yüzyıl Kitaplığı, Emlakbank.

<sup>28</sup> Hayrettin Karaca (1998); "Sürdürülebilir Kalkınma Yerine Sürdürülebilir Yaşam", **İSO Dergisi**, Sayı:388, İstanbul, s.30.

<sup>29</sup> Fikret Berkes, Mine Kışlalıoğlu (1990); **Ekoloji ve Çevre Bilimleri**, Remzi Kitabevi, İstanbul, s.325.

Kalkınmanın sürdürülebilirliği ve kabul edilebilirliği, çevrenin ekonomik gelişmenin kaynağı ve sınırı olduğu düşüncesinin benimsenmesine bağlıdır. Bu anlayışla, ekonomik bakımdan gelişmenin sürdürülebilirliği, aynı zamanda çevre sağlığının sürdürülmesini gerekli kılmaktadır. Bu iki olgu, ilk bakışta birbirlerinin varlığını tehlikeye sokan bir özelliğe sahip gibi görünebilirler. Ekonomik büyüme, çevreye zarar riskini her zaman yanında taşır. Çünkü büyüme, çevresel kaynaklar üzerine artan bir yük getirir. Ancak, sürdürülebilir kalkınma kavramını model alan politika yapımcıları, büyüyen ekonomilerin kendi ekolojik kökenlerine sıkıca bağlı kalmasını, böylelikle büyümenin uzun süre devam etmesine olanak tanımasını güvence altına alacaklardır.<sup>30</sup> Çevre ve ekonomi arasında sürdürülebilir bir kalkınma politikası ile dostça bir uyum sağlanabilecektir.

Kalkınmanın çevre ile uyumlu bir şekilde sağlanabilmesi, şu temel hedeflerin gerçekleştirilebilirliğine bağlıdır:

- Daha az kaynakla daha fazla üretme: Bu anlayış, kit kaynakların daha verimli bir şekilde kullanılmasını gerekli kılar. Kaynak israfını reddeder.
- Çevreye bilinçli ve tutarlı yaklaşım: Bütüncül bir yaklaşım içerisinde çevre sorunlarını ortaya çıkmadan engelleyecek “önleyici yaklaşım”ı esas alır.
- Salt Kalkınma merkezli yaklaşıma son verilmesinin gerekliliği: “Her şeye rağmen kalkınma” anlayışını reddeder.
- Ulusal ve uluslararası alanda eşit gelişme: Ülkeler arasındaki dengesiz gelişme ve refah uçurumu azaltılarak sürdürülebilirlik yolunda çevre adına kalkınmadan verilecek ödümler arasında da denge sağlanmasını esas alır. Çünkü, esas olan gelişmişlik-gelişmemişlik kriterine göre değil, yeryüzünde yaşayan tüm canlıların ortak geleceğinin sürdürülmesidir.

---

<sup>30</sup> Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu (1989); **Ortak Geleceğimiz**, Çev: Belkıs Çorakçı, TÇSV Yayını, Ankara, s.69.

## II. ULUSLARARASI BİR İLKE OLARAK SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

1970'lerden günümüze kadar geçen sürede kaynakların kullanım sorununa ilişkin çevre duyarlı anlayış, ulusal sınırların önemini hızla kaybettirmeye başlamış, bu oranda ülkeleri birbirine yaklaştırmıştır. Çünkü bu dönem içerisinde, yaşadıkları dünyanın tek bir ekolojiye ve tek bir geleceğe sahip olduğunun farkına varmışlardır. İnsanlar da bu ortak geleceği, şimdiki ve sonraki nesillerle paylaşmak zorundadırlar.

Kalkınmanın zaman içinde sürdürülebilir olması gereğinden hareketle doğal kaynakların kullanımını da zaman içinde sürdürülebilir kılmak gerekmektedir. Bu yaklaşım ile 1980'lerin ikinci yarısında sürdürülebilir kalkınma kavramına ulaşılmıştır.<sup>31</sup>

1980 yılında IUCN (Dünya Koruma Birliği), UNEP (Birleşmiş Milletler Çevre Programı) ve WWF (Dünya Doğal Yaşam Fonu) tarafından düzenlenen "Dünya Çapında Koruma Stratejisi Toplantısı"nda "Sürdürülebilir Kalkınmanın Hizmetinde Olan Canlı Kaynakların Korunması" adlı bir rapor yayınlanmıştır<sup>32</sup>. Ancak kalkınmanın doğal kaynakları yok etmeden ve sürdürülebilir bir şekilde gerçekleşmesi için gerekli ilkeler ve kararların altyapısı 1987 yılında Brundtland Raporu'nda oluşturulmuş ve geçerlilik kazanmıştır.

### A. 1987 Brundtland Raporu (Ortak Geleceğimiz)

Bilinçsiz ve plansız bir kullanım sonucu doğal kaynakların yok olma sürecine girmesiyle, konunun uluslararası platformda ele alınması önem kazanmıştır. Birleşmiş Milletler tarafından 1985 yılında oluşturulan bir komisyon tarafından, 1987 yılında Kenya'nın başkenti Nairobi'de bir toplantı düzenlenmiş ve sürdürülebilir bir gelecek için uygulanacak ilke ve kararlar belirlenmiştir. İşte, sürdürülebilirlik kavramı, ilk olarak söz konusu toplantıda "Ortak Geleceğimiz" adı ile ifade edilen ve Komisyon başkanlığını BM Genel Sekreteri eski Norveç Başbakanı Gro Harlem Brundtland'ın yapmasından dolayı Brundtland Raporu olarak anılan

---

<sup>31</sup> Öznur Özer vd. (1991); "Doğal Kaynakların Kullanımında Koruma-Kullanma Dengesi ve Çevresel Etki Değerlendirmesi", **Türkiye Jeoloji Kurultayı Bülteni-6**, Ed.Tuncay Ercan, TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası, Ankara, s.152.

<sup>32</sup> Nüzhet Kahraman (1994); **a.g.m.**, s. 139.

rapor ile dünya gündemine girmiştir. Brundtland Raporu'nda "dünyanın geçmişten miras değil, gelecekte alınmış bir borç olduğu" anlayışı getirilmiş<sup>33</sup> ve sürdürülebilir kalkınma bu anlayış içerisinde somutlaştırılmıştır.

Ekonomik kalkınma ve büyümeyi sağlamak için yürütülen sanayileşme uğraşlarının yan etkileri raporun hazırlanmasına neden olan gelişmelerden biridir. Çünkü ekonomik kalkınma ve büyüme için, "yarınımız ne olacak?" kaygısına düşmeden sınırlı olan kaynakların sınırsızca kullanılmasından hareketle, gelecekte kaygı duyan komisyon, bu gidişin durdurulmasına yönelik bir uyarı olarak, üretim-tüketim ilişkilerinde belli bir bilincin, sorumluluğun oluşması için bu raporu hazırlamıştır. "Ortak Geleceğimiz" raporu, ortak bir sorumluluğun ortak ürünü olarak karşımıza çıkmıştır<sup>34</sup>.

Brundtland Raporu'nda sürdürülebilirlik kavramı, iki temel unsuru bünyesinde barındırmaktadır:

Birincisi günümüzün ihtiyaçlarının karşılanması, diğeri ise doğadan yararlanmanın hem bugünün hem de gelecek ihtiyaçlarının karşılanmasını garanti altına alacak bir şekilde sınırlanmasıdır.

Sürdürülebilirlik kavramının dünyanın gündemine girmesi, tepeden inme bir şekilde olmamıştır. Bu kavramın uluslararası anlamda ele alınmasının temelinde, "kalkınma için gerçekleştirilen her eylemin meşru sayıldığı ve kalkınma uğruna bilinçsizce tüketilen kaynakların yok edilmesi sürecinin sorgulanmadığı" 1960'lı yılların kalkınmacı ideolojisine bir tepki olarak ortaya çıkan ve 1970'li yıllara damgasını vuran çevre hareketlerinin etkileri vardır. İşte Brundtland Raporu, 1980'li yıllarda, 1960'ların kalkınmacı ideolojisi ile 1970'lerin çevreci anlayışının uzlaştırılması amacına hizmet etmiştir.

---

<sup>33</sup> Zerrin Toprak Karaman (1998); **Çevre Yönetimi ve Politikası**, İzmir, s.275.

<sup>34</sup> Selma Erdal (1991); "Sürdürülebilir Bir Ekonomik Kalkınmanın Sağlanmasında Eğitimin Rolü", **Ekonomik Büyüme ve Çevre Korunması-İnceleme Yarışması IV**, YASED, İstanbul, s.99.

Brundtland Raporu'nu hazırlayan BM Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu'nun, değişimin küresel gündemi içerisinde belirttiği hedeflerden ikisi<sup>35</sup> şudur:

- 2000 yılını ve daha sonrasını kapsayacak, dengeli ve sürekli bir kalkınmayı hedefleyen uzun vadeli çevre stratejileri önermek,
- Çevre konusunda duyulan kaygıları yönlendirmek değişik ekonomik kalkınma düzeyinde bulunan ülkelere arasında işbirliği sağlamak, insan-kaynak ilişkisini çevre-kalkınma bağlamında ele alarak ortak amaçlar belirtmek.

Bu rapora göre sürekli ve dengeli bir kalkınma politikası ile amaçlanan noktalar<sup>36</sup> ise şunlardır:

- Halkın karar verme işlevi içinde etkili bir katılımı sağlayan bir politik sistem,
- Kâr sağlayabilen, ancak teknik bilgileri bağımsız ve sürekli bir bazda geliştirebilen bir ekonomik sistem,
- Dengesiz gelişmeden oluşan sorunları kendi içinde çözen bir toplum düzeni,
- Gelişmeyi ekolojik bazda düzenleyen sınırlandırmaları kabul eden bir üretim şekli,
- Yeni çözümleri araştıran bir teknolojik sistem,
- Sürekli ve dengeli bir para değeri ve ticari ilişkiyi destekleyen bir uluslararası sistem,
- Kendi hatalarını düzeltebilen, yumuşak bir yönetim sistemi.

Bu rapora göre öncelikli konular, nüfus, gıda, tarım, enerji, endüstri, sağlık, insan yerleşimleri, uluslararası ekonomik ilişkilerde çevre-ekonomi işbirliği olarak sayılmıştır.

---

<sup>35</sup> Ruşen Keleş, Can Hamamcı (1993); a.g.e., s.148.

<sup>36</sup> Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (1993); a.g.r., s.19.



Rapor, politika önerileri sunmamakta, onun yerine mevcut sorunlar ve önleme zorlukları üzerinde durmaktadır. Bütüncül bir planlama yaklaşımının zorunluluğuna işaret etmekte, hiçbir ülkenin kendini diğer ülkelerden soyutlayarak sürdürülebilir bir kalkınmayı gerçekleştiremeyeceğini belirtmektedir. Uluslararası ilişkilerde değişim zorunluluğunu ortaya koyarken, Dünya Bankası'nın liderlik rolünün sürdürülebilir kalkınma açısından önemi üzerinde durmaktadır.

Ortaya koyduğu bu düşüncelere rağmen, rapor çeşitli eleştirilere maruz kalmıştır.<sup>37</sup> Örneğin Almanya başta olmak üzere bazı gelişmiş ülkelerin çevre grupları, "Alliance for Sustainable Development / Sürdürülebilir Kalkınma İçin Birlik" adı altında bir birleşerek kendi raporlarını sunmuşlardır. Söz konusu raporda, Brundtland Raporu'nu, ortaya koyduğu/dikkati çektiği yararlı bilgiler ve çevre konusunda uluslararası bir tartışma ortamı yaratması bakımından överlerken, raporun esaslı bir değişim getirmeyeceği belirtilmiştir. Çevrenin bozulmasına neden olarak yoksulluğun gösterilmesini ve çare olarak büyüme zorunluluğu fikri reddedilmiştir. Batı tipi büyüme anlayışının yanlışlığını ve gelişmenin dışarıdan değil, ülkenin kendi içinden gelmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Buna örnek olarak ise, Hindistan'ın İngiltere'nin yaşam standartlarına ulaşma şansının ne olduğuna dair bir soruya Ghandi'nin vermiş olduğu cevabı ileri sürmüşlerdir: "İngiltere'ye bu zenginliğe ulaşmak için dünya kaynaklarının yarısı gerekti. Hindistan gibi bir ülkeye kaç tane gezegen ister?"

Rapordaki bu ilkeler, BM Genel Kurulu'nda bir deklarasyona dönüşmüştür. Böyle bir dönüşüm ile uluslararası tavsiye kararı şeklinde bağlayıcı çevre politikasının oluşturulmasında önemli bir adım atılmıştır.

## **B. Sürdürülebilirlik Yolunda Rio**

1972 yılında 113 ülkenin katılımıyla gerçekleştirilen ve dünyanın ilk çevre konferansı olarak bilinen "İnsan ve Çevresi Stockholm Konferansı"nın 20. yıldönümü nedeniyle, ikinci büyük dünya konferansı 3-14 Haziran 1992 tarihlerinde Brezilya'nın başkenti Rio de Janeiro'da gerçekleştirilmiştir. Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı'nın hazırlık çalışmaları, BM Genel Kurulu'nun 22 Aralık 1989 yılında

---

<sup>37</sup> İrfan Erdoğan, Nazmiye Ejder (1997); **Çevre Sorunları; Nedenler, Çözümler-Egemen ve Marksist Anlayışın İlettikleri Üzerine**, Doruk Yayınları, Ankara, s.146.

çevre ve kalkınma konularında global bir toplantı yapılmasını öngören 44/228 sayılı kararıyla başlamıştır.

Toplantılar, “Çevre ve Kalkınma Konferansı (UNCED; 3-11 Haziran 1992)” ve “Dünya Zirvesi (12-14 Haziran 1992)” olarak iki aşamada gerçekleştirilmiştir. 178 ülkeden 12000 dolayında delege katılmış olup, söz konusu konferans, çevre ve kalkınma konularında ülkelerin devlet başkanları ve hükümet temsilcilerini global düzeyde ilk kez bir araya getirmiştir.

Konferansta atmosferin, arazi kaynaklarının, biyolojik çeşitliliğin, tatlı su kaynaklarının, okyanusların, denizlerin ve kıyı alanlarının korunması; biyoteknolojinin çevreye duyarlı yönetimi; toksik atıkların yasal olmayan trafiğinin önlenmesi; yaşam kalitesi ve insan sağlığının iyileştirilmesi; yoksulluğun giderilmesi gibi konular ele alınmıştır<sup>38</sup>.

Rio Konferansı sürdürülebilir kalkınma üzerine Dünya Zirvesi aşamasında, 2 bildiri ve 1 ana eylem planı ortaya çıkarılmıştır. Ayrıca Dünya Zirvesi'nden ayrı fakat ona paralel olarak 2 uluslararası sözleşme tartışmaya ve imzaya açılmış ve çoğu hükümet tarafından imzalanmıştır. “Beş Rio Belgesi” olarak anılan bu belgeler<sup>39</sup> şunlardır:

- **Çevre ve Kalkınma Üzerine Rio Deklarasyonu:** getirilen 27 ilke ile insani kalkınma ve refah için yapılan çalışmalarda ülkelerin hak ve yükümlülüklerini tanımlamaktadır.
- **Gündem 21:** Kalkınmanın sosyal, ekonomik ve çevresel yönden nasıl sürdürülebilir olabileceği üzerine bir plandır.
- **Orman İlkeleri:** Ekonomik kalkınma ve bütün canlıların hayatlarını sürdürürebilmeleri için gerekli olan bütün ormanların yönetimine, korunmasına ve sürdürülebilirliğine yönelik rehberlik bildirisidir.

---

<sup>38</sup> Zerrin Toprak Karaman (1998); a.g.e., s.58.

<sup>39</sup> Michael Keating (1993); a.g.e., s.11.

- **İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi:** Küresel iklim sistemini tehlikeli bir şekilde bozmamak kaydı ile dengelemeyi amaçlamaktadır. Gaz emisyonlarında bir azaltmayı öngörmektedir.
- **Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi:** Mevcut tür çeşitliliğinin korunmasına yönelik olarak yöntemlerin geliştirilmesini öngörürken, biyolojik çeşitliliğin kullanılmasından doğan faydanın eşit şekilde paylaşılmasını garanti altına almaktadır. (Türkiye, Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi'ni 1996 yılında imzalamıştır.)

Konferans sonucunda, ülkelerin çevre-kalkınma konularındaki hak ve yükümlülüklerini belirten ve bağlayıcı bir niteliği bulunmayan Rio Deklarasyonu yayımlanmıştır.

Söz konusu deklarasyon 27 ilkedен oluşan bir ilkeler listesidir. "Dünya Beyannamesi" olarak da bilinen deklarasyon, İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi'ni temel alarak ekolojik hakları ortaya koymaktadır. "1972 İnsan ve Çevresi Stockholm Konferansı"nda alınan kararlar ve saptanan ilkeler yeniden teyid edilmiş; global çevre ve kalkınma sistemlerini koruyucu anlaşmalar için çalışılacağı ve dünyanın bir bütün olarak ele alınması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca yeni ve tarafsız global bir ortaklığın kurulabilmesi için toplumun anahtar sektörleri ile insanlar arasında yeni işbirliği düzeylerinin yaratılması hedeflenmiştir.

Rio Deklarasyonu'nda "sürdürülebilir kalkınma" ile ilgili olarak kabul edilen ilkeleri<sup>40</sup> şu şekilde özetleyebiliriz:

- **Sağlıklı Hayat Hakkı:** İnsanlar sürekli ve dengeli kalkınmanın merkezindedir.
- **Yetki ve Sorumluluk:** Devletler, BM ve Uluslararası Hukuk Prensipleri doğrultusunda, kendi çevre ve kalkınma politikalarına uygun olarak kendi doğal kaynaklarını kullanma hakkına sahiptirler ve

---

<sup>40</sup> T.C. Çevre Bakanlığı (1998); **Çevre Notları**, Ankara, s.50-53.

kendi yetki ve kontrol dahilindeki faaliyetlerin diğer ülkelere zarar vermemesini sağlamakla sorumludurlar.

- **Kalkınma Hakkı:** Mevcut ve gelecekteki nesillerin kalkınma ve çevre ihtiyaçlarının eşit olarak karşılanabilmesi için kalkınma hakkı tamamlanmalıdır.
- **Çevreyi Koruyarak Kalkınma:** Sürekli ve dengeli kalkınmanın gerçekleşebilmesi, için çevre koruma, kalkınma sürecinin entegre bir parçasını oluşturacaktır, ayrı düşünülemez.
- **Yoksulluğun Giderilmesi:** Hayat standartlarındaki eşitsizliklerin azaltılması ve insanların çoğunluğunun ihtiyaçlarının daha iyi karşılanabilmesi amacıyla, sürekli ve dengeli kalkınmanın vazgeçilemez ihtiyacı olan yoksulluğun giderilmesinde tüm devletler ve insanlar işbirliği yapacaklardır.
- **Gelişen Ünelere Göre Öncelik:** Gelişme yolundaki ülkelere, özellikle az gelişmiş ve çevre konusunda en çok rahatsız olan ülkelerin özel durum ve ihtiyaçlarına özel öncelik verilecektir. Çevre ve kalkınma konularındaki uluslararası uygulamalar tüm ülkelerin ilgi ve ihtiyaçlarına cevap vermelidir.
- **İşbirliği:** Dünyanın ekosisteminin korunması ve iyileştirilmesi amacıyla devletler global ortaklık ruhu içinde işbirliği yapacaklardır. Global çevre bozulmasına katkıları doğrultusunda ortak ancak farklı düzeyde sorumluluklara sahiptirler. Gelişmiş ülkeler kendi toplumlarının global çevre üzerine yarattığı baskı ve sahip oldukları teknoloji ve finansal kaynaklar doğrultusunda, sürekli ve dengeli kalkınmadaki sorumluluklarını kabul etmektedirler.
- **Üretim-Tüketim-Nüfus:** Sürekli ve dengeli kalkınmayı ve insanlar için daha kaliteli bir yaşamı gerçekleştirebilmek için devletler, sürdürülebilir olmayan üretim ve tüketim kalıplarını azaltmalı ve ortadan kaldırmalı ve demografi politikalarını iyileştirmelidirler.

- **Bilgi Alışverişi:** Sürekli ve dengeli kalkınma için kapasiteyi güçlendirmek amacıyla bilimsel ve teknolojik bilgi alışverişi ve teknoloji transferi yoluyla devletler işbirliği yapacaklardır.
- **Kadınların Katılımı:** Kadınlar, çevre yönetiminde ve gelişmesinde önemli bir role sahiptirler. Bu yüzden sürdürülebilir kalkınmayı başarabilmek için onların katılımı gereklidir.
- **Gençliğe Önem:** Herkese daha iyi bir gelecek sağlamak ve sürdürülebilir kalkınmayı başarabilmek için dünya gençliğinin yaratıcılığı, idealleri ve cesareti global bir sorumluluğu paylaşmaları yönünden kanalize edilmelidir.
- **Yerel Halka Destek:** Yerel halkın bilgileri geleneksel uygulamaları nedeniyle kalkınma ve çevre yönetiminde önemli role sahiptirler. Devletler, sürdürülebilir kalkınmanın başarılmasında etkili katılımlarını sağlamak, kimliklerini ve kültürlerini desteklemelidir ve tanınmalıdır.
- **Uluslararası Hukuka Saygı:** Savaş, sürdürülebilir kalkınmanın yıkımıdır. Barış, kalkınma ve çevre koruma birbirine bağlı ve bölünmezdir.
- **İyi Niyet:** Deklarasyon ilkelerinin uygulanmasında ve sürdürülebilir kalkınma alanında uluslararası hukukun daha da geliştirilmesinde devletler ve insanlar iyi niyet ve ortaklık ruhu ile işbirliği yapacaklardır.

Görüleceği üzere, daha önce global boyutta ele alınmamış bir çok konu Rio'da tartışılmış ve ilke olarak kabul edilmiştir. Ancak ortaya atılan tüm ilkeler üzerinde, özellikle gelişmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkeler arasında ortaya çıkan anlaşmazlıklar nedeniyle tam bir uzlaşma sağlanamamıştır.

Üzerinde kesin bir görüş birliğine varılmamış ilkeler; yetki ve sorumluluk, kalkınma hakkı, yoksulluğun giderilmesi, işbirliği ve üretim-tüketim-nüfus olarak belirtilebilir.

Rio'da tartişılan konuların eyleme dönüştürülmesi amacıyla "Gündem 21" adıyla bir eylem planı hazırlanmıştır.

### 1. 21. Yüzyıl Dosyası: Gündem 21

"21. Yüzyıl Dosyası" olarak da bilinen Gündem 21, sürdürülebilir kalkınma ve evre koruma konularında global ortaklık anlayışına temel teşkil etmek amacıyla hazırlanmış bir eylem planıdır. evre koruma ve kalkınma konularında toplumların kendi yerleşim özelliklerine göre Rio'da belirlenmiş temel ilkelerin hayata geçirilmesine yönelik esasları kapsayan bir özelliğe sahiptir. Birleşmiş Milletler'in en tanınmış belgelerinden biri olan Gündem 21, "sürdürülebilir gelişme" kavramının yaşama geçirilmesine yönelik bir eylem planı niteliğindedir

Gündem 21 Eylem Planı'nda temel gereksinimlerin karşılanmasını, yaşam standartlarının iyileştirilmesini, ekosistemlerin daha iyi korunmasını ve yönetilmesini ve daha güvenli bir geleceğe giden yolun yapı taşlarının dşenmesini sağlayacak "küresel ortaklık" kavramı gündeme getirilmektedir.

Gündem 21 Eylem Planı dört ana bölümden<sup>41</sup> oluşmaktadır:

- Sosyal ve Ekonomik Boyutlar (Gelişmekte olan ülkelerde sürdürülebilir gelişmenin hızlandırılması için uluslararası işbirliği, Yoksullukla mücadele, Tüketim alışkanlıklarının değiştirilmesi, Demografik dinamikler ve sürdürülebilirlik, İnsan sağlığının korunması ve kollanması, Sürdürülebilir insan yerleşimleri gelişmesinin desteklenmesi, Karar alma sürecinde evre ve kalkınmanın bütünleştirilmesi)
- Kalkınma İçin Kaynakların Korunması ve Yönetimi (Atmosferin korunması, Toprak kaynaklarının planlanması ve yönetimine bütünleşik yaklaşım, Ormansızlaşma ile mücadele, Hassas ekosistemlerin yönetimi: Çölleşme ve kuraklık ile mücadele, Hassas ekosistemlerin yönetimi: dağların sürdürülebilir gelişmesi,

---

<sup>41</sup> Zerrin Toprak Karaman (1998); a.g.e., s. 62-63.; Ruşen Keleş, Can Hamamcı (1993); a.g.e., s.158-160.

Sürdürülebilir tarımın ve kırsal kalkınmanın desteklenmesi, Biyolojik çeşitliliğin çevresel açıdan sağlıklı bir şekilde yönetimi, Biyoteknolojinin çevresel açıdan sağlıklı bir şekilde yönetimi, Okyanusların, kapalı ve yarı kapalı denizler de dahil olmak üzere her türlü denizin ve kıyı alanlarının korunması ve bunların canlı kaynaklarının korunması, rasyonel kullanımı ve geliştirilmesi, Tatlısu kaynaklarının temini ve kalitesinin korunması: Su kaynaklarının geliştirilmesi, yönetimi ve kullanımında bütünleşik yaklaşımların uygulanması, Zehirli ve tehlikeli ürünlerin yasadışı uluslararası dolaşımı dahil olmak üzere, zehirli kimyasal maddelerin çevresel açıdan sağlıklı bir şekilde yönetimi, Tehlikeli atıkların yasadışı uluslararası dolaşımı dahil olmak üzere, tehlikeli atıkların çevresel açıdan sağlıklı bir şekilde yönetimi, Katı atıkların ve atıksuların çevresel açıdan sağlıklı bir şekilde yönetimi, Radyoaktif atıkların güvenli ve çevresel açıdan sağlıklı bir şekilde yönetimi)

- Etkin Grupların Rollerinin Güçlendirilmesi (Sürdürülebilir ve hakkaniyetli gelişme yönünde kadınlar için küresel eylem, Sürdürülebilir gelişmede çocuklar ve gençlik, Yerli hakların ve toplulukların rollerinin tanınması ve güçlendirilmesi, Hükümet-dışı kuruluşların rolünün güçlendirilmesi, Gündem 21'in desteklenmesinde yerel yönetimlerin girişimleri, İşçilerin ve işçi sendikalarının rolünün güçlendirilmesi, İş çevrelerinin ve sanayinin rolünün güçlendirilmesi, Bilimsel ve teknolojik topluluk, Çiftçilerin rolünün güçlendirilmesi)
- Uygulama Mekanizmaları (Mali kaynaklar ve mekanizmalar, Çevresel açıdan sağlıklı teknolojinin transferi, işbirliği ve kapasite geliştirilmesi, Sürdürülebilir gelişme için bilim, Öğretimin, kamu duyarlılığının ve eğitimin özendirilmesi, Kapasite geliştirmeye yönelik ulusal mekanizmalar ve uluslararası işbirliği, Uluslararası kurumsal düzenlemeler, Uluslararası yasal araçlar ve mekanizmalar, Karar alma sürecinde bilgi)

Gündem 21'de tartışılan konuların tümü üzerine anlaşma sağlanabilmiş değildir. Bu konular, zengin ülkelere yönelik teknoloji, mali kaynak

aktarımı, su kaynaklarının korunması, kimyasalların ve tehlikeli atıkların yönetimi, veri ve bilgi akışı olarak özetlenebilir<sup>42</sup>.

## 2. Çevre Sorunlarının Çözümünde Yerel Gündem 21

Gündem 21'in 28. maddesi ile getirdiği en önemli önerilerden birisi de her yerleşimin, yaşadıkları sorunların çözümüne yönelik olarak kendi yerel eylem planlarını oluşturulmalarıdır. Gündem 21'in işaret ettiği sorunların ve getirilen çözüm önerilerinin kökleri genellikle yerel faaliyetlere dayalıdır. Sürdürülebilirlik hedefine ulaşılmasında "yerel yönetimlerin katılımı ve işbirliği" belirleyici faktörlerden biridir. Yerel yönetimler inşa eder, işletir, ekonomik-sosyal-çevresel altyapıyı sürdürür, planlama işlemlerini idare eder, yerel çevre politikaları ve düzenlemeleri oluşturur. Ulusal ve sivil çevre politikaları uygulamalarına yardımcı olur. Yerel yönetimler, halka en yakın idari yapılanmalar olduğu için, sürdürülebilir kalkınmanın desteklenmesinde halka sorumluluk vermede önemli bir rol oynarlar.<sup>43</sup> Bu nedenle tüm ülkelerdeki yerel yönetimlerin kendi yörelerindeki halkla, yerel kuruluşlarla ve özel sektör temsilcileri ile görüşerek kendi "Yerel Gündem 21"leri üzerinde anlaşma sağlamaları hedeflenmiştir. Gündem 21 Eylem planında bu süre 1996 yılı olarak belirtilmiş olmasına rağmen ülkemizdeki sistemli çalışmalar, belirlenmiş pilot yerleşimlerimizde<sup>44</sup> 1997 yılında başlatılmıştır.

1997 yılı itibariyle, dünyanın 64 ülkesinden yaklaşık 1800 kent, kendi Yerel Gündem 21'lerini oluşturma çabasına girişmiş bulunmaktadır. Bunların yarısı önemli bir yol kat etmişken, diğer yarısı henüz başlangıç aşamasındadır. Hedef yıl olan 1996 geride bırakılmış olmasına rağmen belde halkı ile birlikte yürütülecek katılımcı bir süreç için geç kalınmış değildir.

---

<sup>42</sup> Ruşen Keleş, Can Hamamcı (1993); a.g.e., s.158.

<sup>43</sup> ICLEI (1997); a.g.e., s.7.

<sup>44</sup> Halen sayıları 40'a ulaşan (proje süresi boyunca 50'yi aşması öngörülen) proje ortağı kentler şunlardır: Birinci aşama ortaklıkları devam eden, İzmir, Antalya, Bursa, İzmit ve Diyarbakır Büyükşehir belediyeleri ile, Kastamonu İl Özel İdaresi ve Afyon, Ağrı, Aliağa(İzmir), Burdur, Çanakkale, Çeşme(İzmir), Çorum, Foça(İzmir),Gölbaşı(Ankara), Harran (Şanlıurfa), Kaş(Antalya), Trabzon ve Zonguldak belediyeleri; ikinci aşamaya katılan Adapazarı ve Samsun Büyükşehir belediyeleri ve Babaeski(Kırklareli), Burhaniye(Balıkesir), Değirmendere(Kocaeli), Doğubeyazıt(Ağrı), Gölcük(Kocaeli), Hakkari, İzmit(Bursa), Kahta(Adıyaman), Ladik(Samsun), Muğla, Orhangazi(Bursa), Ödemiş(İzmir), Silivri(İstanbul), Ürgüp(Nevşehir), Van, Yalova, Yalvaç(İsparta) ve Yenişehir/Akdeniz(Mersin) belediyeleri ile Projeye yeni katılan Adana Büyükşehir belediyesidir. Bkz. Zerrin Toprak Karaman (2001); Yerel Yönetimler, İzmir, s.326-327.



Ülkemizde Yerel Gündem 21 hareketi, 1996 İstanbul Habitat II Konferansı sonrasında filizlenmeye başlamıştır. Söz konusu hareket içerisinde, 1997'de Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı'nın (UNDP) desteğiyle başlatılan ve Uluslararası Yerel Yönetimler Birliği-Doğu Akdeniz ve Ortadoğu Bölge Teşkilatı (IULA-EMME)'nin koordinatörlüğünde yürütülmekte olan "Türkiye'de Yerel Gündem 21'lerin Teşviki ve Geliştirilmesi" Projesi, "ortaklık" yaklaşımının tüm dünyadaki en geniş ölçekli ve etkileyici uygulamalarından birini oluşturmaktadır.

Proje ortakları, Uluslararası Yerel Çevre Girişimleri Konseyi (ICLEI), Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi (WALD), İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Youth for Habitat Uluslararası Gençlik Ağı ile Akdeniz Belediyeler Birliği, Doğu Karadeniz Belediyeler Birliği, Ege Belediyeler Birliği, GAP Belediyeler Birliği ve Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği'nden oluşmaktadır.

Proje'nin ana amacı, Yerel Gündem 21 aracılığıyla; kentlerimizde öncelikli yerel sürdürülebilir gelişme sorunlarının çözümüne yönelik uzun dönemli, stratejik bir planın hazırlanması ve uygulanması yoluyla yerel düzeyde Gündem 21'in hedeflerine ulaşılmasını amaçlayan katılımcı, çok-sektörlü bir sürecin geliştirilmesi olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda, bir yandan Yerel Gündem 21'in Türkiye ölçeğinde tanıtımı ve yaygınlaştırılması için çaba gösterilirken, öte yandan da pilot kentlerde katılıma ve ortaklıklara dayalı yerel eylem planları geliştirilmektedir.<sup>45</sup> Projenin uygulanma süreci, kentlerin sürdürülebilir geleceğine yönelik bir vizyon üzerinde toplumsal uzlaşma sağlanmasını, yerel halkın hayal ettiği geleceğin yaşama geçirilmesini sağlayacak geniş kapsamlı, uzun dönemli yerel eylem planları hazırlanmasını ve bunların uygulamaya geçirilmesini hedeflemektedir.

Proje'nin yönetim yapısı, Yerel Gündem 21'in felsefesine uygun olarak, "yönetim" yerine "yönetişim" in ağır bastığı, sorumlulukların paylaşıldığı, iş ve gönül birliğine dayalı bir yaklaşıma dayanmaktadır.

---

<sup>45</sup> Sadun Emrealp (1999); "Yerel Gündem 21 Sürecinde Kadınlar ve Gençler" (Önsöz); **Siyasette Kadınlar ve Gençler**, İzmir.

Bu mesajı alan öncü yerleşimlerimizden birisi İzmir'dir. İzmir'deki Yerel Gündem 21 çalışmaları, sistemli ve kurumsal bir şekilde 2 Ekim 1996 tarihinde Habitat II sonrasında yeni bir katılım toplantısı düzenlenmesiyle başlamıştır. Çalışmalar halen, yerel yönetim, üniversite, sivil toplum kuruluşları ve halkın katılımıyla oluşturulan "İzmir Yerel Gündem 21"<sup>46</sup> tarafından yürütülmektedir.

Oluşturulacak Yerel Gündem 21'ler, "yerel" ve "ortak" yerleşim sorunlarının bütüncül bir dayanışma ile birlikte çözümü ve yerleşimlerin mevcut kaynaklarının değerlendirilmesi ile geleceğe yönelik yaşanabilirliği sürdürülebilir kılma çalışmalarıdır. Yerel Gündem 21, yerel sürdürülebilir gelişme sorunlarının çözümüne yönelik uzun dönemli, stratejik bir planın hazırlanması ve uygulanması yoluyla yerel düzeyde Gündem 21'in hedeflerine ulaşılmasını amaçlayan katılımcı, çok-sektörlü bir süreçtir. Bu süreç, çeşitli katılımcı mekanizmaları içeren ve yerel ortaklıklara dayalı "yönetişim" anlayışının yaşama geçirilmesinin gerekli kılınmaktadır. Ayrıca ülkemizde de sıkça görülen "emret-yaptır" anlayışı yerine, "özendir-yapılsın" anlayışını beraberinde taşımaktadır.

### 3. Dünya Zirvesi'nde Rio

Rio'da düzenlenen Çevre ve Kalkınma Konferansı'nı genel olarak değerlendirirsek şunları söylemek mümkündür:

Dünya çevre hareketi açısından bir dönüm noktası niteliğini taşıyan Rio Konferansı, yalnızca "sürdürülebilir gelişme" kavramını yaşantımıza sokmakla kalmayarak, katılımcı mekanizmaların ve süreçlerin önce Birleşmiş Milletler'ce, ardından da tüm hükümetler ve diğer kurum ve kuruluşlarca dikkate alınmasını sağlamıştır. Çevre sorunlarının kaynaklarının ve boyutlarının ortaya konulması açısından Rio konferansı, getirdiği ilkeler ile insanlık tarihi içerisinde oldukça gecikmiş nitelikteki çalışmaların uluslararası ölçekte ele alındığı kapsamlı bir toplantı özelliğine sahiptir. Konferansta kabul edilen ilkelerin ve imzalanan sözleşmelerin ortak anlayışını ifade eden temel anlayış; ortak ve tek bir geleceğe sahip ülkelerin çevre sorunlarına karşı sorumsuz davranamayacağı, global çevreye farklı düzeylerde bırakılan kirliliğin çevresel dengeyi tehlikeye sokmayacak şekilde ve

---

<sup>46</sup> İzmir Yerel Gündem 21 (1998); **Yerel Gündem 21 Rehberi**, İzmir, s.6.

miktarlarda olacağı, ve koruma-kullanma dengesi gözetilerek kendini yenileyebilecek bir ekolojinin sürdürülmesi gerekliliğidir.

Ancak bu temel ilkenin hayata geçirilmesi noktasında, üzerinden 30 yıla yakın bir süre geçmesine rağmen, 1970'lerin başında ortaya atılan "Sıfır Büyüme" tartışmalarına benzer tartışmalar gündeme gelmiştir. Bu tartışmaların çıkış noktası da yine aynı şekilde, dünyaya bırakılan kirliliğin en büyük pay sahibi olan gelişmiş ülkelerin istekleridir. Bu ülkeler, yarattıkları kirliliğe ait faturaya az gelişmiş ülkeleri de ortak etmeye çalışmışlardır.

Uzun tartışmalardan sonra çeşitli devletlerin imza koyduğu bildirme ve sözleşmelerin çevre ya da yaşama ne ölçüde yansıtacağını zaman gösterecektir. Ancak, bu evrensel çabaların uygulamaya yansıtılmasında, gecikmeler ve çıkar çatışmalarının etkisiyle ihlaller yaşanması kuvvetle olası görülmektedir.

Bu yönlü ortaya çıkabilecek olumsuzlukların dışında ülkelerin sahip oldukları yerel aktörlere de büyük iş düşmektedir. Rio'da kabul edilen ilkelerden birisi olan "Bilgi Edinme ve Katılım" ilkesi, her bireyin kamu otoritelerindeki çevresel bilgilere ulaşabilmesini ve karar verme sürecine katılma fırsatlarının yaratılmasını amaçlamaktadır. Belirtilen ilkelerin yaşama geçirilmesine yönelik eylemler, bilgilendirme, sorumluluk ve denetim olarak belirtilebilir.<sup>47</sup> Toplumu oluşturan bireylerin yöresel, bölgesel, ülkesel ve küresel her türlü çevre sorunu, kaynakları ve önlemleri konusunda bilgilendirilmeleri gerekir. Bilgilenme ve eğitim hakkı, çevre alanında da yaşama geçirilmelidir. Yerel halkları böylesine ilgilendiren bir Dünya Zirvesi'ne kendi açımızdan baktığımızda, Türk kamuoyuna yönelik olarak haberdan öte kurumsal bir bilgilendirmenin yapılmamış olması, yerelliğe ne kadar önem verildiği konusunda önemli bir ipucudur.

Sürdürülebilirlik kavramına ilişkin açıklamalardan sonra, kavramla iç içe ve onun tamamlayıcısı olan "yaşanılabilirlik" kavramına değinmekte yarar vardır.

---

<sup>47</sup> Kıvılcım Akkoyunlu Ertan (1998); "Çevre Etiği", *Amme İdaresi Dergisi*, Cilt:31, Sayı:1, Ankara, s.133.

### C. Sürdürülebilir ve Yaşanabilir Yerleşimler

Dünya Zirvesi'nde kabul edilen en önemli kavramın "sürdürülebilir kalkınma" olduğunu belirtmiştik. Böylesine geniş ve ortak bir çaba gerektiren sürdürülebilirliğin hayata geçirilmesi için "insan yerleşimlerinin doğru ve sağlıklı yönetiminin sağlanması" zorunludur. Çünkü yaşadığımız yüzyılda dünya üzerinde yaşayan insan topluluklarının çok büyük bir kesimi yerleşik toplumlardır. Yerleşik toplumlar, sahip oldukları kirlenici teknolojileri ve sürdürülemez tüketim modelleri ile sürdürülemezliğe en fazla hizmet eden toplumlardır.

İnsan yerleşmeleriyle ilgili olarak tüm dünyada yaşanan en büyük sorunlardan birisi de çeşitli nedenlerle kırsaldan kentlere ya da kentler arasında gerçekleşen göç hareketleridir. Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın 50 yıl önce verdiği rakamlara göre, dünya nüfusunun %85'i kırsal alanlarda, köylerde, kasabalarda yaşarken, %15'i kent dediğimiz yerleşim ünitelerinde yaşıyordu. Bu tabloyu bugünkü değerlerine göre değerlendirirsek, oranlar korkutucu bir boyuta ulaşıyor. Nitekim, 2000 yılında kırsal nüfusun %85'ten %53'e düşeceği ve kentlerde de dünya nüfusunun %47'sinin barınacağı belirtilmiştir. Ayrıca bu %47'lik nüfus, İstanbul'unda içinde bulunduğu 20 megakentte toplanacaktır. Bu da dünya nüfusunun yarısının 20 büyük kent noktasında toplanması anlamına gelmektedir.<sup>48</sup> Kentler, bu tür insan hareketlerinin söz konusu yerleşimlerde nüfus yoğunlaşmasına yol açmasına paralel olarak, "sürdürülebilirlik" ve "yaşanabilirlik" kavramlarının odak noktası haline gelmiştir. Çünkü kentler, kaynakların en büyük tüketicisi, buna karşılık kirliliğin en büyük üreticisi durumundaki yerleşimlerdir.

#### 1. Yaşanabilirlik ve Yaşanabilir Kent Arayışları

Yaşanabilirlik, toplumsal ve ekonomik gelişme düzeyinin bir göstergesi olan yaşam kalitesi, fiziksel görünüm, çevre ve sağlık özellikleri ile insanların ruh sağlığını da içeren pek çok değişkenin toplamıdır.<sup>49</sup> Yaşanabilirlik, bir yerleşimde yaşayan insanların hayatlarını sürdüreceği nitelikte sağlıklı-yeterli hava, su ve barınma olanakları ile güvenlik içerisinde kültürel ve estetik değerlere sahip bir yaşama sahip olmalarının planlanmasıdır.

<sup>48</sup> Ahmet Vefik Alp (1998); "Çevre ve Kentleşme", **Karadeniz Teknik**, Yıl:3, Sayı:8, s.20.

<sup>49</sup> Zerrin Toprak Karaman (1998): **Kent Yönetimi ve Politikası**, İzmir, s.243.

İnsan ve onun yarattığı çevreyi bir ekosistemin alt parçası olarak düşünmek gerekmektedir. Bilindiği üzere bir ekosistemde biyolojik, fiziksel, kimyasal unsurlar bulunmaktadır. Bunların dışında bir de insanın kendi eliyle yarattığı yapay bir çevre vardır. Müdahale edilmiş bir çevre ile doğal çevre arasında uyumlu ve birbirini yok etmeyen bir etkileşim yaratabilmek için oluşturacağımız kendi sistemimizi korumamız ve sürdürülebilir kılmamız gerekmektedir. Sürdürülebilir kalkınma kavramı, artık sürdürülebilir kentlere yansıtılmış durumdadır.<sup>50</sup>

Kent yerleşimleri, insan çevresinin bütünleyici parçalarıdır. Kentler, kişisel menfaatlerin, bütünüdür sürdürülebilirliği için çalışıldığı taktirde kollanabileceği, birbirine dayalı canlı yerleşimlerini temsil eder. Kent plancıları, özel sektör, sivil kuruluşlar ve bireyler arasında iletişim eksikliği ve alınan yetersiz kararlar, çevrenin bozulmasına ve ürkütücü manzaraların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Önyargısız bir diyalogu takip eden ve birlikteliğin doğurduğu bir hareket, kentin, dolayısıyla da bireylerin çıkarlarını garanti altına alacak tek çaredir<sup>51</sup>.

Nüfus yoğunluğu, yetersiz kaynak ve mevcut kaynakların bilinçsiz kullanımı gibi etkenlerin tehdidi altında bulunan bugünkü kentsel yapı, bozuk ve çürüten nitelikleriyle yaşanabilirlik koşullarını hızla yok etmektedir. Kent mekanının hızla büyümesi, önümüzdeki yıllarda kırsal mekanların da kentlere dahil olması tehlikesini beraberinde getirecektir.

Aslında bu süreç yeni bir süreç değildir. Son birkaç yüzyıldan beri devam etmektedir. Söz konusu gidişe dur diyecek ve kentin yaşanabilir ve sürdürülebilir dokusunu korumaya yönelik arayışlar<sup>52</sup> zaman içerisinde ortaya çıkmıştır.

“Bahçekentler” (Garden City), yaşanabilir kent arayışına verilecek örneklerden biridir. Ebenezer Howard tarafından ortaya atılmıştır. Yine İngilizlerin “Yeni Kent” (New Town) yaklaşımı, bahçekent modelinin uygulanmasına ilişkin olarak ortaya atılmıştır. Bu model, Londra'nın çevresinde kendine yeterli olan küçük

---

<sup>50</sup> Sema Alpan (1991); “Kent Planlamada Yeni Gündem: Çevre ve Katılım”, **TMMOB Şehir Plancıları Odası, Belediyeler Planlama Hizmetleri Vakfı**, Yayın No:73, Ankara, s.71.

<sup>51</sup> Youth For Habitat International Network (1997); **Habitat II ve Gündem 21 İçin Uluslararası Gençlik Takip Toplantısı**, Eskişehir, s.13.

<sup>52</sup> Birol Ertan (1998); “Ekopolis Çevre ve Kent İlişkisi Temelinde Yaşanabilir Kent İçin Düşünceler”, **Karadeniz Teknik**, Yıl:3 Sayı:8, s.18.

kentler kurarak, tüm kentin yükünü hafifletmeyi amaçlıyordu. Ancak bir kentte ortaya çıkabilecek bir sorun, belli bir zaman sonra diğer bir kentin sorunu haline gelebileceği için modern kent modeli anlayışına sahip değildi.

Bir diğer model, "Köy-Kent Modeli" idi. Bu model, köyü ve kenti birleştirmeyi amaçlıyordu. Buna benzer "Kırsal Kent" modeli de kentsel yaşanabilirliği sağlayacak ve devam ettirecek bir anlayışa sahip değildi.

Yaşanabilir kent oluşturmaya yönelik en modern yaklaşım, "Çağdaş Planlama" yaklaşımıdır<sup>53</sup>. Bu yaklaşıma göre kentlerin sahip olması gereken dört çekirdek işlev bulunmaktadır. Bu işlevler,

- Yaşamak
- Çalışmak
- Dinlenmek
- Dolaşmak

Bu çekirdek işlevlere sahip bir kent, yaşanabilir bir nitelik kazanabilmek için yeni ve tamamlayıcı işlevlere ihtiyaç duyacaktır. Tamamlayıcı işlevler de şunlardır:

- Üretmek
- Eşit bölüşmek
- Korumak ve geliştirmek
- Öğrenmek ve ilerlemek

Çağdaş planlama anlayışı, birbirini tamamlayan bu sekiz işlevin, kentleşme politikasının dayanması gereken 3 temel ilke ile uyumlu olması gerektiğini savunmaktadır:

- Sağlıklı Çevre
  - Temiz hava
  - İçilebilir ve yeterli su
  - Gürültüden uzak kent

---

<sup>53</sup> Birol Ertan (1998); a.g.m.; s.18.

- Atık sorununu çözmüş kent
- Planlı Çevre
  - Konut sorununu çözmüş kent
  - Yeşil alanı bol kent
  - Yeterli yolu olan kent
  - Düşük-orta yoğunluklu yapılanma ile desteklenmiş estetik görünüş
- Demokratik-Kültürel Çevre
  - Katılımcı kent yönetimi ile yaygın iletişim ağı temelinde güçlü yerel yönetimler ve dernekleşme
  - Tarihi ve kültürel değerlerin korunduğu, kültürel etkinlikleri bol kent,
  - Kadın-erkek eşitliği üzerine kurulu kentsel sistem
  - Kentli haklarının gerçekleştiği ve kentsel şiddetin önlendiği kent

Özellikle kent plancıları tarafından ortaya atılan ve "İyi bir yerleşim planı nedir?" sorusuna yanıt arayan kuramsal tartışma alanına ilişkin en yeni paradigma "Sürdürülebilir Yerleşim Birimlerinin Planlanması"dır. Esas olarak kentin ekolojik, ekonomik ve sosyal sürdürülebilirliği olarak tanımlanan bu yeni paradigma ile, kentsel yerleşmelerde doğal ve kültürel çevrenin ve kaynakların kullanım biçimi önemli bir konu olarak ortaya çıkmaktadır. Bu yaklaşımın özünü oluşturan diğer bir yön de bu ele alışların noktasal değil, bölgesel, ülkesel hatta küresel ölçekte bir bütünlük içinde gerçekleşmesinin kaçınılmazlığıdır. Bu demektir ki, yerleşimin ekolojik, ekonomik ve sosyal açılarından planlanması, bulunulan bölge, ülke ve dünyadan bağımsız olarak ele alınamaz olmasıdır.<sup>54</sup>

Yerleşim alanları planlamasıyla yaşanabilir bir ortam hazırlamak amacıyla, ekolojik, sosyo-ekonomik sürdürülebilir yaşam ilkesine uygun, değişen ihtiyaçlara cevap verebilen yerleşim alanlarının oluşturulması gerekmektedir.

Yerleşim alanları; taşıma kapasitesi ile uyumlu, yerinden yönetim esasına dayalı, sorunları kaynağında çözebilen, entegrasyon içerisinde yeşilin önemsendiği, enerjinin ve ulaşımın maksimize edildiği, mevcut yapı stokunun azami kullanıldığı,

---

<sup>54</sup> Cemal Arkon (1995); "Kent Planlamanın Yeni Tartışma Alanları, Değişen Toplum Beklentileri ve İzmir'in Büyüme Sorunları", II. Uluslararası İzmir Sempozyumu, s. 13.

her aşamada çevre duyarlı teknolojilerin kullanıldığı bir sistem içinde planlanmalıdır. Ayrıca yerleşim alanlarında yaşayanların çevrelerine sahiplenmelerini sağlayıcı bir yönetim anlayışı sağlanmalıdır. Yerleşim alanları, yenilenemeyen kaynak tüketen sistemler olma yerine yenilenebilen kaynak kullanan birimler olmalıdır.<sup>55</sup> Bu amaçla uç teknolojilerle Malezya'da ve Japonya'da uygulanmaya başlanan kentlerden bazıları, 800 hektarlık bir alanda yapılacak, 10 bin kişiyi barındıracak, 130 bin kişiyi çalıştıracak "gökyüzü kenti"; 1 milyon kişiye konut ve işyeri sağlamak üzere tasarlanan "piramit kent"; yapay bir ada üzerine inşa edilecek, kusursuz bir altyapı sistemine sahip "volkan kent" ve 1000 odalı bir otel dahil, bilimsel ve rekreatif etkinliklere sahip "yüzen istasyon"dur<sup>56</sup>. Doğal olarak bu denli yüksek teknolojiye sahip bulunmayan yerleşimlerde söz konusu kentleri oluşturmak imkansızdır. Ancak ekolojik dengeleri maksimum düzeyde gözetilen yerleşimler gelecek yerleşimlerinin ortak hedefi haline gelmelidir.

1972 BM İnsan ve Çevresi (Stockholm) Konferansı'nda "sağlıklı ve insan onuruna yaraşır bir çevrede yaşama" ilkesinin, birçok ulusal ve uluslararası düzenlemede dikkate alınan bir ilke haline gelmesinden sonra, insan yerleşimlerinin daha sağlıklı ve daha güvenli koşullarda gerçekleştirilmesi hedefine yönelik olarak uluslararası anlamda bir çok etkinlik düzenlenmiştir. Böylesine bir anlayış, Rio'dan 16 yıl önce, 1976 yılında Kanada'nın Vancouver kentinde gündeme getirilmiştir.

## 2. Habitat I Konferansı (1976)

"Habitat I" adı ile anılan BM İnsan Yerleşimleri Konferansı'nda sorunlar, "Toprak, Ulaşım, Kurumlar, Su ve Barınma" olmak üzere beş ana başlık altında ele alınmıştır. Sadece hükümet temsilcileri ve uzmanların katıldığı Habitat I'de alınan kararlar, gerek finansal problemler gerekse koordinasyon eksikliği nedeniyle geçen 23 sene içerisinde hayata geçirebilmiş değildir. Sorunların sadece devlet merkezli çözüm önerileri ele alındığı Habitat I, dünyanın birçok yerleşiminde olduğu gibi, Türkiye'nin yerleşim politikalarına da köklü çözümler getirememiştir. Habitat I'den sonra geçen süre, devletlerin, yerleşim sorunlarının çözümünde tek aktör olamayacağını göstermişti. Ayrıca yerleşim sorunlarının gerekli önlemlerin

---

<sup>55</sup> Murat Meşhur (1995); **a.g.m.**, s. 282.

<sup>56</sup> Kazım Türk (1998); "Kentleşme ve Kentsel Gerilim", **Karadeniz Teknik**, Yıl:3, Sayı:8, s.27.



alınamaması nedeniyle artarak devam ettiği görülmüş ve yeni bir Habitat Konferansı'nın gerekliliği ortaya çıkmıştır.

### 3. "Gelecek İçin Şehirler-Değişim Yönleri" Projesi (1993)

1993 yılı Eylül ayında, Uluslararası Konut ve Planlama Federasyonu (IFHB) tarafından Helsinki'de "Gelecek İçin Şehirler-Değişim Yönleri" konulu uluslararası bir seminer düzenlenmiştir. Seminerde, sürekli yenilenebilen gelişim, nüfus, altyapı, çevre duyarlı planlama, atıkların değerlendirilmesi, ulaşım-trafik, kentlere özgün mimarili sosyal donanım kazandırma gibi ana konular yanında; kentsel planlamada yeraltını değerlendirme, planlamada idari ve mali kısıtlamalar, planlamayı etkileyen siyasi ve sosyal faktörler gibi konular tebliğ başlıkları olarak belirlenmiş ve tartışılmıştır.<sup>57</sup>

Seminer sonunda oluşturulan raporda "sürdürülebilir gelişme ve planlama" kavramı açıkça ortaya konmuştur ve bu kavram üzerinde görüş birliği sağlanmıştır. Buna göre sürdürülebilir gelişmenin hedefleri de şu şekilde belirlenmiştir:

- Yaşam kalitesini yükseltirken, doğal çevrenin sunduğu olanaklar içinde kalmak, bunları aşmamak,
- Çocuklarımıza en az bizim yararlandığımız ortam kadar iyi olanaklar sunabilmek,
- Çevre politikalarının amaç ve hedeflerini sosyal ve ekonomik politikalarla birleştirmektir.

Bu hedefler ulaşabilmek için çevrenin sunduğu olanakların sınırının aşılması olduğu bilincine varılması zorunludur.

---

<sup>57</sup> 1913 yılında Ebenezer Howard tarafından "Uluslararası Bahçe Kentler ve Kent Planlama Birliği" adı ile kurulmuştur. 60 ülkeden çeşitli organizasyonların yanında gerçek kişilerin de üyelikleri mevcuttur. UNEP, UNESCO, WHO ve Avrupa Konseyi başta olmak üzere hükümetlerarası organizasyonlarla da resmi ilişkiler içinde olan federasyonun genel amaçları; i) Konut, kent ve bölge planlaması, çevre sorunları ve bunlarla ilgili bilgilerin artırılması, ii) Bütün dünyada konut ve planlama uygulamalarının geliştirilmesi, iii) Üyelerinin yukarıdaki konularda, uluslararası kaynak ve bilgileri elde etme olanaklarının sağlanması, iv) Konut ve planlama uzmanlarına, uluslararası düzeyde toplanma fırsatı sağlanması ve uzmanlar arasında iletişimin kurulması şeklinde dört noktada toplanabilir. Bkz. Fikri Gökçeer (1994); "Şehirlerimizde Sürdürülebilir Gelişimin Değişim Yönleri", **Çağdaş Yerel Yönetimler**, Cilt:3, Sayı:2, TODAİE, Ankara, s.26.

Sürdürülebilir ve yaşanabilir bir yerleşimin sağlanabilmesi için “Toplum, çevre olanaklarının sunduklarına göre yaşamayı öğrenmelidir” anlayışı benimsenmelidir. Bunun nasıl olacağına ilişkin sorunun cevabı raporda sıralanmıştır:

- Doğal kaynakların kullanımı azaltılmalıdır.
- Çevre üzerindeki etkilerimize sınır getirilmelidir.
- Sosyal ve ekonomik gelişme bu sınırlar içinde sürdürülmelidir.
- Enerji ve kaynak tüketiminde randıman arttırılmalıdır.
- Atıkların çevresel etkileri en aza indirilmelidir.
- Doğal ortamın çeşitliliği korunmalı ve gözetilmelidir.
- Toplumun çevre duyarlılığı ve desteği en üst sınıra kadar arttırılmalıdır.

Yerleşimlerle ilgili olarak ortaya çıkan çevresel ve sosyal sorunların çok büyük bir kısmı yerel düzeyde ortaya çıkmaktadır. Bu yüzden yerel yönetimler sürdürülebilir gelişmenin sağlanmasında görevli ve destekleyici bir pozisyona sahiptirler.

Yerleşimlerin sürdürülebilir gelişmesine yönelik olarak yerel yönetimlerin ve merkezi yönetimlerin benimsemeleri gereken stratejiler şu şekilde özetlenebilir<sup>58</sup>:

Yerel yönetimler;

- Gelişim politikaları ve çevresel hedeflerin oluşturulmasında sürdürülebilir gelişmeyi ana amaç olarak görmelidirler.
- Bölgenin ekolojik özelliklerine ve imkanlarına uygun çevre envanter yöntemleri geliştirmelidirler.
- Sürdürülebilir gelişme programlarını halka tanıtmalı ve tam bir bilgilendirme sağlayarak yerel halkın sisteme katılımını özendirmelidirler.
- Uluslararası kuruluşlarla iletişim ve işbirliği sağlamalıdır.

Merkezi yönetimlerin de sürdürülebilir gelişmeye yönelik yükümlülükleri vardır. Bunlar;

---

<sup>58</sup> Fikri Gökçeer (1994); a.g.m., s.27-28.

- Yerel yönetimlere çevre duyarlı girişim ve planlamalarında esneklik ve mali otonomi tanımak, sürdürülebilir gelişme stratejisini bütün merkezi plan politikalarında gözetmek,
- Mevzuatı ve ekonomik mekanizmayı çevre duyarlı girişimlere göre uyarlamak,
- Daha temiz ve rasyonel kaynak kullanımı gözetilen projeleri teşvik etmek,
- Ana sektörler arasındaki ilişkiyi ve ortaklığı sağlayacak ve bunları sürdürülebilir bir gelişme ve geleceğe göre yönlendirip, gelişimi hızlandıracak bütüncül bir sistemi oturtmak.

Sürdürülebilir gelişmeye yönelik yeni bir planlama anlayışı ve karar verme süreci, açık bir iletişime dayanan objektif bir yerinden yönetim yapısı ile yönetim erkinin bölüştürülmesine bağlıdır. Kime ve ne miktarda otorite verileceği ise ülkemizde çözümü çok da kolay olmayan anayasal bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır.

#### **4. “Sürdürülebilirlik Yolunda” Beşinci Çevresel Eylem Programı (1993)**

Avrupa Birliği, çevre politikalarıyla ilgili olarak sadece mevzuat temeline oturtarak uyguladığı “yukarıdan aşağıya” yaklaşımların, politika belirlenmesi ve uygulanması arasında derin farklılıklar ortaya çıkardığını, bunun da sürdürülebilir kalkınma hedefine ulaşılmasını engellediğini fark etmiş ve sürdürülebilir kalkınma arayışına “aşağıdan yukarıya” yaklaşımların geliştirilmesi gerektiğini kavramıştır.

Avrupa Birliği bütününde nüfusun yüzde 80'i kentlerde yaşamaktadır. Dolayısıyla da kentsel alanlar, çevre sorunlarının yurttaşların yaşam kalitesini en çok etkilediği yerlerdir. Avrupa'da kentleşmenin bu denli ileri boyutlara ulaşması, Avrupa Birliği'nin çevre uygulamalarının büyük bir kısmının kentsel boyutlu olmasını gerekli kılmıştır.

Avrupa Birliği'nin "aşağıdan yukarıya" yaklaşımı, "bütünleşme" ve "sorumluluk paylaşımı" unsurlarını da içermektedir<sup>59</sup>. Bu yüzden yerleşimlerle ilgili çevre politikalarının uygulanmasına çoğu zaman kentsel ve yerel düzeyden başlamak gerekmektedir. Avrupa Komisyonu'nun bu alandaki anahtar işlevi, kentlerde yaşanan çevre sorunları karşısında yerel yetkililere cesaret vermek ve en uygun politikayı oluşturmalarında onlara destek olmaktır.

Avrupa Komisyonu bu amaçla, 1993-2000 periyodunu kapsayan "Sürdürülebilirlik Yolunda" adlı Beşinci Çevresel Eylem Programı Çerçevesi'nde "Sürdürülebilir Kentler Projesi"ni başlatmıştır<sup>60</sup>.

Proje amaçları şöyle belirlenmiştir:

- Avrupa'nın kentsel ortamlarında sürdürülebilirlik konusunda yeni fikirlerin gelişmesini özendirmek,
- Yaygın bir deneyim alışverişine destek olmak,
- Kentsel düzeyde sürdürülebilirlikle ilgili başarılı uygulamaları duyurmak,
- AB kurumları ile ulusal, bölgesel ve yerel yetkililere Beşinci Eylem Programı'nın uygulanmasına yardımcı olacak öneriler geliştirmek.

Avrupa Birliği dahilindeki her bölge kendi sakinlerine yüksek bir yaşam kalitesi sunabilmelidir. Toplumsal uyum, kültürel yaşam, doğal ve fiziksel çevrenin kalitesi, trafik ve eğitim sisteminin düzeyi de bir o kadar önemlidir. Ancak AB'de her kent, yaşam standartlarında yüksek bir kaliteyi gerçekteleştirmede eşit olanaklara sahip değildir. Kentler arasındaki mevcut dengesizliklerin en aza indirilmesi amacıyla kullanılabilir finans mekanizmaları oluşturulmuştur. "Yapısal Fonlar" ve "Kaynaşma Fonları"ndan oluşan bu mekanizmaya 1994-1999 dönemi için 1995 fiyatlarıyla yaklaşık 170 milyon ECU (210 milyon A.B.D. doları eşdeğerinden fazla)

---

<sup>59</sup> Bütünleşme, hem çeşitli çevre konuları arasındaki içsel bütünleşme , hem de çevre alanındaki hedefler ile sanayi, ulaşım, enerji, tarım ve turizm gibi diğer AB politikaları arasındaki dışsal bütünleşmeyi ifade ederken; sorumluluk paylaşımı, bir yandan AB ve üye devletler ile diğer yandan yerel yönetimler ve belediyeler de dahil diğer ilgili taraflar arasında çevre konusundaki sorumluluğuun paylaşılmasını anlatmaktadır.

<sup>60</sup> Birleşmiş Milletler Habitat II Konferansı (1996); **Sürdürülebilir İnsan Yerleşmeleri Yolunda**, İstanbul, s.5.

aktarılmıştır.<sup>61</sup> Bu fonlar ile AB'nin az gelişmiş ekonomilerinin sınırları içinde yer alan kentsel alanlardaki projelere finansman sağlanması amaçlanmıştır.

Oluşturulan Avrupa Sürdürülebilir Kentler Raporu, kentsel bölgelerden küçük kasabalara kadar değişik ölçeklerdeki kentsel yerleşimlerde sürdürülebilirliğin geleceğini incelemektedir. Rapor'da kentsel sürdürülebilirlik sorununu şu şekilde ortaya koymaktadır:

"Hem kentlerde yaşanan sorunları, hem de kentlerin yol açtığı sorunları çözmek, bunu yaparken kentlerin kendilerinin çok sayıda potansiyel çözüm sunduğunu açıklıkla görmek. Kent yöneticileri yerel, bölgesel ve küresel doğal sistemlere saygılı biçimde kent sakinlerinin toplumsal ve ekonomik gereksinimlerini karşılamaya çalışırken, sorunları başka mekanlara kaydırmak ya da geleceğe havale etmek yerine olabildiğince yerel düzeyde çözmelidirler."

Ayrıca rapor, "doğal kaynakların yönetimi, kent ekonomisi, toplumsal konular, hareketlilik ve erişebilirlik, arazi kullanım planlaması, kentlerin yeniden canlanması, kültür mirası ve turizm" şeklinde belirlenen alanlarda, yerel ölçekte belirlenecek kent yönetimi ilkelerinin uygulama yolları araştırılmaktadır.

##### **5. Sürdürülebilir Şehirler ve Kasabalar Konferansı (1994)<sup>62</sup>**

24-27 Mayıs 1994 tarihinde Danimarka'nın Aalborg kentinde sürdürülebilir kentsel kalkınma konusunda geniş kapsamlı bir konferans düzenlenmiştir. "Sürdürülebilir Şehirler ve Kasabalar Konferansı" olarak anılan bu toplantıda 80 Avrupa yerel yönetimi, "Sürdürülebilirlik İçin Avrupa Şehirler ve Kasabalar Sözleşmesi"ni imzalamışlardır. Bu sözleşme, "Avrupa Sürdürülebilir Şehirler ve Kasabalar Kampanyası"nın başlatmıştır. Buna göre herhangi bir yerel yönetim, sözleşmeyi imzalayarak kampanyaya katılabilir. Yerel yönetimler kampanyaya katılmakla, sürdürülebilirlik doğrultusunda çalışmaya yönelik bir eylem planı oluşturmak ve uygulamak için Yerel Gündem 21 sürecine girmeyi taahhüt

---

<sup>61</sup> Birleşmiş Milletler Habitat II Konferansı (1996); a.g.e., s.6.

<sup>62</sup> ICLEI (1997); a.g.e., s.6-7.

etmektedirler. İlk olarak 80 Avrupa yerel yönetiminin imzaladığı sözleşmenin taraf sayısı bugün 200'ü aşmıştır.<sup>63</sup>

Kampanyanın amacı, yerleşimleri, Yerel gündem 21 sürecinde ve yerel düzeydeki sürdürülebilirlik çalışmalarında desteklemek ve cesaretlendirmek içindir. Kampanya kendi kendine bir network özelliği taşımamakla beraber, ancak yerel yönetimler tarafından ileriye götürülebilecek ve yerel yönetim birlikleri ile var olan networkler tarafından desteklenecek bir eylemdir.

İmzalanan sözleşme, (Aalborg Sözleşmesi olarak da anılmaktadır) üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm, sözleşmenin çıkış noktasını ve yerel düzeyde sürdürülebilirlik düşüncesini içerirken, ikinci bölüm kampanya ile ilgili bilgileri sunmaktadır. Üçüncü bölüm ise taahhütlere ayrılmıştır. "Yerel Gündem 21 Sürecine Katılmak ve Sürdürülebilirliğe Doğru Yerel Eylem Planları" ana temalı 3. bölümde, oluşturulacak yerel eylem planlarının içermesi gerektiği aşamalar ortaya konmuştur. Bu aşamaları kısaca belirtmek mümkündür:

- Varolan planlama ve finansal çerçevelerin diğer plan ve programlar kadar tanınması,
- Problemler ve sebepleri üzerine, halkın danışması aracılığıyla sistematik tanımlama,
- Tanımlanmış problemlerin adreslendirilmesinde vazifelerin öncelik sırasına konması,
- Toplumun bütün sektörlerini içeren işbirlikçi bir yönetim yardımıyla sürdürülebilir bir toplum için vizyonun oluşturulması,
- Alternatif stratejik seçeneklerin dikkate alınması ve değerlendirilmesi,
- Sürdürülebilirliğe doğru, uzun dönemli yerel eylem planının oluşturulması,
- Ortaklar arasındaki sorumlulukların paylaşılması ve zaman tablosunun oluşturulması,
- Planın uygulanmasına dair rapor verme ve izleme sistemlerinin kurulması.

---

<sup>63</sup> Birleşmiş Milletler Habitat II Konferansı (1996); a.g.e., s.6.

1994 tarihli "Sürdürülebilir Şehirler ve Kasabalar Konferansı"nın önemli bir özelliği de Avrupa Komisyonu tarafından başlatılan 1993 tarihli "Sürdürülebilir Kentler Projesi"nin temel bileşenlerinden birisi olmasıdır.

## **6. Habitat II İnsan Yerleşmeleri Konferansı (İstanbul Konferansı, 1996)**

BM Genel Kurulu, 22 Aralık 1992 tarihinde bir karar alarak, İstanbul'da Habitat II Konferansı düzenlenmesi ve bu konferansın "Kentleşen Dünyada Sürdürülebilir Yerleşimler" ve "Herkes Yeterli Konut" temel hedeflerine ulaşmak üzere, gelecek yüzyılın başlarında yerel, bölgesel, ulusal ve uluslararası çabaları yönlendirecek küresel bir eylem planı kabul edilmesi ve söz konusu belgelerin hazırlanması için bir Hazırlık Komitesi oluşturulması konusunda çalışmaları başlatmıştır.

3-14 Haziran 1996 tarihleri arasında İstanbul'da düzenlenen Habitat II konferansının tanımı, "Dünyanın tüm yerleşimlerini insanlar için sağlıklı, güvenli, adil ve yaşanabilir kılmayı amaçlayan bir dünya zirvesi" olarak yapılmıştır.

Habitat II'de tartışılan konular, "Sürdürülebilir İnsan Yerleşimleri" ve "Herkes Yeterli Barınma Olanağı" ana başlıkları altında ele alınmıştır. Buna göre, sürdürülemeyen üretim ve tüketim, çevresel, sosyal, ekonomik yetersizliklerin ulusal ve uluslararası etkileri açıkça görülmektedir. Ülkeler, yaygın cesur ve girişimci yerleşim politikalarını ne kadar kısa sürede oluştururlarsa, insanların güvenliği, sağlığı ve iyilik beklentileri o oranda artacaktır. Yine herkes için yeterli barınma olanağı sağlama hedefine ulaşılması, düzgün yaşam koşulları olmayan 1 milyardan fazla insanın sağlıklı yaşamasının temelidir. Sürdürülebilir gelişim insan yerleşimlerinin sosyal, ekonomik ve çevresel devamlılığı için gereklidir.<sup>64</sup>

Konferansın genel amaçları ise, "toplumsal ilerleme ve ekonomik büyümenin önemli bir girdisini oluşturan insan yerleşimlerinin taşıdığı potansiyel, ve karşılaştığı sorunlar konusunda, dünya ölçeğinde bilinç düzeyini yükseltmek, dünyanın siyasi, toplumsal ve ekonomik liderlerinin insanların yaşama ortalamalarını

---

<sup>64</sup> Hakan Yiğitbaşıoğlu (1998); "Kentlerin Çevre Sorunları ve Habitat Konferansları", Ankara Üniversitesi DTCF Dergisi, Cilt:38, Sayı:1-2, Ankara, s.26.

sağlıklı, güvenli, adil ve yaşanabilir kılma amacını benimsemelerini sağlamaktır” şeklinde ifade edilmiştir<sup>65</sup>.

Konferans hedeflerinin gerçekleştirilebilmesi için, Habitat I'den farklı olarak, devlet merkezli değil, toplum merkezli bir anlayış ön plana çıkarılmış ve çok aktörlü, katılımcı bir yönetim düşüncesi benimsenmiştir. Sivil toplum kuruluşları da konferans kapsamına alınmış ve Ulusal Rapor ve Ulusal Eylem Planı'nın hazırlanması ve uygulamasında katılımlarının sağlanması kabul edilmiştir.

Ulusal Raporda sorunlar, “sürdürülebilirlik”, “yaşanabilirlik” ve “hakçılık” başlıkları altında ele alınmıştır. Ele alınan başlıca sorunlar ise, su, katı atıklar, hava kirliliği, doğal afetler, iletişim koşulları, yeşil alanların dağılımı, tarihi kültürün korunması, kent içi ulaşım ve gürültü olarak belirlenmiştir. Hakçılık başlığı altında ise, mekansal eşitsizlikler, sokak çocukları, özürülüler ve kadınlara yönelik eşitsizlikler irdelenmiştir.

Habitat Türkiye Ulusal Komitesi'nin hazırladığı Türkiye Ulusal Eylem Planı'nda “sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik” kavramlarına şöyle yaklaşılmaktadır:<sup>66</sup> “Sürdürülebilirlik, kalkınmaya referanslı gelişmiş bir ekolojinin söylemi içindeki bir kavramdır. Sürdürülebilir kalkınma kavramını kalkınmaya değil de iyi bir yerleşme sistemine ilişkin olarak kullandığımızda gelecek nesillerde sürdürülebilir olan yaşanılabilir yerleşimler olacaktır”. Sürdürülebilirlik ilkesi, bir yerleşimin mutlaka iyi bir yerleşme olmasına yetmeyeceği için mutlaka yaşanabilirlikle desteklenmelidir.

#### **a. Dünya Kentler ve Yerel Yönetimler Meclisi Sonuç Bildirgesi**

Yerleşimlerin sürdürülebilir geleceği yolunda başarılı bir ilerleme kaydedilmesi, yerel toplulukların aktif katılımına ve yönetimlerin bütün kademelerde güçlü ve destekleyici varlığının çerçevesi içinde özel ve gönüllü sektörlerle ortaklıklar oluşturulmasına bağlıdır. Yaşanabilir, dayanışmalı, daha sağlıklı ve daha güvenli insan yerleşmelerinin ortaya çıkabilmesi için dünya, düşünme ve

---

<sup>65</sup> T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı Habitat II Proje Koordinasyon Birimi (1995); **Habitat II Bülteni**, Sayı:1, Ankara, s.1.

<sup>66</sup> Gökhan Tok (1996); “Habitat II'ye Doğru Kentte Yaşam”, **Bilim ve Teknik**, Sayı:340, Ankara, s.48.



davranma biçimlerini gözden geçirmek zorundadır. Bunun için de orta ve uzun dönemde tutarlı yönlendirici ilkelerin geliştirilmesi ve o ilkelerin uygulanmasına yönelik yeni işbirliği ve ortaklık yöntemlerinin benimsenmesi zorunludur.

Habitat II Yerel Yönetimler Yönlendirme Komitesi ile yerel yönetim birliklerinin düzenlediği "Dünya Kentler ve Yerel Yönetimler Meclisi"<sup>67</sup>nin Sonuç Bildirgesi'nde, söz konusu ortaklık yöntemlerinin oluşturulmasına katkıda bulunmak amacıyla sunulan görüşlerden bazılarını şu şekilde özetlemek mümkündür.<sup>68</sup>

- Kentler, sürdürülebilir büyüme ve kalkınmanın, geleceğimizin yaratılışının ekseninde yer alan temel insan yerleşmesi olarak kabul edilmektedir.
- Sürdürülebilir beşeri kalkınma, kentlerimizin geleceğini tasavvur ederken başvurulması gereken temel kavram olmalıdır.
- Sürdürülebilir çevre yönetimine yönelik yaklaşımlar-bu arada tarihsel kültürel ve doğal mirasın korunması- konusunda kentlerin daha özenli hale gelmeleri, toprak dahil yenilenemez doğal kaynakların tüketiminde daha tutumlu olmaları, hava ve su kirliliği karşısında daha duyarlı kılınmaları, atıkların azaltılmasıyla ve yeniden kazanılmasıyla ilgili sorunların daha çok bilincine varmaları için her türlü çaba harcanmalıdır.
- Kentsel ve kırsal kesimler arasındaki karşılıklı bağımlılığın dikkate alınmasına yönelik olarak daha çok çaba harcanmalıdır.
- Kentsel yönetim süreçlerinde, toplumsal bütünleşmeye önem verilmelidir.
- Sürdürülebilir beşeri kalkınma öncelikle, bireyin ve reel toplulukların yaşamını iyileştirmeye yönelik taban önceliklerinin somut olarak harekete geçirilmesi için en uygun olan konumda yani yerel düzeyde kavramlaştırılmalı ve yaşanmalıdır.
- Yetkilerin ademi merkezileştirilmesi, sürdürülebilir bir geleceğin desteklenmesinde ve insan yerleşimlerinin yönetiminde başat yaklaşım durumuna getirilmelidir.

<sup>67</sup> Dünya Kentler ve Yerel Yönetimler Meclisi, Birleşmiş Milletler II. İnsan Yerleşmeleri Konferansı'nın Ortaklar Forumu çerçevesinde düzenlenmiştir. (30-31 Mayıs 1996, İstanbul).

<sup>68</sup> Birleşmiş Milletler Habitat II Konferansı (1996), a.g.e., s.25-27.

- Devletlerin çabalarını tamamlayıcı olmak üzere yerel enerjilerin ifade olanağı bularak harekete geçirilebilmesi, insanların kendi meselelerinin sorumluluğuna katılımlarının sağlanabilmesi ve yerel kalkınma için gerekli maddi ve kurumsal çerçevelerin oluşturulabilmesi için, yerleşme politikasında yerel topluluklara stratejik bir rol tanınmalıdır.

Ayrıca sürdürülebilir insan yerleşimleri hedefine ulaşılmasında çok aktörlü bir işbirliğinin gerekliliğini vurgulayan meclis delegeleri, söz konusu işbirliğinde birer aktör olarak yer alacak devletlerden, özel sektörden, uluslararası kent ve yerel yönetim birliklerinden ve uluslararası topluluklardan talep ettikleri birtakım sorumlulukları ortaya koymuşlardır:

Sürdürülebilir kalkınmada kentlerin itici rolü kabul edilerek, kentsel sürdürülebilirlik için daha çok kaynağın harekete geçirilmesine yönelik politikaların oluşturulması; arsa ve konut arzını, kullanım hakkı güvenliğini, arazi ve gayrimenkul piyasalarının düzgün işleyişini destekleyici uygun önlemlerin alınması; yerleşme politikalarının benimsenmesi, insan yerleşimlerinin yönetimi bağlamında sorumlulukların ve kaynakların değişik yönetim kademelerine yetki devri yoluyla paylaşılması; yerel demokrasinin uygulanmasının kurumsal ve yasal çerçevesinin oluşturulması; yoksulluğa, işsizliğe ve çevresel bozulmalara karşı mücadelede yerel topluluklara destek olunması ve bu topluluklara, gereksinimleri oranında, hakçalı bir kaynak dağılımının yapılması, sürdürülebilir kentler yolunda birer zorunluluktur.

Ayrıca insan yerleşimlerinin etkili ve sürdürülebilir biçimde yönetimi konusuna görev alacak aktörleri daha iyi hazırlayabilmek için her bölgenin gerçeklerine uyarlanmış mevcut eğitim programlarını desteklemek ve yenilerini oluşturmak üzere dünya ölçeğinde ulusal, bölgesel ve uluslararası yerel yönetim birliklerinin ortak çalışmasına dayalı girişimlerde bulunulmalıdır.

## **b. Habitat II İnsan Yerleşmeleri İstanbul Bildirgesi**

3-14 Haziran 1996 tarihlerinde İstanbul'da toplanan BM İkinci İnsan Yerleşmeleri Konferansı (Habitat II) sonunda oluşturulan bildirmede, insan yerleşimlerinde sürdürülebilirliği sağlamak amacıyla özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde bunalım durumuna gelmiş kötüleşmelerle mücadele

edilmesi gerekliliği bir kez daha vurgulanmıştır. Bu kötüleşmeyi doğuran nedenler olarak, sürdürülemez tüketim ve üretim örüntüleri, yapı ve dağılım bakımından sürdürülemez nüfus değişiklikleri, evsizlik, artan yoksulluk, işsizlik, kaynak yetersizliği, temel altyapı hizmetlerinin yetersizliği, yetersiz ve bozuk planlama, güvenlik ve şiddet sorunu ve çevrenin bilinçsizce tüketilerek bozulması gösterilmiştir.

Buradan hareketle bildirgeyi kabul edenler, küresel çevrenin korunabilmesi, insan yerleşmelerindeki kalitenin yükseltilebilmesi için, sürdürülebilir tüketim, üretim, ulaşım ve imar örüntülerini, kirliliğin önlenmesini, ekosistemlerin taşıma kapasitesine saygıyı ve gelecek kuşakların imkanlarının korunmasını, yeterli konut hakkının eksiksiz ve giderek artan bir şekilde gerçekeştirilmesini, tüm bunları gerçekeştirirken de insanın temel alınmasını birer yükümlölük olarak kabul etmişlerdir. Yüklenimlerinin gerçekeştirilmesinde en demokratik ve etkili yaklaşım olarak ise yapabilir kılma stratejisini benimsemişlerdir.

#### **7. “Sürdürülebilir Bir Avrupa Kurmak”(AK Tebliği, 1997)<sup>69</sup>**

Avrupa Komisyonu tarafından Kasım 1997’de kabul edilen tebliğ, çevreyi korumanın istihdam yaratılmasına nasıl katkıda bulunabileceğini, çevre ve istihdam politikalarının birbirlerini nasıl takviye edebileceğini ve ortak ilgi konusu bu politikanın daha geniş AB politika oluşturma sürecine nasıl entegre edilebileceğini göstermektedir. Tebliğ, sürdürülebilir bir Avrupa kurmak için somut bir gündem ilan etmektedir: Çevrenin daha az bozulmasıyla, enerjinin ve hammaddelerin artan kaynak verimliliğiyle ve daha yüksek istihdam olanaklarıyla birlikte, rekabet gücüne sahip bir ekonomiye kavuşmak.

Tebliğe ilişkin temel, Haziran 1997’de Amsterdam’da toplanmış olan AB Konseyi ve istihdamla ilgili yeni bir hedef (yüksek bir istihdam düzeyi) ve çevre ile ilgili daha güçlü bir taahhüt (sürdürülebilir gelişme) ortaya koyarak istihdam ve çevre konularına yeni bir ivme vermiş olan ve yeni imzalanan Amsterdam Antlaşması’dır.

Komisyon tebliğe, emek kaynaklarının yetersiz kullanımına karşılık çevre kaynaklarının aşırı kullanımının Avrupa’da tersine çevrilmesi gerektiğini

---

<sup>69</sup> Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu (1998); “Çevre ve İstihdam”, **İşveren Dergisi**, Cilt:36, Sayı:7, s.27.

Komisyon, sürdürülebilirlik bir gelecek için tebliğde birtakım kilit eylemler teklif etmektedir:

- Başarılı uygulamaların kamu yönetimlerine, özel ve kamusal işletmelere ve tüketicilere tanıtılması ve onların bu yönde teşvik edilmesi,
- En İyi Mevcut Teknolojiler tarama çalışmalarının kapsamını genişleterek, teknoloji değerlendirme ve geliştirmenin ilerletilmesi,
- Topluluk fonları ve araçlarının entegre bir biçimde istihdamı ve sürdürülebilir gelişmeyi desteklemelerini sağlamaya yönelik çabaların devam ettirilmesi ve artırılması,
- Çevreye zarar vermeyen yeni teknolojiler ve çalışma pratiklerinin uygulanmasını desteklemek için eğitim ve öğrenimin geliştirilmesi.

#### **D. Değerlendirme**

Bugün tüm insanlık, karşı karşıya bulunduğu sorunlar nedeniyle ortak bir kader ile birbirine hiç olmadığı kadar bağlanmış durumdadır. Bugüne kadar gerçekleştirilen tüm ulusal ve uluslararası oluşumlar, bu ortak kadere hizmet etmek ve sorunlara ulusal-uluslararası temelde çözüm bulmak amacıyla gündeme gelmişlerdir. Bu nedenden dolayı, uluslararası kuruluşların ve hükümetlerin, bütün dünya insanların görüş ve beklentilerine karşı daha sorumlu ve duyarlı olmaları gerekmektedir.

Sürdürülebilirliğin tek bir kalıbı bulunmamaktadır. Çünkü ekonomik sistemler ve ekolojik şartlar, ülkeler arasında büyük farklılık göstermektedir. Bu

yüzden her ulus kendi somut politika gereklerini kendileri belirlemek zorundadır. Fakat bu farklılıklar ne olursa olsun, çevre duyarlı bir sürdürülebilir kalkınma global bir amaç olarak görülmektedir.

Hiçbir ülke diğerlerinden ayrı olarak gelişemez. Böyle olunca sürdürülebilir kalkınma arayışı, uluslararası ilişkilerde yeni bir yönelmeyi gerektirmektedir. Uzun vadeli ve çevre duyarlı bir sürdürülebilir kalkınma, ticaret, sermaye ve teknoloji akımının daha hakça ve çevre gerekleriyle daha senkronize olmasını sağlayacak büyük boyutlarda değişiklikleri de kaçınılmaz kılmaktadır.

Sürdürülebilir bir geleceği güvence altına alacak olan uluslararası işbirliği artışının mekaniği, sektörden sektöre ve ilgili kuruluşların özelliğine göre değişiklik gösterecektir. Ama ortak bir gelecek için sürdürülebilirliğin tüm uluslarca ortak bir biçimde yönetilmesi esas olmalıdır. İnsani ihtiyaçların birliği, işlerlikli ve çok taraflı bir sistemi gerekli kılmaktadır. Bu sistem de dünyanın tek olduğunu kabul etmek zorundadır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### SÜRDÜRÜLEBİLİR KIYILAR

#### I. KIYI TANIMI VE KIYI TERİMLERİ

##### A. Çeşitli Disiplinlerde “Kıyı” Tanımı

Kıyı, Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlüğü'nde “kara ile suyun birleştiği yer, karanın deniz boyunca uzanan bölümü, sahil” olarak tanımlanmaktadır<sup>70</sup>. Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere kıyı, kısaca “su boyunca uzanan kara şeridi” olmaktadır. Ancak bu günlük dilde kullanılan bir anlatım olmakla birlikte kıyı anlatımı mevzuatta daha ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

Kıyı alanı, öncelikle zaman ve mekanda değişken ve birtakım geometrik kısımlara ayrılmış bir alandır. Kıyı, değişken ve çok yönlü bir anlatıma sahip olduğu için, kelimeye ilişkin olarak yapılabilecek tanımlar da farklılık gösterecektir. Farklı disiplinlerin kıyıya ilişkin yaklaşımlarını, üç değişik bakış açısına göre şu şekilde özetlenmektedir<sup>71</sup>:

- Jeomorfolojik açıdan:

Jeomorfolojik açıdan kıyı, söz konusu yapıların oluşum sürecinden başlayarak, geçirilen evrimi, çeşitli etkenlerle meydana gelen yapısal değişimleri de içine alacak bir biçimde ve genel olarak denizsel-karasal alanları ilgilendiren olaylar yönüyle ele alınmaktadır. Denizsel alan dikkate alındığında deniz kıyıları, zaman içinde çok değişik biçimlere sahip olabilmektedir. Kıyıların değişik biçimler almasında dalgaların değişen uzunlukları, enerjileri ve nitelikleri ile gel-git durumunda meydana gelen yükselmeler ve alçalmalar etkili olmaktadır. Yerkürenin yüklü olduğu enerji ve bağlı dış doğal güçlere bağlı olarak karanın yapısı, zaman içinde karşılıklı etkileşim ile kıyıda özel şekiller oluşturur, bu özgün ortam kıyı

<sup>70</sup> Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlük

<sup>71</sup> Ertuğrul Doğan, Murat Aykaç Erginöz (1997); *Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması*, Arion Yayınevi, İstanbul, s.16-17.

üzerindeki çevre koşullarının ilk dinamiğidir. Bu etkileşim içinde kıyının yapısı (morfolojisi), karanın toprak yapısı (jeolojisi), eğim ve yüksekliği, özel iklim koşulları, bitki ve hayvan dokusu, kıyı yerleşimlerindeki insan faaliyetleri bu değişimde etkili olmaktadır.

- Coğrafik açıdan:

Coğrafyacılar kıyıyı, bir denizi sınırlayan toprak parçası olarak tanımlamaktadırlar. Coğrafya ölçütlerine göre kıyı, kara ile denizin temas noktalarından başlayarak, denizin doğal, iklimsel ve şekillendirici etkilerinin eriştiği sınıra kadar uzanır. Kumsallar dalgaların etkisiyle çukurlaşabilir, ancak fırtınalarla bu boşluklar doldurulup düzleşebilir. Ya da bataklıklar ve çamurluklar, çoğu kez korunan körfez diplerinin özelliklerini gösterirler.

- Ekolojik açıdan:

Ekolojistlere göre kıyı, öncelikle korunması ve sürekliliğinin sağlanması gereken doğal ve biyolojik bir zenginliktir. Kıyı kara ile deniz arasındaki alışverişin nitelik ve yoğunluğunu kontrol eden bir alandır. Kıyıları, denizlerdeki eriyik oksijen ve mineraller, ısının dengeli, iklimin yumuşak ve bölgenin sulak olması gibi nedenlerle, kendine özgü bir ekolojik zincir oluştururlar.

- Boyutsal ve görsel açıdan:

Boyutsal ve görsel açıdan kıyıya yaklaşan uzmanlar, kıyıyı, denizde ufuk çizgisine, karada silüet çizgisine dayanan ve üçüncü boyutta havaya ve su altına doğru devam eden bir bütün olarak tanımlamaktadırlar. Kıyı, bu yapısından dolayı, bir çizgi ya da bir yüzey değil, derinlikli ve üç boyutlu bir geometrik mekandır<sup>72</sup>.

Görüldüğü üzere kıyı kelimesine, farklı akademik çevrelerce farklı şekilde yaklaşmış ve yine bu çevrelerce genel kabul görmüştür. Nitekim yapılan tanımlamalar ve yaklaşımlar, ulusal ve uluslararası somut hukuk normlarında da yer almıştır.

---

<sup>72</sup> Haydar Karabey (1978); a.g.e., s.66.

Konuya değişik açıdan eğilen disiplinlerin sundukları görüşlerin tümü, çok boyutlu ve değişken olma özelliğine uygun olarak kıyılara ilişkin geniş kapsamlı bir tanımın getirilmesini zorunlu kılmıştır. Bu yaklaşımlara dayanılarak ortaya çıkan kıyı tanımı ise şudur:

“Deniz, tabii, suni göl ve akarsuların taşkın durumları dışında suyun kara noktasına değdiği noktadan sonraki kara yönündeki bölgeyi etki altında tutan su hareketlerinin oluşturduğu, kumluk, çakıllık, taşlık, baltalık gibi özel bir amenajman ve ekolojik koruma gerektiren biyolojik bir zenginlik, çok boyutlu bir coğrafi alandır.”<sup>73</sup>

## B. Kıyıya İlişkin Terimler

Kıyının sadece bir çizgiyi değil, belirli bir genişlik ve yüksekliği de içeren üç boyutlu bir mekanı tanımladığını daha önce belirtilmişti. Bu yüzden çoğu zaman aynı anlamda “kıyı alanı” ya da “kıyasal bölge” anlatımları da karşımıza çıkmaktadır. Buradan hareketle üç boyutlu bir mekan özelliği gösteren kıyıların birtakım bileşenlerinin bulunduğunu belirtmek yerinde olur.

Kıyıya ilişkin olarak kullanılan bazı terimler (alan, şerit, çizgi, kuşak vs.) genellikle “kıyı” kelimesi ile birlikte anılırlar. Yani kıyı kelimesi, söz konusu anlatımlarda belirleyici bir role sahiptir. Aşağıda kıyıya ilişkin terimler açıklanmıştır<sup>74</sup>:

### 1. Kıyı Çizgisi\*

Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan, meteorolojik olaylara göre değişen doğal çizgidir.

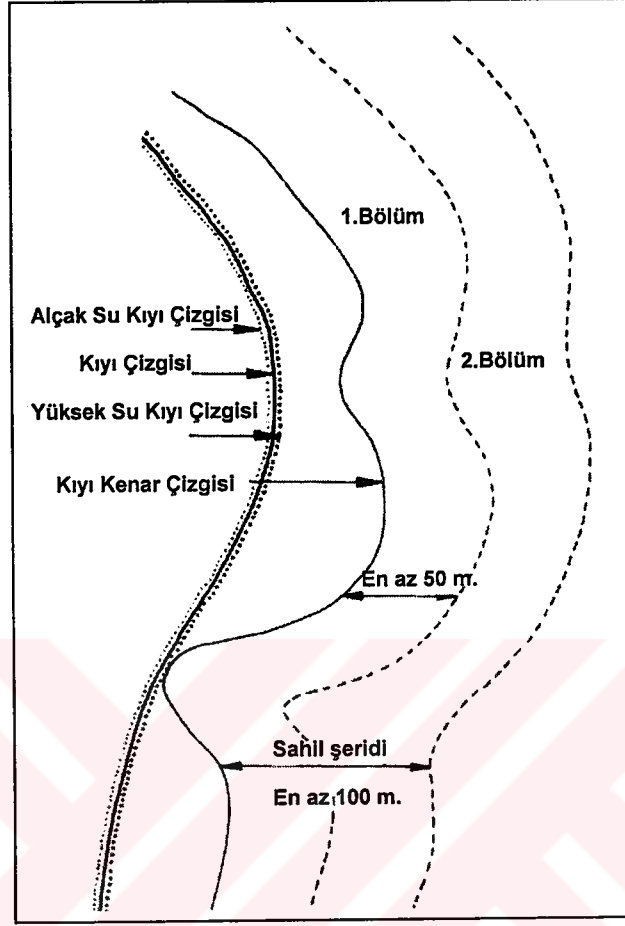
Tabii ve suni göllerde Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü'nce belirlenen maksimum su kotu, kıyı çizgisini belirler.

---

<sup>73</sup> M.Ali Akkaya vd. (1998); “Kıyı Alanlarının Rasyonel Kullanımı ve Yönetiminde Kamu Yararı İlkesi”, **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara, s.40.

<sup>74</sup> Tek yıldızlı terimler, 1990 tarihli 3621 Sayılı Kıyı Kanunu (20495 Sayılı R.G.) ve 1990 tarihli 3621 Sayılı Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik (20594 Sayılı R.G.)'te yer alan terimlerdir.





**Şekil 2.** Kıyı çizgisi, Kıyı kenar çizgisi, Sahil şeridi  
**Kaynak:** Erdal Özhan, (1996); "Coastal Management in Turkey", *Ocean&Coastal Management*, Vol.30, Nos:2-3, Northern Ireland, pp.157.

## 2. Kıyı Alanı

Kıyı bölgesi olarak da adlandırılan kıyı alanı, kıyı çizgisinin önündeki belli bir deniz ortamı ile kıyı çizgisinin gerisinde sınırlandırılmış bir kara bölgesini ifade etmektedir<sup>75</sup>. Daha farklı bir tanıma göre kıyı alanı, nehir deltaları, düz sahiller, kumsal ve kumullar, kayalık bataklık, lagünler vb. değişik yapıları içeren, sahil

<sup>75</sup> Sedat Kapdaşlı (1995); *Kıyı Mühendisliği*, İzmir, s.261.

hattı çevresini kara kesiminde ve kıyı sularını da içerecek şekilde kucaklayan, karanın denizle birleştiği ortak yüzeydir.<sup>76</sup>

### 3. Kıyı-kenar Çizgisi\*

Deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların alçak-basık kıyı özelliği gösteren kesimlerinde, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırı; dar-yüksek kıyı özelliği gösteren kesimlerinde ise şev ya da falezin üst sınırıdır. Bu sınır doldurma suretiyle arazi elde edilmesi halinde de değiştirilemez.<sup>77</sup>

Kıyı-kenar çizgisi tespitine konu olmayan akarsuların, deniz, tabii ve suni göllerle birleştiği yerlerde, kıyı-kenar çizgisi deniz, tabii ve suni göl kıyı-kenar çizgisi olarak tespit edilir.

Kıyı-kenar çizgisi, valiliklerce, kamu görevlilerinden oluşturulacak en az 5 kişilik bir komisyonca tespit edilir. Bu komisyon, jeoloji mühendisi, jeolog veya jeomorfolog, harita ve kadastro mühendisi, mimar ve şehir plancısı, inşaat mühendisinden oluşur.

Komisyonca tespit edilip valiliğin uygun görüşü ile birlikte gönderilen kıyı-kenar çizgisi, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca onaylandıktan sonra yürürlüğe girer.

### 4. Kıyı\*

Kıyı çizgisi ile kıyı-kenar çizgisi arasındaki alandır. Bu alan, deniz, tabii ve suni göllerde, taşkın durumları dışında kara yönünde en çok ilerlediği anda suların belirlediği kıyı çizgisi ile bu çizgiden sonra da devam eden, kıyı hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, taşlık, kayalık, sazlık, bataklık alanının kara yönündeki doğal sınır çizgisi arasında kalan alandır.

---

<sup>76</sup> Sumru Ünsal (1997); "Kıyı Yönetimi Kavramında Yaşanan Evrim ve Kıyı Kullanımı ve Yönetimi (Düzenleme) Bütünlüğü İlikeleri", **Türkiye Kıyıları'97**, Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara, s.9-10.

<sup>77</sup> Yukarıdaki tanım, 3621 Sayılı Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik'in 1994 yılındaki değişikliğinden sonraki halidir. Tanımın ilk haline, "alçak-basık kıyı ve dar-yüksek kıyı" kavramları eklenmiştir.

**i. Kumsal kıyılar:** Karanın az bir eğimle suya girdiği ve kıyının biraz açığında kumluk şerit halinde yükseldiği kıyılardır.

**ii. Deltalı kıyılar:** Bir akarsuyun denize döküldüğü yerde bu akarsuyun taşıdığı tortuların oluşturduğu kıyılardır.

**iii. Bataklık kıyılar:** Deniz suyunun durgun, derinliğinden az olduğu ve bataklık görünümündeki kıyılardır.

**iv. Organik kıyılar:** Organizma kalıntılarının belirli yerlerde toplanmasıyla oluşan kıyılardır.

**b. Dar-Yüksek Kıyı:** Plaj ya da abrazyon platformu olmayan veya çok dar olan, şev veya falezle son bulan kıyılardır. Dar kıyı, kanunda "kıyı-kenar çizgisinin kıyı çizgisi ile çakışması hali" olarak tanımlanmıştır.

**c. Ard Kıyı – Ön Kıyı:** Herhangi bir anda kıyı çizgisi ile suların en çok ilerlediği sınır arasındaki şerittir. Ön kıyı ise, kıyı çizgisi ile suların en çok çekildiği sınır arasındaki şerittir.

**d. Açık Kıyı:** Ön kıyının dış sınırlarından, açıklara doğru uzanan sığ ve genişliği değişik bölgedir.

**e. Kıta Sahanlığı:** Ön kıyının dış sınırından, yaklaşık su altında 200 m. derinlikteki su altı zeminin eğim kırılma noktasına kadar uzanan az eğimli bölgedir.

---

<sup>78</sup> Eyüp G. İşbir (1991); **Şehirleşme ve Meseleleri**, Gazi Büro Yayınları, II. Baskı, Ankara, s.58.

Kıta sahanlığı, özellikle uluslararası alanda devletler arasında sürekli sorun olan, son derece stratejik kıyı alanlarıdır. 1982 yılında BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde kıyıda başlamak üzere 200 m. gibi uzaklık ölçütleri konmuştur. Türkiye, bu sözleşmede yer alan adaların kıta sahanlıklarına sahip olabilecekleri ilkesini kabul etmemektedir. Kıta sahanlığı, Ege sorununun en önemli nedenlerinden birini teşkil etmektedir.

**f. Kıyı Yamacı:** Su altı zemininin kıta sahanlığı sınırından kırılarak hızla derinleştiği bölgedir.

### **5. Sahil Şeridi\***

Deniz, tabii ve suni göllerin kıyı-kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 m. genişliğindeki alandır. İki bölümden oluşan bu alan, kullanım amacı ve doğal eşiklere göre belirlenmektedir.

Sahil şeridinin birinci bölümü;

Sahil şeridinin tümü ile sadece açık alanlar olarak düzenlenen, yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları, dinlenme ve rekreatif alanlardan ve yaya yollarından oluşan, kıyı-kenar çizgisinden itibaren, kara yönünde yatay olarak en az 50 m. genişliğinde belirlenen bölümdür.

Sahil şeridinin ikinci bölümü;

Sahil şeridinin birinci bölümünden sonra, kara yönünde yatay olarak en az 50 m. genişliğinde olmak üzere belirlenen ve toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm yapı ve tesisleri, taşıt yolları, açık otoparklar ve arıtma tesislerinin yer aldığı bölümdür.

### **6. Kıyı Yapıları**

Kıyı-kenar çizgisinin deniz tarafındaki alanda yapılacak yapılardır. Bunlar; iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları

gibi kıyının kamu yararına kullanımını ve kıyıyı korumak amacına yönelik altyapı ve tesisler ile, faaliyetlerinin özellikleri gereği, kıyıdan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan tersane, gemi söküm yeri, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri gibi, özelliği olan yapı ve tesislerdir.

Bu tanımlar kapsamında yer alan her türlü kalıcı yapı da “dolgu” olarak tanımlanmaktadır.<sup>79</sup>

## **7. Toplumun Yararlanmasına Açık Yapı\***

Mevzuata göre tespit ya da tasdik edilmiş kural ve ücret tarifelerine uygun biçimde, getirdiği kullanımdan belirli kişi ya da topluluklara ayrıcalıklı kullanım hakkı tanımaksızın yararlanmak isteyen herkese eşit ve serbest olarak açık bulundurulan ve konut dokunulmazlığı olmayan yapılardır.

## **8. Kısmi Yapılaşma\***

Belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında; 11 Temmuz 1992 tarihinden önce belirli bir kullanım amacına dayalı olarak onaylanmış 1/1000 ölçekli mevzi imar planlarının, kıyı-kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 m.lik kesim içerisindeki imar adalarında, üzerinde yapıldığı tarihte yürürlükte bulunan plan ve mevzuata uygun olarak tamamlanmış yapılar ile ruhsat alınarak en az subasman seviyesinde inşaatı tamamlanmış yapıların bulunduğu parsellerin sayısının veya kullanılan toplam taban alanının imar alanındaki toplam parsel sayısının veya toplam taban alanının yüzde ellisinden fazla olması durumudur.

## **9. Su Ürünlerini Üretim ve Yetiştirme Tesisi\*\*<sup>80</sup>**

Su ürünleri kaynaklarının ekonomik olarak kullanımı ve üretiminin artırılması amacıyla deniz ve içsularda, deniz, göl yüzeyi ile karada, kuluçkahaneli

---

<sup>79</sup> Semra Ener Ongan - Danışman (1997); **Arazi Kullanımı ve Kıyı Alanları Yönetimi**, Ulusal Çevre Eylem Planı, DPT Yayınları, Ankara, s.36.

<sup>80</sup> İki yıldızlı terimler, 3126 Sayılı Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik'te yer alan, ancak 27.07.1996 tarih ve 22709 sayılı R.G.'de yayınlanan Yönetmelik ile değişiklik yapılarak yeniden tanımlanmış terimlerdir.

ve kuluçkahanesiz oluşuna göre alan büyüklüğü değişen üretim ve yetiştirme faaliyetine yönelik üstyapılara sahip kıyı yapılarıdır.

#### **10. Günübirlik Turizm Tesisleri\*\***

Kamping ve konaklama ünitelerini içermeyen duş, gölgelik, soyunma kabini, WC, kafe-bar, pastane, lokanta, çayhane, açık spor alanları, spor tesisleri, golf alanları, açık gösteri ve eğlence alanları, lunapark, fuar, su oyunları parkı ve 20 m<sup>2</sup>'yi geçmeyen sergi ve satış ünitelerinin içeren kıyı yapı ve tesisleridir.

#### **11. Liman\*\*\*<sup>81</sup>**

Gemilerin yolcu indirip bindirme, yükleme-boşaltma, bağlama ve beklemlerine elverişli yeterli su derinliğine sahip, teknik ve sosyal altyapı tesisleri, yönetim, destek, bakım-onarım ve depolama birimleri bulunan, tabii veya suni olarak rüzgar ve deniz tesislerinden korunmuş kıyı yapılarıdır.

#### **12. Tersane\*\*\***

Yük ve yolcu (ticari veya turistik amaçlı) gemiler ile teknelerin (ahşap, polyester, fiberglas, çelik) inşa, tadil, bakım ve onarımı için dalgakıranla durgun su temin edilmiş, yüzer havuzlu teknik ve sosyal altyapısı, yönetim, bakım, onarım ve depolama birimleri de bulunan kıyı yapılarıdır.

#### **13. Yat Limanı\*\*\***

Yatlara güvenli bir bağlama, her yata doğrudan yürüyerek çıkmasına olanak sağlayan, yeterli derinlikte su bulunan ve yatlara teknik ve sosyal altyapı, yönetim, destek ve bakım-onarım hizmetleri sunan, rüzgar ve deniz tesislerinden korunmuş, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'ndan "işletme belgesi" alınmış, turizm belgeli kıyı yapılarıdır.

---

<sup>81</sup> Üç yıldızlı terimler ise, 3126 Sayılı Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin bazı maddelerinin değiştirilmesi amacıyla 27.07.1996 tarih ve 22709 sayılı R.G.'de yayınlanan Yönetmelik ile eklenmiş tanımlardır.

#### **14. Balıkçı Barınağı\*\*\***

Balıkçı teknelerine hizmet vermek amacı ile dalgakıranla korunmuş, yöre balıkçılarının ihtiyacına yetebilecek kadar havuz ve geri sahaya sahip, bağlama rıhtımları ile suyu, elektriği, ağ kurutma sahası, çekek yeri, deniz ürünlerine geçici depolama ve satış üniteleri bulunan kıyı yapılarıdır.

#### **15. Yat Çekme Yeri\*\*\***

Yatlara; kışlama, güvenli bir şekilde kıyıya çekme, denize indirme, karada muhafaza, bakım-onarım (tersane ve büyük onarım tesisleri hariç) teknik altyapı ve yönetim hizmetleri sunan kıyı yapılarıdır.

#### **16. Çekme Yeri\*\*\***

Balıkçı tekneleri, küçük tonajlı tekneler veya yatların bakım ve onarımlarının yapılması için karaya alınmalarına imkan sağlayacak donanıma ve bakım-onarım çalışmalarına yetecek kadar kumsal ve sıkıştırılmış toprak zemin veya katı sıcak asfalt veya betonlanmış meyilli alana sahip olan kıyı düzenlemeleridir.

#### **17. Yönetim Birimleri\*\*\***

Kıyıda yapılması zorunlu olan ve üstyapı gerektiren yapıların ihtiyacı olan idare binası ile personele hizmet veren yemekhane, WC, duş birimleridir.

#### **18. Destek Birimleri\*\*\***

Telekomünikasyon merkezi, meteoroloji servisi, sağlık ünitesi, kiralama ve gümrük hizmetleri sunan birimler ile helikopter pisti, yeme-içme ve satış üniteleridir.

#### **19. Bakım-Onarım Birimleri\*\*\***

Hangar, atölyeler, çekek alanı ve drenajlı alt yıkama mahallidir.

## 20. Teknik ve Sosyal Altyapı\*\*\*

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 kimyasal arıtma sistemi, pis su ve sintine boşaltma istasyonu, elektrik, su, telefon, faks, televizyon teçhizatı, yağ ve çöp depolama konteynerleri, yangın şebekesi, lift sistemi, saniter üniteleri, otopark, yaya yolları, meydan, yeşil alan, çocuk bahçesi ve parktır.

Kıyıya ilişkin bu tanımların sürekli yenilenmesi, "tanı" aşamasının tamamlanamadığı düşüncesine yol açmaktadır. Kamuya yararlı sayılan bu kıyı yapılarına ilişkin düzenlemeler bazı noktalarda gereksiz ayrıntılara girmekte ancak etkili uygulamalar için anahtar rol teşkil edecek bazı kavramlar, -örneğin kamu yararı gibi- açık bir şekilde ortaya konamadığı için anlam sınırlılığı veya yetersizliği öne çıkmaktadır. Kamu yararı kavramı ölçülebilir hale getirilmedikçe, var olan yasal boşluklar nedeniyle kıyı kullanımında işlevsellik sağlamak mümkün görünmemektedir.

## II. KIYILAR NIÇİN SÜRDÜRÜLEBİLİR OLMALI?

1992 yılında Rio'da ortaya konan Dünya koruma Stratejisi'nde insanların gerçek ihtiyaçlarının saptanması ve bunların karşılanması yönünde bazı görüşlere yer verilmiş ve genel bir geçerlilik arz etmesi gereken ilkeler ortaya konmuştur.<sup>82</sup>

- Gerekli ekolojik süreci ve insan yaşamını destekleyen sistemleri sürdürülebilir kılmak,
- Biyoçeşitliliği korumak
- Ekosistemin gelecek ve şimdiki kuşaklar tarafından zorlanmadan kaynaklarını kullanmak.

Belirtilen ilkeleri bir bütün içerisinde ele almak ve gerçekleştirmek, deniz ve yakın karadaki canlıların arasındaki etkileşimleri birlikte ele alan; hava, su ve

<sup>82</sup> Gülşen Özyayın-Levent Özyayın (1998); "Kıyı Yönetiminde Bütünleştirilmiş Kentsel Gelişme Stratejileri", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara, s.478.



toprakla ilgili olarak bu etkileşimi ve birlikteliği sürdüren ekosistem yaklaşımı ile mümkün olabilir.

Yaşanabilir ve sürdürülebilir bir dünya hedefi, ancak ve ancak, her seferinde tekrarlanan ama hala gerekli önem verilmeyen ekolojik dengenin korunması ile gerçekleşebilir.

Böyle bir anlayış içinde, insan ve diğer canlıların yaşamını destekleyen ve gelecek planlarının yapılması gereken sistemlerden birisi de kıyı sistemleridir. Kıyıları söz konusu ekolojik denge içinde, hem "etkileyen" hem de "etkilenen" bir konuma sahiptirler.

Kıyı ekosistemleri kara ve denizin birbirini çok yönlü etkilemesi sonucu farklı bir ekolojik alan oluşturmaktadır. Başta deniz olmak üzere göl ve akarsu kıyılarının tümü bu kapsama girmektedir<sup>83</sup>.

Kıyılar, dünya nüfusunun 1/3'lik bölümünü barındıran ve yeryüzündeki tüm karaların yaklaşık 3/10.000'lük bir kısmını kaplayan ekosistemlerdir.

Kıyıların kara ve su olmak üzere iki ana bileşeni olduğunu belirtmişti. Gerek kara gerekse deniz kısmı ele alındığında her iki sistemin kendine özgü biyolojik, hidrolojik ve jeomorfolojik özelliklere sahip olduğu görülmektedir. Kıyı ekosistemlerinde sistemler arasında kesin sınırların belirlenmesi çok zordur ama kara ile ilişkileri göz önüne alındığında deniz, göl ve akarsu sistemleri kıyı ekosistemi içinde yerlerini alırlar.

Söz konusu alanların denizel kısmı, özellikle sığ bölgelerde önemli bir biyolojik potansiyele sahiptir. Bu bölgeler özellikle balıkçılık yönünden önem arzeder. Ekonomik balıkçılık faaliyetlerinin bir çoğu buralarda gerçekleşir.

Kara ve suyun birleştiği kıyı noktalarında sıkça rastlanan sazlıklar ve bataklıklar, hem suda hem de havada yaşayan canlıların barınma yerleri olmaktadır. Bu tür sazlık ve bataklıklar ekolojik açıdan çok önemli bir potansiyele sahiptir.

---

<sup>83</sup> Savaş Ayberk (1995); "Kıyı Ekosistemlerinin Özellikleri ve Önemi", **Karadeniz Çevre Konferansı**, (28-30 Haziran 1995) Karadeniz Çevre Vakfı Yayını, Ankara, s.36-37.

Kıyıların korunması gerekli sistemler arasında yer almasının bir nedeni de önemli tarihsel ve doğal zenginliklere sahip olmalarıdır. Kıyıların cezbedici yerleşimler olma özelliği, insanların uygarlıklarını oluşturma yolunda bu alanları keşfetmelerinden itibaren başlamaktadır. Yaratılan en büyük uygarlıkların hemen tümünün kıyılarla ilişkili olduğu görülmektedir. Mutlaka bir denizin, gölün ya da akarsuyun kenarında veya yakınında kurulduğu dikkate çarpan durumlardan biridir.

Kıyıların sürdürülebilirliği yolunda göz önünde bulundurulması gereken bazı karakteristikleri daha vardır. Kıyılar, biyolojik, kimyasal ve jeolojik değişimlerin sıkça ortaya çıktığı dinamik bölgelerdir. Üretken ve değişik boyutlu biyolojik farklılık ve ekosistemleri içerir. Buna bağlı olarak kıyılarda yaşayan halklar üretken ve değişik habitatlardan yararlanarak kendilerine yeterli üretimi gerçekleştirirler. Kıyısız ekosistemlerin, kıyılardaki faaliyetlerden ya da zeminden kaynaklanan kirliliği yumuşatan bir özelliğe sahip olduğu, fırtına, sel ve erozyona karşı doğal savunma sağladığı belirtilmektedir.<sup>84</sup>

Kıyılar, tarih boyunca toplumlar için çekici mekanlar olma özelliklerini sürdürmektedirler. Buna paralel olarak kıyılar, kıyı ülkelerinin sosyal, ekonomik, çevresel etkinlik ve belirginliklerinin merkezidir. Sahip oldukları doğal kaynaklar, toplumların ekonomik ve sosyal gelişmelerine imkan sağlamış, insanların bu doğal kaynaklarla bütünleşmesi, kıyı alanlarının ve hatta ülkenin kalkınmasında önemli bir rol üstlenmiştir. Kıyıların sunduğu kaynaklar, ülke genelinde yaşayanlar ve yerel topluluklar açısından son derece önemlidir. Kıyılarda yaşayanlar için bu bölgeler, özellikle besin, tuz, maden, kum ve çakıl, tarım alanlarının sulanması, deniz ulaşımı ve taşımacılığı, elektrik üretim üniteleri, mercan yatakları, petrol ve doğalgaz yatakları, arkeolojik ve tarihi değerler vb. sunumları yönüyle büyük bir önem arz etmektedir.

### **A. Denizel Ortamlar**

Denizel ortamlar, en çok verim sağlanacak şekilde ve uygun amaçlar için kullanılması gereken doğal kaynakların bir bölümünü oluşturur. Doğal kaynakların korunarak yararlı ve bilinçli bir şekilde kullanılması yönüyle, denizel ortamlar kapsamına giren alanların sınırını çizmek zordur. Söz konusu sınır, kullanım

---

<sup>84</sup> Sumru Ünsal (1997); a.g.m., s.10.

amaçlarına bağlı olarak bazı bölgelerde çok dar, bazı bölgelerde ise karadan kilometrelerce uzakta olabilir. Kıyılar, deniz-insan ilişkilerinin en yoğun olduğu bölgeler olma özelliği ile denizel ortamların bir parçası olarak ele alınmıştır.

Kıyı alanlarında hızla yitirme ve bozulma tehlikesi ile karşı karşıya olan denizel-karasal mekanlar şu başlıklar altında incelenebilir<sup>85</sup>:

- Jeolojik, Jeomorfolojik Üniteler.; Kayalıklar, yarılar, deniz mağaraları, kıyı kordonları, kıyı okları, lagünler, deltalar, kıyı kumulları.
- Yaşayan Deniz Kaynakları: Deniz bitki örtüsü, su ürünleri.

### 1. Jeolojik ve Jeomorfolojik Üniteler

Jeolojik ve jeomorfolojik üniteler, uluslararası alanda korunması gereken duyarlı alanlar listesi kapsamına alınmasına karşın, ülkemizde bu alanlardaki kullanımlar bir mühendislik veya mimarlık verisi olarak ele alınmaktan öteye geçememektedir. Oysa ki özellikle kıyı alanlarında yapılan tüm faaliyetler, önce çevrenin ekosistemini etkilemekte ve önceden tahmin edilemeyen değişimlere neden olmaktadır. Kıyılardaki jeolojik ve jeomorfolojik doğal değerlerin korunması yasal olarak birden fazla bakanlık ve kuruluşun görev alanları kapsamındadır.

Jeolojik ve jeomorfolojik üniteler içerisinde en duyarlı yapılardan birisi olan kıyı kumulları, kıyı şeridinin gerisine dek uzanarak kumul sırtları oluşturur ve sürekli değişim geçirirler; bu özellikleriyle, doğada görülen en dinamik yapılardan biridir. Sahip oldukları ekolojik ve jeomorfolojik özellikleriyle çeşitli kurak ve sulak alan ortamları meydana getirirler. Kumullar özgü niteliklerinden dolayı, akarsu deltaları, lagün, haliç ve tuzlaların varlığı için gereklidir; ayrıca oluşturduğu uygun ortam sayesinde faunatik özelliklere de sahiptir. Özellikle yalnız kıyı şeridinde bulunan nadir ve nesli tükenme tehlikesi altındaki bitki ve hayvan türünün korunması açısından yaşamsal öneme sahiptirler. Nesilleri tükenme tehlikesiyle karşı karşıya bulunan deniz kaplumbağaları, fok balıkları ve pek çok kuş türü hayatlarının önemli

---

<sup>85</sup> Semra Ener Ongan (1997); a.g.e, s.1.

devrelerini kıyı kumullarında geçirirler. Bu alanlar söz konusu canlıların üreyebilmesi ve korunabilmesi açısından güvenli alanlardır.

Ülkemiz, Avrupa'nın en geniş kumul sistemine sahiptir. Toplam kıyı şeridinin (8333 km.) yaklaşık % 10'unu kıyı kumulları oluşturmaktadır (845 km.). Ülkemiz kıyıları, yok olma tehlikesi altında bulunan 110 kumul sistemine sahiptir. Kıyı kumullarının bir kısmı Milli Park statüsündeki alanların içinde, bir kısmı ise "Tabiatı Koruma Alanı" statüsündedir. Avrupa ülkeleri sahip oldukları kumul sistemlerinin korunması gerektiği bilincine çok geç varmışlar ve bu süre içerisinde sistemlerin üçte birinden fazlasını kaybetmişlerdir. Ancak böyle bir deneyim sonrasında bile ülkemiz kumulları gereken ilgiyi görmemekte, ekolojik değeri göz ardı edilerek hızla devam eden kıyı tahribatlarına maruz kalmaktadırlar. Türkiye'deki kumul sistemlerinin hayvan otlakları olarak kullanılması, tarıma elverişli hale getirme amacı ile kumul bitki örtüsünün yakılması başta erozyona neden olmakta ve kıyı kumullarının yok olma sürecini hızlandırmaktadır<sup>86</sup>. Ayrıca bu bölgelerden kum çıkarılması da önemli bir tehdit oluşturmaktadır.<sup>87</sup>

## 2. Yaşayan Deniz Kaynakları

Yaşayan deniz kaynakları; deniz memelileri, deniz kuşları, kabuklu deniz canlıları ve deniz organizmalarını (mercan kayalıkları, deniz bitkileri) kapsamaktadır.

Deniz kaynakları içerisinde önemli sistemlerden birisi deniz bitki örtüsüdür. Deniz bitki örtüsünü oluşturan canlıların en yaygını yosunlar, ağaçlar ve çiçeklerdir. Değişik boyutlarda olan bu canlılar köklerinin arasında çökeltileri tutar, ayrıca akıntıların azalmasına neden olur. Burada da deniz bitki örtüsünün kirlilik, çapa atılması, taraklı ağ kullanılması nedeniyle yok edilmesi, üç veya beş yıllık bir zaman içerisinde, kumsalın önündeki çökelti miktarına ve sahilin konumuna, düzeltilmesi imkansız zararlar verir.

<sup>86</sup> 1980'lerden beri, tüm bu faaliyetlerin sonucunda, yaklaşık 5000 ha kumul alanı kaybedilmiş, kıyılarımızda 110 adet olan kumul alanlarımızın sadece 30'u (%27'si) nisbeten bakir durumda kalmıştır.

<sup>87</sup> Ayten Kırmızı, F.Ahmet Ayaz (1992); "Yağmalanan Kıyılar, Bozulan Doğa, Buna Paralel Olarak Tüklenen Türler ve Ortamlar", **Çevre Kirliliği ve Kontrolü, I. Uluslararası Çevre Koruma Sempozyumu Bildirileri**, Cilt:2, İzmir, s.751.

Ülkemiz bulunduğu konum itibariyle su ürünleri potansiyeli bakımından zengin ülkeler arasındadır. Sularımızda yaşayan türler (472 balık türü-192'si iç sularda) bakımından, komşu ülkelere nazaran daha zengin bir balık topluluğuna sahiptir. Ancak OECD, 1996 yılında dünyada bilinen balık türlerinin %4'ünün tehdit altında olduğunu saptamıştır.

Ancak, son zamanlarda su ürünleri stoklarımız, kirlilikten etkilenmeye başlamıştır. Bu tehditler arasında ağır metaller, petrol kirlenmesi, evsel atıklar, mikro-biyolojik kirlenme, pestisidler, deterjanlar, termik santrallerin sıcak su atıkları sayılabilir. Bu tür etkiler, oksijen tüketme, renk değişikliği, tabanda aşırı birikimlere neden olarak, canlı türünde, önce kokuşma ve azalmalara, giderek de ortamın ölümüne neden olurlar. Bu etkileri doğuran faaliyetlerin dalyanların, su ürünleri yetiştirme ve üretim alanlarının veya nesli tükenme tehlikesinde olan deniz yaşam alanlarının yakınında kurulduklarında olumsuz etkileri kaçınılmazdır.

Su kaynaklarının nesillerinin devamı, ancak bilinçli şekilde yapılacak yetiştiricilik, avcılık ve su kirlenmesinin önlenmesi ile mümkündür. Ancak ülkemizde araştırma ve denetim mekanizmalarında gerekli bilince ulaşmadığı görülmektedir.

1995 yılına kadar deniz kaplumbağaları üreme ve yumurtlama alanlarında kum ve çakıl çıkarılması sonucu yüzlerce yumurta yaşam şansı bulamamıştır<sup>88</sup>. Tarım ve Köyişleri Bakanlığı'nca 1995 yılında yayınlanan Su Ürünleri Sirküleri'nin (29 no'lu Sirküler) 6. maddesiyle yunuslar, foklar, deniz anaları, deniz kaplumbağaları, süngerler, kırmızı mercanlar, siyah mercanlar ve mersin balıklarının iç sular dahil bütün sularımızda avlanmaları, toplanmaları yasaklanmıştır. Ülkemizin taraf olduğu Avrupa Yaban Hayatı ve Yaşama Ortamlarını Koruma Sözleşmesi (Bern Sözleşmesi) çerçevesinde nesli tehlikede olan ve Türkiye sahillerini üreme alanı olarak kullanan deniz kaplumbağalarının korunması yönünde çalışmalar yapılmaktadır. Ayrıca Kültür Bakanlığı'nın koordinatörlüğünde Deniz Kaplumbağası yuvalama alanlarının doğal sit ilan edilmesi çalışmaları devam etmektedir.

---

<sup>88</sup> Tarım ve Köyişleri Bakanlığı'nca 1995'de yayınlanan Su Ürünleri Sirküleri'nin (29 no'lu Sirküler) 20/8. maddesinde; Deniz Kaplumbağası üreme alanlarında kum ve çakıl çıkarılması yasaklanmıştır.

Akdeniz foku da Ege, Akdeniz ve Marmara sularımızda yaşayan ve nesli hızla tükenmekte olan deniz memelileridir<sup>89</sup>. Kıyılarımızda yaşayan Akdeniz fokunun popülasyonu; hızla artan turizm aktiviteleri, aşırı avlanma, kirlenme, ikinci konut, deniz trafiği gibi nedenlerden dolayı azalmaya devam etmektedir.

## B. Kıta İçi Su Ortamları

Deniz, göl ve akarsu kıyıları ile ilişkili olarak sürdürülebilirliği sağlanması gereken diğer bir kıyasal alan da sulak alanlardır.

Sulak Alanlar; "doğal veya yapay, devamlı veya geçici, suları durgun veya akıntılı, tatlı, acı veya tuzlu, denizlerin gel-git hareketlerinin çekilme devresinde altı metreyi geçmeyen derinlikleri kapsayan bütün sular, bataklık, sazlık ve turbiyelerdir"<sup>90</sup>. Sulak alanlar; göl, kanal, sazlık, lagün, denizlerin gel-git bölgeleri gibi yerlerde oluşurlar.

Sulak alanlar, tarih boyunca üzerinde çeşitli uygarlıkların ve yerleşim merkezlerinin kurulduğu ve toplumlara sağlık, refah ve güvenlik sağlayan alanlar olmuşlardır. Günümüzde de bölge ve ülke yaşamında önemli bir yer tutan sulak alanlar, tüm dünyanın doğal müzeleri olarak kabul edilmektedirler.

Sulak alanların biyolojik çeşitliliğe kaynak oluşturmanın ve kültürel miras olmanın yanı sıra aynı zamanda işlevsel değerleri vardır. Sulak alanların; taşkın kontrolü, kıyı şeridi stabilizasyonu/ erozyon kontrolü, zehirli madde alıkoyma, besin alıkoyma, biyolojik madde ihracı, fırtına koruması, rüzgar kıran görevi yapması, su taşımacılığı, eğlence ve turizm işlevlerinde kullanılır orman kaynakları, doğal hayat kaynakları, dalyanlar, yem kaynakları, tarımsal kaynaklar ve su temini işlevleri vardır.

Ormanlarla birlikte en fazla oksijen üreten ekosistemlerden biri olan sulak alanlar, bu özelliği nedeniyle başta su kuşları olmak üzere birçok endemik bitki ve

---

<sup>89</sup> 1966 yılında Uluslararası Doğa ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği (IUCN)'nin tür yaşatma komisyonu tarafından, nesli tehlikede olan türleri içeren listelere dahil edilmiştir. Söz konusu memeli türü, gerek ülkemizin taraf olduğu Bern Sözleşmesi gerekse ulusal mevzuatımız uyarınca koruma altına alınmıştır.

<sup>90</sup> 17.5.1995 tarihli ve 21937 sayılı Resmi Gazete.

hayvan türünü barındırmaktadır. Ayrıca balıkların yumurtalarını bırakabildiği, yumurtaların gelişebildiği, besin yönünden zengin son derece korunaklı alanlardır. Daha çok denizel ortamlarda yaşayan ve kıyılar için son derece önemli bir besin kaynağı olan balıkların büyük bir bölümü hayatlarının belirli bir devresini bu alanlarda geçirmektedirler. Balıkçılığın gelişebilmesi ve kıyıların korunması, bu alanların sürdürülebilirliği ile yakından ilişkilidir.

Sulak alanlar, bölgenin su rejimini düzenleyen bir role sahiptir. Yer altı suları için bir kaynak görevi görürler. Her sulak alan mutlaka bir diğer sulak alanı beslemektedir. Ayrıca toprak tarafından emilemeyen fazla suyu bünyesine alarak sel ve taşkınları önleyici bir özelliğe de sahiptir. Sulak alanlar nem oranını yükselttiği için bölgenin yağış ve sıcaklık başta olmak üzere iklim elemanları üzerinde olumlu etkilerde bulunarak bölge iklimini düzenler.

Bu özelliklerinin yanı sıra sulak alanlar, akıntılar, gel-gitler ve seviye değişimleri nedeniyle sahip oldukları zengin besin maddelerini kıyı topraklarına taşıdıkları için toprak verimliliğini artırıcı etkilerde de bulunurlar. Ayrıca bu alanların karakteristik bitki türü olan saz ve kamışlar, ekolojik ve biyolojik fonksiyonlarının yanında hammadde olarak da büyük önem taşımaktadırlar.

Sulak alanlar, sahip olduğu doğal zenginlikler nedeniyle, güzel manzarası yanında kuş gözleme, balık tutma, yüzme, yürüyüş, su sporları yönünden ideal ortamlar sunması nedeniyle yerli yabancı turistlerin ilgisini çekmektedir. Ayrıca bu alanlar, yeterli özelliklere sahip yerlerde su taşımacılığında kullanılırlar.

Sulak alan kaybının nedenleri, insan faaliyetlerinin doğrudan veya dolaylı etkilerine bağlı olmaktadır. Doğrudan etkiler arasında; tarım, ormancılık, kurutma, su ulaşımı ve taşkın kontrolü amacıyla tarama ve nehir kanalizasyonu, katı atık depolama, doldurma, baraj, bent, duvar, dalgakıran inşası, tarımsal ilaç, kanalizasyon karışması, kum ve çakıl çıkarma sayılabilir. Dolaylı etkiler ise barajlar, derin kanallar yüzünden tortu birikmesi, kanal, yol vb. yüzünden hidrolojik değişiklikler, yeraltı suyu, petrol, gaz ve diğer minerallerin çıkartılması sonucu sulak alanların yer değiştirmesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ülkemizde son yıllarda sulak alanlara ve bunların ürünlerine bağımlı insan nüfusunun hızla artması sonucu pek çok sulak alan, düzensiz ve aşırı bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. Bu durumda pek çok sulak alan yok olma sürecine girmiştir.

Kıyılar, günümüzde, daha sonra geniş bir şekilde ele alınacak bir takım sorunlarla karşı karşıyadır. Kıyılarda ister zevk ister çalışma amaçlı olsun, giderek artan yerleşimler söz konusudur. Buna bağlı olarak plansız kentleşme ve sanayileşmeyle birlikte, bir çok sanayi tesisi kıyılara konumlandırılmaktadır. Özellikle gelişmiş ülkelerde, soğutma için suya ihtiyaç duyan nükleer santrallerin yerleşmeleri de gelişmeyi bu yöne doğru itmektedir.

Kıyı alanlarının genel anlamda belirtilen unsurlarla böylesine tehdit edilmesi, biyolojik zenginliklerinin azalmasına neden olacak ve gerekli önlemlerin alınmaması durumunda iyileştirilemeyecek nitelikte değişimlere yol açılacaktır.

Türkiye sulak alanlar bakımından da BDT hariç olmak üzere Avrupa ve Ortadoğu'nun en zengin ülkesidir. Türkiye, 1 milyon hektarı aşkın yaklaşık 250 sulak alana sahiptir. Bu sayının 63'ü ise uluslararası anlamda önem arz eden sulak alanlardır. Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları arasındaki göç yolları üzerinde bulunan ülkemiz için sulak alanların ayrı bir önemi vardır. Ülkemiz su kuşları için hayati bir önem taşımaktadır.

Suda yaşayan canlıların yumurtlama alanlarının tahrip edilmesi veya göçmen kuşların dinlenme veya konaklama alanlarının müdahalelerle ortadan kaldırılması sonucu, bazı hayvan türlerinin varlığı tehlike altına girecek, yağmanın devam etmesi halinde ise söz konusu canlı türlerinin kıyı alanlarının ekolojik dengesi içindeki görevi engellenecek veya sona erecektir.

Böylesine değişiklikler kıyı alanlarında gerçekleşen balıkçılık ve tarım gibi faaliyetleri de derinden etkileyebilecektir. Petrol sanayi veya ağır sanayinin kıyı alanlarına yerleşmesi, balıkçılık ve kabuklu deniz hayvanı üretim faaliyetleri üzerine



bozucu etkileri olabileceği gibi, bu tür sanayi yerleşimleri kent halklarının dinlenme ve boş zamanlarını değerlendirme gereksinimlerine tümüyle ters düşmektedir<sup>91</sup>.

Kıyı alanlarının denizel ve karasal ortamlarında meydana gelen bozulmalara karşı geliştirilecek politikanın, kıyı alanlarının düzenlenmesinde sadece yerel ve ulusal gereksinimleri değil, diğer ülke vatandaşlarının gelecekteki gereksinimlerini de göz önünde tutması çok önemlidir. Göçmen kuşlar, her nasıl uçmak için sınır tanımıyorsa, kıyısız bölgelerdeki bozulmalar da sınırlarla bağlı kalmamaktadır.

Bu yüzden kıyı alanları sahip oldukları coğrafi, fiziksel ve ekolojik özellikleri nedeniyle sosyo-ekonomik gelişmeyi destekleyen faaliyetler için önemli yerler olduğu kadar çeşitli şekillerde korunması ve sürdürülebilir kılınması gerekli hassas ekosistemlerdir.

Çok genel anlamda kıyıların sahip oldukları özelliklere değinilmekle beraber ilerleyen bölümlerde kıyı ekosistemlerinin karşılaştığı sorunlara geniş bir şekilde yer verilecek olması, kıyıların sürdürülebilirliği yolunda gösterilmesi gereken çabaların önemini daha belirgin bir şekilde ortaya koyacaktır.

### **C. Türkiye Kıyıları ve Özellikleri**

Üç deniz ve bir iç denizle çevrelenmiş ülkemiz, uzunluğu 8300 km.yi aşan bir kıyı şeridinde sahiptir. Ege, Akdeniz, Karadeniz ve Marmara denizine komşu olan kıyıların toplam uzunlukları dikkate alınırsa<sup>92</sup>, Türkiye, Avrupa ülkeleri içerisinde en uzun kıyı şeridinde sahip ülkelerden biridir.

8333 km.lik kıyı şeridinin;

- 6480 km.sini Anadolu kıyıları,
- 786 km.sini Trakya kıyıları,
- 1067 km.sini ise Adalar kıyıları oluşturmaktadır.

---

<sup>91</sup> Avrupa Topluluğu (1979); "Avrupa'da Çevre Sorunları", Avrupa Topluluğu Komisyonu Yayını, Ankara, s.45.

<sup>92</sup> T.C. Çevre Bakanlığı (1998);a.g.e., s.28.

Karadeniz Kıyıları	1695 km
İstanbul Boğazı	90 km
Marmara Kıyıları	927 km
Ege Kıyıları	2805 km
Akdeniz Kıyıları	1577 km
Adalar Kıyıları	1067 km

Kıyı illeri, 226.843 km<sup>2</sup>'lik bir alana sahiptir. Bu rakam da idari açıdan Türkiye toplam alanının %29.2'sini teşkil etmektedir.

Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz kıyılarımızda toplam 26 il ve 221 sahil belediyesi bulunmaktadır. Kıyılarda bulunan illerimiz, toplam il sayımızın yaklaşık yüzde 33'ünü oluşturmaktadır.<sup>93</sup> 1997 yılı nüfus sayımına göre kıyı illerimizde yaşayan nüfus ise toplam nüfusun yüzde 51'ini oluşturmaktadır. Kıyı boyunca yer alan kentsel alanlarda (kıyısı olan merkez ilçe ve diğer ilçe merkezlerinde) yaşayan nüfus ülke nüfusunun yüzde 30'udur.

Kıyı alanlarının; il, ilçe ve köylerinde yaşayan nüfus ise 1997 nüfus sayımı sonuçlarına göre yaklaşık olarak aşağıda gösterilmiştir:

Karadeniz kıyısında	7.2 milyon kişi
Marmara kıyısında	13.3 milyon kişi
Ege kıyısında	5.1 milyon kişi
Akdeniz kıyısında	6.3 milyon kişi

Kıyılarımızın bu tür nicel özelliklerinin yanında Artvin-Hopa'dan Hatay-Samandağ'a kadar uzanan ülke kıyılarımız, doğal ve kültürel yönden zengin bir potansiyele sahiptir. Özellikle Akdeniz ve Karadeniz'in jeomorfolojik özellikleri, kilometrelerce uzunluğa sahip plajları, koyları, şelaleleri, doğal parkları, verimli ovaları, çok zengin sulak alanları içeren haliçleri, zengin bir bitki örtüsü ile beraber olağanüstü güzellikte bir kıyı peyzajı ortaya çıkarmaktadır. Kıyı potansiyelini arttıran diğer etkenler de kıyı alanlarının sahip olduğu toprak, iklim ve sosyal yapının ortaya

---

<sup>93</sup> Kumru Arapkirlioğlu (1997); "Kıyı Yönetimleri ve Çevre Duyarlı Planlama Yaklaşımı", **Türkiye Kıyıları'97** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları I. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara, s.95.

çıkardığı özelliklerdir. Bu özellikleri ile ülkemiz kıyısal ve denizel koruma alanlarının oluşturulması için önemli bir potansiyele sahip bulunmaktadır<sup>94</sup>.

Türkiye kıyıları, sahip oldukları doğal güzellikler bakımından ülke turizmine katkıları açısından da çok büyük önem taşımaktadır. Turizmin döviz girdisi ve yerel istihdam açısından sağladığı ekonomik yararlar göz ardı edilememesine rağmen kıyılar üzerinde olumsuz etkilere sahip olduğu açıktır. Kıyıların turizme verimli ve bilinçli bir şekilde hizmet edebilmesi, bu bölgelerin doğal yapısının ve ekolojik dengesinin bozulmaması ile temelden ilişkilidir.

---

<sup>94</sup> Veli Ortaçşme vd. (1998); "Olimpos-Beydağları Sahil Milli Parkı Örneğinde Türkiye'de Kıyı ve Deniz Parkları", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara, s.113.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KIYILARIMIZ VE HUKUK

#### I. KIYILAR VE ÇEVRE HAKKI

İkinci Dünya Savaşı sonucunda ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarda tüm dünyayı etkileyen yıkım, söz konusu dönemden sonra ulusları bir araya getirerek, yaşanan dünya üzerinde bir takım ortak tasarrufların yapılması gerekliliğini ortaya çıkardı. “İnsan haklarına saygılı evrensel bir düzen ile yaşanabilir bir dünya” gerçeği ortaya konuldu.

Bu düşünceler rağmen, savaş sonrası yeniden yapılanma çabalarına paralel olarak, savaşı kazananlar ve kaybedenlerin yanı sıra sıcak savaş dışında kalmış diğer uluslarda hızlı bir “kalkınma seferberliği” başlamış ve buna bağlı olarak ekonomik alanda yarış politikaları gündeme gelmiştir.

Böylesi bir mücadele sonucu oluşan uluslararası ekonomik düzen, savaşı izleyen ilk 20 yılda, kaynakların hızla tüketilmesi ve çevrenin yok edilmesi süreci karşısında ulusların tepkisiz kalmasına yol açtı. Çünkü savaşı kazanan ülkeler, elde ettikleri konumlarını daha da güçlendirmek, sömürgeci politikalarını güvenceye almak; savaşı kaybeden ülkeler ise, sahip oldukları tüm değerleri ekonominin emrine vermek uğruna yok olma sürecini başlattıklarının farkına uzun süre varamadılar.

1950-1970 döneminde yeryüzü kaynakları, “salt kalkınma” adına yoğun bir tüketime sahne oldu. İnsanlık, ekonomik kalkınma söylemleri altında bırakın savaşı, barış içinde yok olma sürecini başlatmış oldu.

70'li yıllarla birlikte böylesi bir tehdidin farkına varılmasıyla, uluslar, köklü çözüm arayışlarına girdiler. Kamuoyu baskısıyla çevre koruma ideolojilerinin ön plana çıkmasıyla 5-16 Haziran 1972 tarihlerinde Stockholm'de “Birleşmiş Milletler İnsan ve Çevresi Konferansı” toplanmıştır.

Stockholm Deklarasyonu'nun 1. maddesinde, "Çevre her iki yönüyle de, yani hem doğal çevre hem de yapay çevre olarak, insanoğlunun esenliği ve temel insan haklarından yararlanması için ve hatta hayatın kendisi için gereklidir" denirken, korunan ve yaşatılan çevrenin de "temel bir insan hakkı" olduğu belirtilmektedir.

Konferans sonunda, farklı siyasi yapılara ve gelişmişlik düzeyine sahip ülkeler, çevre koruma konusunda ortak bir sorumluluk altında birleşmişler ve bunun da insanlığın sürdürülebilirliği açısından temel koşul olduğunu kabul etmişlerdir. Konferansta "sağlıklı ve insan onuruna yaraşır bir çevrede yaşama" ilkesinin kabul edilmesi, Stockholm Konferansı'na "çevre hakkı" konusunda uluslararası düzeydeki ilk ve en önemli belge olma özelliğini kazandırmıştır.

Çevre hakkı, kişilerin sağlıklı bir çevrede yaşama hakkıdır. "Sağlıklı bir çevre" anlatımı, sadece bedensel değil, ruhsal ve kültürel sağlığı da içermektedir. Çevre hakkı kamusal bir hak olarak, ayrıca çevreyle ilgili hususlarda bilgi alma ve çevreyle ilgili kararlara katılma haklarına da işaret etmektedir.

Çevre hakkı, ancak ekonomik ve toplumsal bir bütün içinde ele alındığı zaman bir anlama ulaşacaktır. Bu açıdan bakıldığında ekonomik haklardan barış içinde yaşama hakkına kadar çok çeşitli haklar içinde bütün olarak algılanmalıdır.

Çevre hakkının gerçekleştirilmesindeki en büyük zorluk doğal kaynaklardan yararlanma konusunda adil ve dengeli bir bölüşüm sisteminin henüz gerçekleştirilememişinden kaynaklanmaktadır.<sup>95</sup>

"Yaşanabilir ve sürdürülebilir bir dünya" günümüz toplumlarının ortak bir hedefi haline geldiğine göre, çevre hakkının insan uygarlığına yaraşır bir biçimde kullanılabilmesi ve bu hakkın sağlam temellere oturtulabilmesi için gerekli düzenlemelerin başında "kıyı alanları" gelmektedir. Kıyıların, bu amaçla korunması ve toplum yararına açık olarak tüm değerleriyle yaşatılması gerekmektedir.

Günümüzde toplumun çevre hakkının yoğun ölçüde göz ardı edildiği alanların başında kıyıları gelmektedir. Çevre koruma kaygısı olmaksızın, ekolojik

---

<sup>95</sup> Hilal Zilelioğlu (1990); "Türk Çevre Mevzuatına Genel Bakış", *Mülkiyeliler Birliği Dergisi*, Sayı:120, Maya Yayıncılık, Ankara, s. 6.

denge ve toplum yararının dikkate alınmadığı yapılaşmalar; yatırım alanı olarak sayıları giderek artan sanayi kuruluşları; özel kullanımlara dönük hukuk dışı işgaller ve bozulmalar; hukuksal boşluklardan yararlanılarak, “doğa ile iç içe olma” söylemleriyle koyuları, ormanları ve hatta deniz ortamları ile iç içe bulunan sit alanlarını imar alanlarına dönüştüren turizm yatırımları; kıyıların genel kullanıma açık olan kısımlarının özel kişiler tarafından çit ve duvarlarla çevrilerek halkın kıyılardan yararlanma haklarının yok edilmesi, kıyı sularını tehdit eden her türlü yetersiz arıtıma sahip olan hatta çoğu kez sıfır arıtmasız su deşarjları ve açık kanalizasyon bağlantıları; kum çekme uygulamalarıyla adeta birer kum ocağına dönüştürülen kumsallar; doğal ve kültürel peyzajı koruma kaygısından uzak, gelişigüzel olarak kıyılara inşa edilen liman ve dalgakıran benzeri kıyı yapıları; arazi kazanımı için yapılan dolgular; kıyı düzenlemesi adına gerçekleştirilen kazılar; doğal zenginliklerimiz içinde önemli bir paya sahip olan kıyılarımızın ne denli bozulma ve yok olma süreci ile karşı karşıya bulunduğunu gösteren örneklerden bazılarıdır<sup>96</sup>.

Temelinde önemli ölçüde ekonomik kalkınma düşüncesi bulunan bu uygulamalar, özellikle UNESCO'nun desteğinde Birleşmiş Milletler tarafından yürürlüğe konulan ve 1988-1997 periyodunu içeren “Kültürel Gelişimin Dünya On Yılı” başlıklı Eylem Programı'nda bir yargılamaya konu olmuş ve konu ile ilgili olarak “hiçbir gerçek kalkınma projesi, doğal ve kültürel ortamın başlıca özelliklerini ve ilgili halkların dileklerini göz ardı edemez” evrensel ilkesi kabul edilmiştir.

Kıyıların sahip oldukları doğal ve kültürel özelliklere bakıldığında, tarih boyunca çeşitli uygarlıkları barındırmış alanlar olarak, toplumun kıyı alanları üzerindeki çevre haklarının göz ardı edilmemesi ayrı bir önem taşımaktadır. Geçmişten geleceğe yönelik olarak kesintisiz bir kültürel gelişme sürecini kalkınma politikalarında etkin kılabilmek adına, sahip olduğumuz “ortak miras”ın korunması ve geliştirilmesi için kıyı alanlarımızın karşı karşıya olduğu yok edilme tehditlerinin göz ardı edilmemesi gerekmektedir.

“Modern” fakat “kültürel kimliğini yitirmemiş” toplumlar yaratma açısından ülkemizdeki tabloya bakıldığında, kıyıların ve ağırlıklı olarak kıyı kentlerinin kültürel kimliklerini yok eden “çarpık ve düzensiz yapılaşma” sorunu ile karşı karşıya

---

<sup>96</sup> Oktay Ekinci (1992); “Kıyılar ve Toplum Yararı”, **İnsan, Çevre ve Toplum**, Yay. Haz: Ruşen Keleş, İmge Kitabevi, Ankara, s.116.

bulduklarını görüyoruz. Özellikle İstanbul, İzmir ve Trabzon gibi büyük kıyı kentlerimiz yanında, tarihsel birikimlere sahip Çeşme, Kuşadası, Bodrum gibi kıyı yerleşimleri de müdahale edilmiş çevredeki “yabancılaşma ve yozlaşmayı” dikkat çekecek ölçüde gözler önüne sermekte, sahip oldukları kültürel birikimler söz konusu nedenlere bağlı olarak ortadan kalkmaktadır.

Aslında göz göre göre kaybedilen kıyıların sadece geçmişten kalan “ortak bir miras” olmadığı, aynı zamanda “yaşanabilir ve sürdürülebilir alanlar” olarak geleceğe taşınacak alanlar olduğu anlayışı tam olarak benimsenmelidir.

Bu anlayış, kıyıların, yaşamsal gereksinimlerin dengeli olarak karşılanabildiği fiziksel bir çevreye kavuşturulması ve geleceğin yaşanılır yerleşimlerinin yaratılması açısından önem taşımaktadır.

Ekolojik açıdan değerlendirildiğinde, kıyıların bölgesel ve global sistemleri etkileyen özelliklere sahip olmaları, bu sistemlerde yaşayan canlıların karşılaştığı sorunlar karşısında, bu alanlar çevre hakları açısından da ayrı bir öneme sahip olmaktadır.

Kıyıların düşüncesizce kirletilen ve bozulan denizel ve karasal ortamları, sadece o sulardaki canlı yaşamı ve canlı türlerini tehdit etmemekte, bozulma ve kirlenme yoğunlaştıkça bağlantısı bulunan diğer alanlardaki ekolojik yaşamı da, gelecekte insan türü de dahil olmak üzere bir yok olma sürecine dahil etmektedir. Bozulmaların ağırlıklı bir şekilde kıyı alanlarında gerçekleştirilen uygulamalardan kaynaklanması, deniz kenarında yaşayan fakat denizin yaşamsal olanaklarını önemli ölçüde kaybeden toplumların sayısını hızla arttırmaktadır.

Yaşanılan ve göz ardı edilemeyen tüm bu olaylar, devletlerin hukuk düzenlemelerinde ele alınmakta, anayasalar da dahil olmak üzere, yasalar, yönetmelikler çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bu düzenlemelerin tümünde “kıyıların korunması” genel bir ilke olarak kabul edilmektedir. Ancak sorun henüz ortaya çıkmadan, bir önlem özelliğine sahip olması gereken düzenlemeler, ülkemiz uygulamalarında çoğu kez sorun ortaya çıktıktan sonra bir iyileştirme çabası olarak karşımıza çıkmaktadır. Hatta daha ileri gidilirse, sorunun ortaya çıkmasından sonra bile iyileştirici düzenlemeler gerçekleştirilememekte ve hukuksal boşluklardan

yararlanılmak suretiyle söz konusu sorunlar kanayan yaralar olarak toplumu tehdit eden varlıklarını sürdürmektedirler.

## II. KIYI ALANLARI MEVZUATI

Tarihsel gelişimi içinde, kıyının iki hukuksal özelliğinin tüm düzenlemelerde esas alındığı görülmektedir. Gerçekten kıyının bir yandan doğal niteliği itibariyle herkesin kullanımına açık, öte yandan da bu özel niteliği nedeniyle özel mülkiyet alanı dışında kaldığı kabul edilmiştir.

### A. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde Kıyı Mevzuatı

Osmanlı toprak düzenine egemen olan miri toprak anlayışına göre, kıyılar tüm topraklar gibi devletin mülkiyetinde bulunuyordu<sup>97</sup>. Yani kıyılar, devlet malı niteliğine sahipti.

Mecelle (1876) yürürlüğe girmeden önce, birer yasal hüküm olan "irade" ve "fermanlar"da kıyıların hukuksal düzeni ile ilgili doğrudan ve açıklayıcı bir hüküm bulunmamaktadır. Fakat hüküm olmamasına rağmen bazı uygulamalara rastlanmakta, örneğin başta İstanbul ve İzmir olmak üzere birtakım yerleşimlerde kadılar tarafından "temlik hücceti" adı ile verilen ve kişilere dalyan ve voli (balıkçı ağı) kurma hakkı sağlayan belgelerin verildiği bilinmektedir<sup>98</sup>. İstanbul ve İzmir'de başlayan bu uygulamanın daha sonra, Marmara ve Boğaziçi'ne kadar yayıldığı görülmektedir. Kıyılar için düzenlenen belgeler, "deniz ve kıyılar üzerinde mülkiyete dayalı tasarruf belgesi" niteliğindedir. Ancak zaman içerisinde söz konusu uygulamanın kötüye kullanılması nedeniyle, 1857 de çıkartılan bir "irade" ile, dalyan ve balıkçı ağı kurmak isteyen kişilere, mülkiyete dayalı tasarruf belgesi yerine, mülkiyeti II. Sultan Mehmet Vakfı adına olmak üzere "bir tasarruf belgesi" düzenlenmesi kararlaştırılmıştır. 1858 tarihli Arazi Nizamnamesi ise, özel toprak sahipliğine izin vermesi yanında, denizin doldurulması yoluyla da özel toprak sahipliği edinmeyi olanaklı kılıyordu.

---

<sup>97</sup> Can Hamamcı (1995); "Kıyılar, Doğal Çevre ve Kıyı Korumacılığı", **Tabiat ve İnsan**, Sayı:2, Ankara, s.13.

<sup>98</sup> Eyüp G. İşbir (1991); **a.g.e.**, s.108.



1876 yılında yürürlüğe giren "Mecelle"de yer alan bazı hükümler, kıyıların hukuksal düzeni ile ilgili olarak değerlendirilebilir:

"Su, ot ve ateş mübahtır (serbestir), Nâs (İnsanlar) bu üç şeye şürekadır (ortaktır)",

"Deniz ve göller mübahtır (serbestir)",

"...mübah ile (serbestçe) herkes intifag edebilir (yararlanabilir). Fakat saire (başkalarına) zarar vermemek meşruttur (şarttır)",

"Herkes hava ve ziya (ışık) ile intifag eylediği (yararlandığı) gibi, denizler ve büyük göller ile dahi intifag edebilir (yararlanabilir)".

Yukarıda belirtilen hükümleri daha açık bir şekilde ifade etmek gerekirse, Mecelle, kıyıların hukuksal düzeni ile ilgili olarak şu hükümleri getirmiştir:

"Denizler, göller ve kıyılar, insanların ortak mallarıdır. Başkalarına zarar vermemek şartıyla herkes yararlanabilir. Bu nedenle bu alanlar, halkın ortak malı yani kamu malı niteliğindedir, özel mülkiyet konusu olamazlar."

Başka bir ifadeyle Osmanlı İmparatorluğu kıyıları, esas olarak devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan yerlerden (arazi-i mevattan) biridir. Ancak bu arazilerin "ihya" (aktarma) yoluyla devletin ve kişilerin mülkü haline gelmesi mümkündür. Bunun daha çok devletin tasarrufu altında sayılan kıyıların aktarılması ile gerçekleşeceği şüphesizdir. Osmanlı İmparatorluğu'nda kıyıların özel mülkiyet konusu olabilmesi; deniz ve göllerin insan, toplum ve devlet için sunduğu faydaların henüz bilinmeyişinden kaynaklanmıştır.

## **B. Türkiye Cumhuriyeti Dönemi'nde Kıyı Mevzuatı**

Ülkemizde özellikle kentsel düzeyde ortaya çıkan çevre sorunlarının çözümüne ilişkin yaptırımların, Cumhuriyet'in ilk yıllarından beri çıkarılan yasalarda yer almış olmasına rağmen bu düzenlemelerin ülke genelinde bir çevre politikası

içerisinde ilişkilendirilmesi ve bütünleştirilmesi, ancak 1970'li yıllarda gerçekleşebilmiştir.

Söz konusu çevre sorunlarından biri de kentleşme ve sanayileşmeye bağlı olarak sömürülen kıyı alanları ile ilgilidir. Özellikle 1960 yıllardan başlayarak gerek özel kişiler gerekse kamu kurumları tarafından yağmalanan kıyıları, söz konusu gelişmelere son verecek hukuksal düzenlemelerin gerçekleştirilmesini kaçınılmaz kılmıştır.

Kıyı alanları ile ilgili yasal mevzuatı oluşturan yasalar, yönetmelikler ve KHK'leri\* belirtmek gerekirse, söz konusu düzenlemeler içerisinde 1982 Anayasası, 643 Sayılı Medeni Kanun (1926), 3621 Sayılı Kıyı Yasası (1990), 3194 Sayılı İmar Yasası (1985), 2960 Sayılı Boğaziçi Yasası (1983), 1380 Sayılı Su Ürünleri Yasası (1971), 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Yasası (1982), 2872 Sayılı Çevre Kanunu (1983), 383 Sayılı Özel Çevre Koruma Kurulu Başkanlığı ile İlgili KHK (1989), Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği (1988), 6831 Sayılı Orman Yasası (1956), 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası (1983), 2692 Sayılı Sahil Güvenlik Koruma Yasası (1982), 1580 Sayılı Belediyeler Yasası (1930), 491 Sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında KHK (1993), Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK (1987), Tarım Alanlarının Amaç Dışı Kullanımına İlişkin Yönetmelik (1989), 2873 Sayılı Milli Parklar Yasası (1983) belirtilebilir.

Aşağıda, söz konusu yasal düzenlemeler içerisinde belli başlı olanlarının kıyıya bakış açılarına kısaca değinilecek; daha sonra ise kıyıya ilişkin uygulamalara esas teşkil eden Kıyı Yasaları ayrıntılı olarak incelenecektir.

### **1. Anayasalarımızda Kıyıları**

1924 Anayasası'nda kıyıları ile ilgili bir hüküm bulunmamaktadır.

1961 Anayasası'nın 38. maddesinde "Sosyal ve İktisadi Haklar ve Ödevler" başlığı altında "kamulaştırma" konusu içerisinde, kıyıları ile ilgili bir düzenlemeye, dolaylı bir şekilde de olsa rastlanmaktadır. Söz konusu düzenleme, çeşitli amaçların

---

\* Meltem Durukan (1997); "Kıyı Alanları Konusunda Ulusal Mevzuat ve İdari Yapı", **Türkiye Kıyıları'97**, Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara, s.67.

yanı sıra kıyıların korunması amacıyla kamulaştırılan toprak bedellerinin ödeme şekline ve ödeme süresine ilişkindir<sup>99</sup>.

1982'ye gelinceye kadarki dönemde, kıyı korumacılığının dayandığı anayasal hükümlerden bir diğeri de, 1961 Anayasası'nın 49. maddesinde yer alan "sağlık hakkı" idi. Bu hükümde, herkesin beden ve ruh sağlığı içinde yaşayabilmesini devlete bir ödev olarak vermektedir<sup>100</sup>.

1982 Anayasası, 1961 Anayasası'ndan farklı olarak "kıyı"yı 43. maddesinde ayrı bir bölümde düzenlemiştir. "Sosyal ve Ekonomik Haklar ve Ödevler" ile ilgili üçüncü bölümünde "kamu yararı" konusu içerisinde yer alan madde aynen şu şekilde düzenlenmiştir:

"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 imkan ve şartları kanunla düzenlenir."

Önceki anayasal sistemde doğal zenginlik ve kaynaklara ilişkin genel bir düzenleme içinde yer alan "kıyı" bu kez, bağımsız ayrı bir madde olarak ortaya konmuştur.

1982 Anayasası 43. maddesinin ilk bendinde; kıyının kamu malları içerisindeki yeri ve hukuksal konumunu belirledikten sonra, ikinci bendinde; kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada önceliğin kamuya ait olduğunu ilke olarak kabul etmiştir. Bu ilke ile, herkesin mutlak bir eşitlik ve serbestlik çerçevesinde kıyılardan yararlanma hakkı olduğu açıklanmak istenmiştir. Kıyılardan yararlanmak için sadece kıyı alanının belirlenmesini yeterli görmemiş, kıyıların devamı olan ve onu çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada da kamu yararının gözetilmesini

---

<sup>99</sup> Süheyl Batum, Necmi Yüzbaşıoğlu (1993); **Anayasa Hukukunun Temel Metinleri**, Beta Yayınları, İstanbul, s.36.

<sup>100</sup> Süheyl Batum, Necmi Yüzbaşıoğlu (1993);a.g.e., s.39.

istemmiştir. Kısaca, kıyidan yararlanma sosyal ve ekonomik bir hak olarak görülmüştür.

1982 Anayasası, 35. maddesinde de “mülkiyet ve miras haklarının ancak kamu yararı amacıyla sınırlanabileceği” belirttikten sonra, “iyelik hakkının kullanılmasının toplum yararına aykırı olamayacağı” hükme bağlamıştır. Ayrıca 56. maddesinde ise, “çevreyi geliştirmenin, çevre sağlığını korumanın ve çevre kirlenmesini önlemenin” devlete ve vatandaşlara bir ödev olarak verildiğini, herkesin dengeli ve sağlıklı bir çevrede yaşamaya hakkı olduğunu saptamıştır. Kıyıların korunup geliştirilmesi bakımından söz konusu hükümlerin yeterli derecede güvence taşıdığı öne sürülebilir.<sup>101</sup>

1982 Anayasası'nın kamu malları açısından belirlediği kıyı rejimi, Medeni Kanun'un 641. maddesinde öngörülen sahipsiz kamu mallarının tabi olduğu hukuksal statünün, 1961 Anayasası'nın doğal zenginlik ve kaynaklar için belirlediği sistemle karışımı sonucu ortaya çıkmıştır.

1982 Anayasası, “kıyı”yı sahipsiz doğal nitelikli ve herkese açık bir kamu malı olarak ortaya koyarken bu alanda yer alan diğer kamu mallarını da farklı bir düzende görmüştür<sup>102</sup>. Gerçekten Anayasa, 168. maddesinde doğal zenginlik ve kaynakların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğunu belirledikten sonra, bunları arama ve işletme hakkının devlete ait olduğunu kabul etmiş, ancak gerektiğinde bu hakkın özel kişilere devredilebileceğini öngörmüştür. Kıyılarda ise böyle bir durum söz konusu değildir. Aynı biçimde kamu malları arasında çok önemli bir yer tutan ve Anayasanın 169. maddesinde “kıyı”ya benzer bir sistemle belirlenen “ormanlar” devletçe yönetilip işletilmekte ve özel mülkiyet dışında tutulmaktadır. Ne var ki kamu yararının gerektiği durumlarda, bu yerler irtifak hakkına konu olabildikleri gibi, orman rejimi dışına çıkarılabilmektedir. Oysa kıyı yönünden bu tür bir uygulama kesinlikle düşünülmemiştir. 1961 ve 1982 Anayasaları kamu malları yönünden kabul ettikleri bazı esaslarla, sosyal içerikli mülkiyet kavramına yer vermişlerdir. Devletin hüküm ve tasarrufu altında görülen ve diğer sahipsiz kamu mallarından farklı olan kıyılar, bu tür bir mülkiyet içerisinde yer alır.

---

<sup>101</sup> Ruşen Keleş (1997); **Kentleşme Politikası**, İmge Kitabevi, 4. Baskı, Ankara, s.462-463.

<sup>102</sup> Yargıtay Kararları (1997); **Ada Kentliyim**, Yıl:3, Sayı:12, Ankara, s.117.

Sonuç olarak 1982 Anayasası, sözü edilen hükümleriyle toplumun, kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanma olanak ve koşullarının saptanması görevini de yasa koyucuya vermiş ve soyut ilkelerin yaşama geçirilmesini, devletin bu alanda yapmakla zorunlu olduğu görevlerini ortaya koyarak, kıyı rejiminin sınırlarını belirlemiştir.

Türkiye’de deniz ve kıyı alanları ile ilgili mevzuat gözden geçirildiği takdirde, bu alanlara ilişkin doğrudan ve dolaylı olmak suretiyle bir dizi yasa, yönetmelik, tüzük ve KHK bulunduğu ve kanunun verdiği yetki çerçevesinde çeşitli kurum ve kuruluşların görev üstlendikleri görülmektedir.

## **2. Yasalar, Yönetmelikler ve KHK’ler Çerçevesinde Kıyılar**

### **a. Medeni Kanun**

Kıyı mevzuatının temel taşıını 1926 yılında kabul edilen 643 sayılı Medeni Kanunun 641. maddesi oluşturmaktadır<sup>103</sup>. Bu madde, “sahipsiz şeyler ve menfaati umuma ait mallar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır, kimsenin mülkü değildir. kıyılar, ister kumluk, çakılık, ister taşlık, kayalık olsun denizlerin temadisi olup ondan ayrılması mümkün değildir.” ifadesi ile kıyıların kullanımını herkesin yararlanmasına açmış ve kıyiyı kamu malı saymıştır. Böylesi bir ifade, kıyının denize bağımlı ve doğal niteliği gereği özel mülkiyete konu olamayacağını belirtmiştir. Böylece kıyı, denizin yasal düzenine bağılı tutulmuş, sahipsiz şey olma özelliğinin, kültüre elverişsizlik yanında, denize bağımlı olmasından ileri geldiği kabul edilmiştir.

Kıyı, herhangi bir tahsis işlemine gerek olmaksızın doğrudan doğruya doğal yapısından ötürü herkesin serbestçe yararlanmasına sunulmuş sahipsiz kamu malıdır. Bunun sonucu, kıyının devir ve ferağ edilmesi (terk edilmesi), zaman aşımı yoluyla mülkiyetinin kazanılması, tapu sicili hükümlerine bağılı bulunması, haczedilmesi mümkün değildir. kıyı şeridindeki özel mülkiyete konu olamayacak “alan” ile ilgili olarak tapu siciline tescil isteği Medeni Kanun’un 912. maddesine göre mümkün olmadığı gibi, Medeni Kanun’un 635. maddesindeki “işgal” ile ilgili

---

<sup>103</sup> Feral Eke (1993); “Türkiye’de Kıyı Kullanımı Politikaları ve Mevzuatın Gelişimi”, **Kıyılarımız Semineri**, Sayı:61, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü Yayını, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, s.21-28.

hükümler de bu alanlar için geçersizdir. Çünkü tapu kütüğüne kayıtlı olmayan gayrimenkullerin işgali, sahihsiz şeylere ilişkin hükümlere tabidir. Sahihsiz şeyler ise, Medeni Kanun'un 641. maddesine göre devletin hüküm ve tasarrufu altında olup, tapulamaya tabi olmayan yerlerdir.

Sahihsiz yerlerde kendiliğinden oluşacak arazi ile ilgili olarak Medeni Kanun, 636. maddesinde yer alan "sahihsiz yerlerde birikmek, dolmak ve kaymak veya umuma ait suların mecra ve seviyeleri değişmek gibi bir yolla teşekkül edip kendisinden yararlanmak mümkün olan arazi devletin mülkü olur" ifadesine göre deniz, göl ve nehir kıyılarında oluşacak her türlü arazi parçası devlet mülkü olacaktır.

### **b. Tapu Yasası**

2644 sayılı Tapu Kanunu'nda kıyı ile ilgili hükümleri, "denizden doldurulan yerlerin mülkiyeti" ve "kendiliğinden oluşan yerlerin mülkiyeti" olmak üzere iki grupta inceleyebiliriz.<sup>104</sup>

Tapu Kanunu, 8.,9.,10. ve 11. maddeleri, denizden doldurulan yerlerin özel mülkiyete geçmesine ilişkin düzenlemeleri içermektedir. Tapu Kanunu, denizin doldurma işinin, izin alınarak veya alınmayarak yapılması durumunu ayrı ayrı ele almıştır. İzin alınarak gerçekleştirilen doldurma işleminde, izin verme makamı o yerin en büyük mal memurudur. Bunlarda il merkezinde defterdar, ilçe merkezinde ise mal müdürüdür. Bu izin, doldurulacak yer belediye sınırı içinde ise belediyenin; limanı ilgilendiriyorsa liman idaresinin veya deniz ticareti idaresinin onayları alındıktan sonra üç yıl için verilir. Denizden doldurulacak yer belediye sınırları dışında ise ilgililerine göre il veya ilçe idare kurullarının onayı alınır. Eğer 3 yıl içinde geçerli bir neden olmaksızın doldurma işlemi tamamlanmamış ise izin hakkı ortadan kalkar. İzin alarak denizi doldurma konusunda belirtilen bu hususlar, bataklık olmayan göl ve nehir kıyıları için de geçerlidir (md.11). denizlerin izinsiz doldurulması durumunda ilgili dairenin ve kurumların, söz konusu yerin dolduran kişi adına tapuya kaydedilmesi için sakınca olmadığını bildirmesi gerekmektedir.

---

<sup>104</sup> Eyüp G. İşbir (1991); a.g.e., s.111-112.

Değerli alanların oldubittilere getirilmek suretiyle yağma edilme olaylarının artması sonucu, TBMM önce 08.05.1944 tarih ve 242 sayılı kararıyla yasanın belediye sınırları içerisinde uygulamasını durdurmuş, daha sonra ise 4753 Sayılı Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu ile tamamen yürürlükten kaldırılmıştır.

### **c. İmar Yasaları'nda Kıyı Yönetim Süreci**

6785 Sayılı İmar Yasası'nın yürürlüğe girmesinden önce, 1933-1957 yılları arasında yürürlükte bulunan 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Yasası'nın 4. maddesi, kıyılarda yapı yasağına ilişkin bir düzenleme içeriyordu. Bu hükme göre, kıyıdan 10 m. içeriye doğru bir kuşak, sahil şeridi sayılmakta ve korunmaktaydı.

16 Ocak 1957 tarihinde yürürlüğe giren 6785 Sayılı İmar Yasası yapıların yol ve su kenarlarına uzaklıklarını saptama işini, imar yönetmeliklerine bırakmıştı. İmar Yasasının uygulanışını gösteren İmar Tüzüğü'nün 40. maddesi, imar planı bulunmayan yerlerde, su kenarlarından en az 30 m. uzaklıkta özel yapıya izin verilemeyeceğini hükme bağlıyordu.

Getirilen düzenlemelerin yeterli olmamasının etkisiyle kıyı yağması artmıştır. Kamuoyu baskısının da yoğunlaşması sonucu bakanlar Kurulu önce 29.02.1968 tarih ve 6/9636 sayılı kararı, daha sonra 12.01.1970 tarih ve 7/52 sayılı kararı alarak kıyının özel iyeliğe geçmesini önlemeye çalışmıştır. Bu kararların da yeterli olmaması sonucu Temmuz 1972 tarihinde 6785 sayılı İmar Yasası'na 1605 Sayılı Yasa ile eklenen 7. madde, büyük ölçüde kıyıları ilgilendirmektedir. Bu düzenleme kıyı için kapsamlı ilk yasal düzenleme olarak nitelendirilebilir<sup>105</sup>. Ek 7. madde, kıyının en az 10 m. olmak üzere, Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca saptanacak bir kuşak olması gerektiğini belirtmektedir.

Ancak üç yıl sonra 18.01.1975 tarihinde Ek 7. ve 8. Madde Yönetmeliği çıkarılarak, kuşağın genişliği 100 m. olarak belirlemiştir. Buna göre, deniz ve göl kenarlarında kara yönünde en az 100 m. genişliğindeki kuşak içinde toplumun yararlanmasına aykırı yapı yapılamaz. Kuşağın sınırı, Turizm ve Tanıtma

---

<sup>105</sup> Halil Akdeniz (1998); "Kıyının Tüzel Yapısı ve Bu Yapıyı Belirleyici Yargısal ve Yönetmelik Kararları", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Millî Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara, s.51.

Bakanlığı'nın görüşü alınarak İmar ve İskan Bakanlığı'nca saptanır. Kıyının dar olduğu yerlerde kuşak 30 m. ye kadar çıkarılmış olup kıyıda tel örgü, hendek, çukur vb. engellerin yapılması yasaklanmıştır.

Ek 7. maddenin en önemli özelliklerinden birisi, o güne kadar gerçekleşen uygulamaların tersine, denizden doldurma ve bataklık kurutma yoluyla özel iyelik için arsa kazanma yolunun yasa ile kapatılmış olmasıdır.<sup>106</sup>

1605 sayılı yasaya uygun olarak çıkarılan bu yönetmelik, kıyı çizgisini, "deniz, göl ve akarsularda herhangi bir anda, suyun kara parçasına değdiği noktaların birleşmesinden oluşan, meteorolojik olaylara göre değişen doğal çizgi" olarak tanımlamaktadır. Yine yönetmeliğe göre kıyı, "deniz, göl ve nehirlerin, kıyı çizgisi boyunca uzanan kara parçası" olarak tanımlanmıştır. Kıyılardan herkesin eşit ve serbestlikle yararlanacağı, kıyılarda yapı yapılamayacağı ancak kamuya yararlı yapılar yapılabileceği şeklinde hükümler getiren yönetmelik, uygulamada aksaklıkların yaşanmasına neden olmuş, bu aksaklıkların giderilmesi için yapılan yeni düzenlemeler yeni aksamalara yol açmıştır. Yasaya aykırı kimi oldubittileri ve haksız işgalleri kazanılmış hak olarak görebilmiştir.

09.05.1985 tarihinde yürürlüğe giren 3194 Sayılı İmar Yasası, belediye sınırları içinde ve dışında kalan yerlerle ilgili yapılacak planlarla, inşa edilecek resmi ve özel yapılara ilişkin düzenlemeler getirmektedir. Yasaya göre, belediye ve mücavir alanlar içinde kalan yerlere ilişkin imar planlama yetkisi belediyelere verilmiştir. Yine yapı denetimi, ruhsata bağlama ruhsatsız yapıya ceza verme gibi konularda belediyelere geniş yetkiler tanınmıştır. Ancak yapılan denetimlerde, gerek personel gerekse teçhizat açısından yetersiz kalınmış, kıyılardaki yoğun yapılaşma talepleri ile birlikte altyapı hizmetlerine yapılan aşırı yük karşısında zaten yetersiz teknik ve ekonomik olanaklara sahip kıyı belediyeleri, sorunların çözümünde etkisiz kalmışlardır.

Kıyı alanlarının akılcı kullanımını önemli ölçüde etkileyen imar ile ilgili yasal düzenlemeler içerisinde 1945 yılından bu yana çıkarılan İmar ve Gecekondu Yasaları da yer almaktadır. 1983 tarihli ve 2805 Sayılı İmar ve Gecekondu Affı Yasası'nı yürürlükten kaldıran 1984 tarihli ve 2981 Sayılı Yasadır. Bu yasada da

---

<sup>106</sup> Ruşen Keleş (1997); a.g.e, s.464.



önceki yasada olduğu gibi, kaçak yapıların “korunacak yapılar” ve “yıkılacak yapılar” olarak sınıflandırıldığı görülmektedir. Yasa, iyileştirilerek korunacak yapıları 3'e ayırırken, kıyı alanlarında bulunan yapılardan korunması gerekli olanları; “kıyı tanımına giren ve devletin hüküm ve tasarrufu altında olan yerlerde, özel kişilere ait liman, iskele, barınak, dayanma duvarı gibi yerlerden üzerinde sanayi ve turizm tesisleri bulunanlar ve korunmalarında, valilikler ya da belediyelerce ulusal ekonomiye katkı, ya da kamu yararı görülenler”<sup>107</sup> olarak belirtmiştir.

#### **d. Turizmi Teşvik Yasası**

1982 tarihli 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Yasası, Bakanlar Kurulu kararı ile belirlenecek turizm bölgelerini tanımlamış, devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan turizm bölgelerinde, bölgenin doğal ve kültürel özelliklerini bozmamak, turizm işletmelerine zarar vermemek, imar planlarına aykırı olmamak ve bakanlıktan izin almak koşuluyla kamuya yararlı yapılar yapılmasını olanaklı kılmayı amaçlamaktadır. Bunu yanında yasa, turizm sektörünü düzenleyecek, geliştirecek dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturacak düzenleme ve önlemlerin alınmasını sağlamayı gözetmektedir. Bu yasa ile Turizm Bakanlığı'na kıyı boyunca belli arazileri turistik amaçlar için ayırma ve yönetme yetkisi verilmektedir. Ayrıca bu bölgelerde turistik tesis kuran özel girişimlere mali teşvikler verilmesi olanaklı kılınmaktadır.

Turizmi Teşvik Yasası ile deniz, göl ve akarsular ile kıyıların, söz konusu yerlerin özelliklerini bozucu ve yıpratıcı şekilde kullanılmayacağı hükme bağlanmıştır. Bu yerlerden kum, çakıl ve taş alınması gibi yararlanmalara izin verme yetkisi Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın görüşü de alınarak Turizm Bakanlığı'na verilmiştir. Ayrıca, kıyıda kum alımları ile ilgili olarak Taş Ocakları Nizamnamesi ile Kıyı Yasası kapsamında valiliklerce ruhsatlandırma işlemleri yapılmaktadır<sup>108</sup>.

Uygulama ile ilgili sorunlara bakıldığında, Turizm Bakanlığı'nın, kıyı boyunca uzanan geniş bir bölgeyi turizm bölgesi olarak ilan etmiş olmasıyla birlikte, turistik bölgeler ilan etme yetkisinin kıyının değişik yerleri için uygulanması sonucunda orman alanlarının yok edilmek suretiyle küçülmeye başladığı

---

<sup>107</sup> Ruşen Keleş (1997); a.g.e, s.225-226.

<sup>108</sup> Meltem Durukan (1997); a.g.m., s.63-64.

görülmektedir. Daha çok turistik tesisi anlayışı ile plansız olarak yapılan turistik yapılar, çevrenin olumsuz yönde etkilenmesine neden olmaktadır.

Yine, başta turizm ve altyapı taleplerinin ihtiyaç duyduğu kum gereksinimlerini karşılamak üzere kaçak kum alımı faaliyetleri artmakta ve kumsal alanlar bozulmaktadır. Mevzuatta belirtilen esaslara göre denetim yapılmamaktadır.

#### **e. Orman Yasası**

1956 tarihli 6831 Sayılı Orman Yasası ile ormanlık alanlar, devletin hüküm ve tasarrufu altına alınmış, söz konusu alanlara zararlı faaliyetle yasaklanmış, ayrıca ormanlık alanlarda farklı amaçlı arazi kullanımları da sınırlandırılmıştır\*. Kıyı alanlarında yer alan ormanlık araziler de bu kanun hükümlerine tabi olmaktadır. Kıyı yönetimi açısından bakılırsa, kıyı alanlarında yer alan ormanlar, kamuya dinlenme ve eğlence amaçlı geniş kullanım olanakları sunan ve oldukça iyi korunması gerekli alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak gerek Turizm Teşvik Yasası gerekse Orman Yasası ihlallerinden kaynaklanan uygulama sorunları, günümüzde hala önemini ve ciddiyetini korumaktadır. Söz konusu ihlaller neticesinde milli park içinde yer alan ve özel kullanıma kapalı olan alanların bile dinlenme ve yapılaşma amaçlı kullanımlara sahne oldukları görülmüştür.

6831 sayılı Orman Kanunu'na göre, devlet mülkü olarak, kamunun ekonomik ve toplumsal yararı doğrultusunda korunarak yönetilmesi gereken ormanlar, Turizmi Teşvik Kanunu ile turistik tesis yapımı amacı ile kullanılabilir. Kaldı ki; turizm alanı veya merkezi dışında kalan devlet ormanları da 1987 yılında Orman Kanunu'nda yapılan değişiklikle ve 7.2.1988 tarihli yönetmelikle, turistik tesislere tahsis edilebilmektedir. Bazı hallerde harita ve plan çalışmaları yapılmadan gerçekleşen bu tahsisler, kıyı alanlarının plansız gelişmesinde önemli etkenlerden biri olmaktadır.

---

\* Meltem Durukan (1997); a.g.m., s.64.

## **f. Boğaziçi Yasası\***

Özel konumu nedeniyle, tarihin her döneminde önemini ve değerini koruyan Boğaziçi yalnız ülke ölçeğinde değil, uluslararası düzeyde ele alınması gereken bir dünya mirasıdır.

1983 tarihli 2960 sayılı Boğaziçi Yasası, bir koruma yasası olup, İstanbul Boğazi alanının doğal, kültürel ve tarihsel özelliklerini kamu yararı gözetmek suretiyle korumak, geliştirmek ve bölgede nüfus yoğunluğunu arttıracak yapılaşmayı sınırlandırmak amacını taşımaktadır.

Boğaziçi alanında kıyının ancak kamu yararı için kullanılabileceğini belirten yasa, bölgedeki sahil şeridi içinde turizm ve eğlence amacına ayrılmış alanlara, ancak "toplumun yararlanmasına ayrılmış yapılar" yapılabileceğini ve bunların amaçları dışında kullanılamayacaklarını hükme bağlamıştır.

Boğaziçi Yasasının bir özelliği de, orman statüsüne alınacak yerlerden, kamu kurum ve kuruluşlarına ait olanların bedelsiz olarak Hazineye devrinin, özel mülkiyette bulunanların ise, Tarım ve Orman Bakanlığınca kamulaştırılmasının öngörülmüş olmasıdır. Boğaziçi alanının ağır basan karakterinin "yeşillik" olması noktasından yola çıkılmıştır.

Sahil şeridinde, kenar çizgisine bitişik yerlerin kıyı tarafında, Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün gerekli göreceği durumlarda, "gezinti yeri" yapmak amacıyla, yeterince toprağın kamulaştırılabilmesi, yasanın getirdiği önemli hükümler arasında yer almaktadır. Bu tür kamulaştırmalar, yasa gereğince kamu yararı yerine geçmektedir.

Boğaziçi Yasası, İstanbul Boğazi'nin iki yakasını ilgilendiren bir "özel imar yasası" niteliğindedir. Ne yazık ki 1983 yılı sonlarında iktidara gelen siyasi parti, Mayıs 1985'te Meclisten geçirilen 3194 sayılı İmar Yasası ile, Boğaziçi Yasasını değiştirmiş, Boğaziçi Yasasının can alıcı hükümlerini hemen hemen tümüyle yürürlükten kaldırmış, Yasayı işlemez duruma getirmiştir.

---

\* Ruşen Keleş (1997); a.g.e, s.470-472.

2960 sayılı Boğaziçi Yasasında öngörülen Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulu ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü adlı organlar kaldırılmıştır. Bu organlara verilmiş görev ve sorumluluklar, İstanbul'daki anakent ve ilçe belediyelerine bırakılmıştır.

Boğaziçi Yasası, nüfus ve yapı yoğunluğunu artırıcı nitelikteki plan değişikliklerini kıyı ve sahil şeridindeki konut yapımını yasaklamış olduğu halde, 3194 sayılı Yasa ile bu mutlak yasaklar kaldırılmıştır. Yürürlüğe girmesinden bir süre sonra Anayasa Mahkemesi İmar Yasasının bir takım maddelerini iptal etmiş "nüfus ve yapı yoğunluğu göz önüne alınarak planda değişiklik yapılmasına" olanak tanıyan fıkrayı ise Anayasa'ya aykırı bulmamıştır.

#### **g. Çevre Yasası**

1983 tarihli 2872 sayılı Çevre Yasası'nın amacı, bütün vatandaşların ortak varlığı olan çevrenin korunması, iyileştirilmesi, kırsal ve kentsel alanda arazinin ve doğal kaynakların en uygun şekilde kullanılması ve korunması; su, toprak ve hava kirlenmesinin önlenmesi, ülkenin bitki ve hayvan varlığı ile doğal ve tarihsel zenginliklerinin korunarak, bugünkü ve gelecek kuşakların sağlık, uygarlık ve yaşam düzeyinin geliştirilmesi ve güvence altına alınması için yapılacak düzenlemeleri ve alınacak önlemleri, ekonomik ve sosyal kalkınmanın hedefleri ile uyumlu olarak belirli hukuki ve teknik esaslara göre düzenlemektir<sup>109</sup>. Kıyılar, yasadaki belirtilen bu amaç doğrultusunda korunması ve geliştirilmesi gereken alanların başında gelmektedir.

#### **h. Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği**

Çevre Yasası'na dayanılarak 1988 tarihli Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği ise, ülkenin su kaynakları potansiyelinin korunması, en iyi biçimde kullanımının sağlanması ve kalkınma hedefleriyle uyumlu bir şekilde su kirliliğinin önlenmesi için gerekli yasal ve teknik esasları ortaya koymaktadır. Yönetmelikte su ortamlarından yararlanma olanaklarını geliştirmek ve devamlılığını sağlamak amacıyla ülkenin su kaynaklarını oluşturan baraj rezervuarı, akarsu, göl ve gölet gibi kıta içi yüzeysel

---

<sup>109</sup> 11.08.1983 Tarihli ve 18132 Sayılı Resmi Gazete; 09.08.1983 tarihli ve 2872 Sayılı Çevre Kanunu md.1.

sular, yer altı suları ile kıyı ve deniz sularının kullanımı açısından kalite sınıflandırmasına gidilmektedir. Böylece su kaynaklarının korunması için uyulması gereken kullanım esasları ve bu sulara atık deşarjı için getirilen kısıtlar belirlenen su kalite sınıflarına göre ortaya çıkarılmaktadır. Ayrıca plaj ve diğere rekreasyon amaçlı kullanımlarla deniz yatağından maden ve petrol çıkarılması gibi amaçlar için deniz suyunun özelliklerinin neler olacağı esasa bağlanmaktadır.

Denize kıyısı olan yerleşimler ve kıyı alanlarında bulunan sanayiler için alıcı ortamda yeterli seyreltme kapasitesinin bulunduğunu ayrıntılı mühendislik çalışmaları sonucunda kanıtlanması halinde, atıksuların ve soğutma sularının derin denize deşarjı ile bertarafına izin verilmektedir. Derin deniz deşarjına izin verilebilecek atıksular için standartlar yönetmelikte belirlenmektedir. Yaptırımcı bir bakanlık olmayan Çevre Bakanlığı yönetmeliğı, valilikler ve yerel yönetimler aracılığıyla uygulamaya çalışmakta ancak yeterli olamamaktadır.

\* \* \*

Kıyıyı ele alış biçimlerine kısaca değinilen bu yasal düzenlemelerin yanında başlık vermeden diğere ilgili düzenlemelere\* göz atılmasında konu bütünlüğü açısından yarar görölmektedir:

\* 1930 tarihli 1580 Sayılı Belediye Yasası, belediye sınırları içindeki deniz, göl ve nehirlerde belediye sınırlarıyla sınırlı olmak üzere deniz ulaşım araçlarının sağlamlık, temizlik, yük kapasitesi gibi konularda denetim yapmak belediyelerin yetkisine bırakılmıştır. Yasanın 19. maddesinde belirtilen hükme göre "Belediye sınırları içindeki kıyıların tasarrufu, idare ve nezareti belediyeler aittir".

\* 1971 tarihli 1380 Sayılı Su Ürünleri Yasası, su ürünlerinin korunması, üretimi ve kontrolüne dair hususları kapsamaktadır. Yasa ile iç sular ve denizlerde su ürünleri üretim yerleri belirlenerek sulara zararlı maddeler dökülmesi veya dökülecek şekilde tesis yapılması yasaklanmıştır.

\* 1982 tarihli 2692 Sayılı Sahil Güvenlik Koruma Yasası, bütün sahillerimiz, karasularımız ile iç sularımız olan Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları,

---

\* Meltem Durukan (1997); a.g.m., s.62-65.

liman ve körfezlerimizin korunması, güvenliğinin sağlanması gibi amaçları ortaya koymaktadır.

\* 1983 tarihli 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması Hakkında Kanun, korunması gerekli taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile ilgili tanımları belirlemek, yapılacak işlem ve faaliyetleri düzenlemek amacıyla çıkarılmıştır. Yasada, ".....ilginç özellik ve güzelliklere sahip olan ve ender bulunan korunması gereken alanları ve taşınmaz tabiat varlıklarını....." kapsayan alanlar "tabii sit" olarak tanımlanmakta ve bu görev de Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü'ne verilmektedir. 2863 sayılı "Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu" ile doğal, tarihsel, kentsel ve arkeolojik sit alanlarının korunma yetkisi Kültür Bakanlığına verilmiştir. Kıyı alanlarının doğal cazibesi nedeniyle tarih boyunca bir çok medeniyet buralarda yer seçmiştir. Bu nedenle de kıyılarda çok sayıda sit alanı bulunmaktadır. Türkiye'deki doğal ve tarihsel öneme sahip bu alanların Kültür Bakanlığınca korunmasında güçlüklerle karşılaşmaktadır.

\* 1983 tarihli 2873 Sayılı Milli Parklar Yasası, ülkemizdeki ulusal ve uluslararası değere sahip milli park, tabiat parkı, tabiat anıtı ve tabiat koruma alanlarının seçilip belirlenmesine, özellik ve karakterleri bozulmadan korunmasına, geliştirilmesine ve yönetilmesine ilişkin esasları düzenlemek amacıyla çıkarılmıştır. Yasada, "...bilim ve eğitim bakımından önem taşıyan nadir, tehlikeye maruz veya kaybolmaya yüz tutmuş ekosistemler, türler ve tabii olayların meydana getirdiği seçkin örnekleri ihtiva eden ve mutlak korunması gerekli olup, sadece bilim ve eğitim amaçlarıyla kullanılmak üzere ayrılmış tabiat parçaları...." olarak tanımladığı alanları "tabiat koruma alanı" olarak ilan etmiş ve bu görevi de Orman Bakanlığı Milli Parklar Genel Müdürlüğü'ne vermiştir.

\* 1987 tarihli 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile devletçe yaptırılacak ".....limanlar, barınaklar ve bunlarla ilgili teçhizat ve tesislerin, kıyı koruma yapılarının, kıyı yapı ve tesislerinin....." ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak plan ve programlarını hazırlamak, gerekli önlemleri almak, olanakları sağlamak, araştırma ve proje inşaatları ile bakım ve onarımlarını yapmak vs...görevler Ulaştırma Bakanlığı'na verilmiştir.

\* 1987 tarihli "Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalarda Suçun Tespiti ve Cezaların Kesilmesi Usulleri İle Kullanılacak Makbuzlara Dair Yönetmelik, 5. maddesinde doğal ve suni göller, akarsular, kanallar, karasuları, içdenizler, körfezler ve boğazlara doğrudan veya dolaylı bir biçimde balast ve sintine tahliyesi yapılması, her türlü atık ve artığın dökülmesini yasaklamakta; 10. maddesinde ise harfiyat artıkları, moloz, deniz dibi tarama, çamurları ve benzeri artıkların giderilmesi amacıyla gemi ve deniz vasıtaları ile kıyı ve denizlere boşaltımı da yasaklanmaktadır<sup>110</sup>.

\* 1989 yılında yürürlüğe giren "Tarım Alanlarının Tarım Dışı Amaç İle Kullanılmasına Dair Yönetmelik" ile; tarımsal faaliyetleri olumsuz yönde etkileme pahasına da olsa, kıyı alanlarındaki verimli tarım alanları kooperatif, turizm, sanayi v.b. tarım dışı kullanımlara açılmıştır.

\* 1993 tarihli "Çevresel Etki Değerlendirilmesi Yönetmeliği", kıyılarla ilgili olarak limanlar, denizden büyük çaplı arazi kazanılması ve dip taramasına yönelik esasları, ÇED Uygulanacak Faaliyetler Listesi kapsamında ele almaktadır.

\* 1993 tarihli 491 Sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında KHK de, deniz ekolojisini bozacak ve deniz kirlenmesine neden olacak her türlü faaliyetin izlenmesini ve denetlenmesini yapmak, ülke kıyıları ölçeğinde tersane ve gemi söküm yerlerini tespit etmek, planlamak, tahsis etmek ve izin vermek, gerektiğinde iptal etmek gibi bir takım düzenlemeleri ortaya koymaktadır.

\* 443 Sayılı Çevre Bakanlığı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında KHK, dengeli ve sürekli kalkınma amacına uygun olarak ekonomik kararlarla ekolojik kararların bir arada düşünülmesine imkan veren rasyonel doğal kaynak kullanımını sağlamak üzere kalkınma planları ve bölge planları temel alınarak çevre düzeni planlarını hazırlamak, hazırlatmak, onaylamak; ülkedeki kirlenme konuları ile kirlenmenin mevcut olduğu ya da olması muhtemel bölgeleri tespit etmek ve izlemek, çevreye olumsuz etkileri olan her türlü faaliyeti ülke bütününde izlemek ve denetlemek gibi görevlere işaret etmektedir.

---

<sup>110</sup> Şeref Ertaş (1997); **Çevre Hukuku**, D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Döner Sermaye İşletmesi Yayınları, No:78, İzmir, s.61.

### 3. Kıyı Yasaları

Kıyıların korunması ve geliştirilmesi için alınacak önlemler, “kıyı”nın ve ona bağlı faktörlerin tanımlarının iyi anlaşılmasına bağlı olarak bir değer taşımaktadırlar. Kıyı, yasalarımızda, “denizlerin ve göllerin ve akarsuların başladıkları yer ile tarım toprağı arasında kalan kumluk, taşlık, sazlık alanlar” olarak tanımlanmaktadır. Kıyının ayırdedici özelliğı “tarıma elverişli olmaması”ndan kaynaklanır. Yapı yapılmaya elverişli olup olmaması, kıyının kıyı sayılmasını belirleyecek kriterlerden biri değildir. kıyı çizgisinin değışken nitelikte olmasından doğan sorunların çözümü için yasalarımızda kıyının açık ve anlaşılır bir biçimde tanımlanmış olması büyük önem taşımaktadır.<sup>111</sup>

Aşağıda bugüne kadar gerçekleştirilmiş ve kıyılara ilişkin doğrudan hükümler içeren kıyı yasaları ve ilgili değışiklikler incelenmektedir:

#### a. 1984 Tarihli 3086 Sayılı Kıyı Yasası

##### i. Yasanın Getirdiğı Hükümler

1982 Anayasası'nın kıyılara ilişkin 43. maddesinde yer alan hükümler, 3086 Sayılı Kıyı Yasası'nın çıkarılmasıyla uygulamaya konulmuştur. Söz konusu yasa, 27.11.1984 tarihinde kabul edilmiş; 01.12.1984 tarihli ve 18592 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. 3086 Sayılı Kıyı Yasası, sahil şeridini, “kıyı-kenar çizgisinden itibaren kara yönünde, imar planlı yerlerde yatay olarak en az 10 m., diğer yerlerde en az 30 m. genişliğindeki alan” olarak tanımlamıştır. 3086 Sayılı Kıyı yasası, 4. maddesinde, kıyı çizgisi, kıyı-kenar çizgisi, kıyı, sahil şeridi gibi kavramlara açıklık getirmiş ve kıyı çizgisinden başlayan bir yapılaşmanın önüne geçilmeye çalışılmıştır. Bu amaçla yasa, kıyı-kenar çizgisinin tespit edilmesini bir zorunluluk haline getirmiştir. Ancak sahil şeridini belirtirken tespit edilen 10 m. ve 30 m.lik geçiş payları, kıyılarda kamu yararının gözetilmesi ilkesine ters uygulamalara sahne olmuştur.

Anayasada belirtilen hükme uygun olarak 3086 Sayılı Kıyı Yasası da öncelikle “kamu yararının gözetilmesi” ilkesini benimsemiştir. Yasada, kıyıların

<sup>111</sup> Ruşen Keleş, Can Hamamcı (1993); a.g.e., s. 275.



devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunduğu anlayışından hareketle, bu alanların herkesin eşit ve özgür olarak yararlanmasına açık bulundurulması, bir gereklilik olarak yasada hükme bağlanmıştı. Kıyıda yapı yapılması ilke olarak yasaklanmasına rağmen konuya ilişkin istisnalar da belirtiliyordu. Söz konusu yasa, "kıyıda, ancak plan kararıyla deniz, doğal ve yapay göl ve akarsuların kamu yararına kullanımını kolaylaştırmak ve kıyıyı korumak amacına yönelik olan yapı ve tesisler ile faaliyetlerinin özelliği gereği tersane, fabrika, santral ve su ürünlerine dayalı sanayi tesisleri, gemi sökme yeri ve diğer kıyıda yapılması zorunlu tesisler ile eğitim, spor ya da turizm amaçlı tesisler yapılabilir" ile derken söz konusu istisnai yapıların amaçları dışında kullanılmayacaklarını ve kıyıya geçişin bu yapılar nedeniyle kapatılıp engellenemeyeceğini hükme bağlamıştı.<sup>112</sup>

"Kamu önceliği" olan yerler dışında (sahil şeridi dışında) plan kararları ile özel nitelikte yapı yapmaya da izin veriyordu. Ancak bu tür uygulamaların Bakanlar Kurulu'nun onayı suretiyle yaşama geçirilebileceği ve kıyıya geçişi engellemeyecek nitelikte olacağı hükme bağlanmıştı.

3086 Sayılı Kıyı Yasası, yapılacak yapılar için tapu aranmayacağını belirtmekteydi. Bunun yerine Maliye ve Gümrük Bakanlığı'ndan "tahsis belgesi" alınması zorunluluğu getiriliyordu.

Yasa, geçici 2. maddesiyle, 01.10.1983 tarihinden önce, kıyı ve sahil şeridinde gerçek ve tüzel kişilerce izinsiz ve kaçak olarak inşa edilen liman, iskele, rıhtım, balıkçı barınağı ve dayanma duvarları gibi zorunlu tesislerle sanayi ve turizm tesislerinden, ilgili Bakanlıklarca "ulusal ekonomiye katkısı veya kamu yararına olduğu" kararlaştırılanlara da gerekli tahsisi belgesi verileceğini hükme bağlamıştır. 18 Mayıs 1985'te Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, bir yönetmelik yayınlayarak, 3086 Sayılı Kıyı Yasası'nın uygulanmasına yönelik esaslar tespit edilmiştir.

## **ii. 3086 Sayılı Kıyı Yasası'nın Anayasa Mahkemesi Kararıyla İptali**

3086 Sayılı Kıyı Yasası'nın bazı hükümlerinin Anayasa'ya aykırı olduğundan ve kıyı yağmacılığı karşısında etkisiz kaldığından hareketle iptaline

---

<sup>112</sup> Ruşen Keleş (1997); a.g.e, s.464-465.

ilişkin başvuruyu değerlendiren Anayasa Mahkemesi, ilgili hükümlerin kıyıların korunmasında yetersiz kaldığına karar vermiştir.

Anayasa Mahkemesi, kıyılara ilişkin tanımları içeren 4. madde, kıyıda yapılaşmayı düzenleyen 6. madde, sahil şeridinin en küçük derinliğini belirten 9. madde, kıyıda yapı yapılmasına yönelik izin belgelerine ilişkin 13. madde ile yasanın yürürlüğe girmesinden önce kıyılarda yapılmış olan yapılara ilişkin Geçici 2. maddenin iptaline karar vermiştir.

İptal kararının gerekçesinde, doğal niteliği itibarıyla herkesin serbestçe yararlanmasına açık ve bu nedenle bir kamu malı olan kıyının, kendisine doğal servet ve kaynak niteliği kazandıran özelliklerini yitirmemesi için, özel bir korumaya alınması gerektiğini, herkesin kıyılardan mutlak bir eşitlik ve serbestlikle yararlanmasını sağlamak, kıyıların doğal yapısının değiştirilmesini önlemek ve atıklarla kirletilmesini engellemek için söz konusu yasanın etkili ve yeterli olmayacağı belirtilerek iptali yoluna gidildiği ifade edilmiştir.<sup>113</sup>

İptal edilen 4. madde içerisinde yapılan kıyı-kenar çizgisi tanımında “kayalık” tabiri göz ardı edilmiştir. Yapı izinlerine ilişkin 13. maddede yer alan, “sahil şeridinde toplum yararlanmasına ayrılan yerlerde yapılanma izni verilebilmesi için bu niteliğin tapu kütüğünün beyanlar hanesine işlenmesi mecburidir” ifadesindeki, “toplum yararlanmasına ayrılan yerlerde yapılanma” anlatımı belirsiz olarak kabul edilmiş, ve mahkeme tarafından bu maddenin Anayasanın 43. maddesi ile uyumsuz olduğu ileri sürülmüştür. Geçici 2. maddede yer alan “1972 yılından önce kıyıda doğmuş özel mülkiyete konu yapılar için imar affı” uygulaması da Anayasaya aykırı bulunmuştur.<sup>114</sup>

3086 Sayılı Kıyı Yasasının koruma ve geliştirme anlayışındaki “kamu yararı” ilkesini güvence altına alamadığından, daha doğrusu “toplum yararı” yerine kişisel ya da dar grup çıkarlarını ön plana çıkaran bir dizi kurallar getirdiğinden hareketle 6, 9 ve 13. maddelerin Anayasaya aykırı olmasından dolayı iptal edilmesi, 3086 Sayılı Yasanın diğer hükümlerinin de yürürlük şansını ortadan kaldırdığı için

---

<sup>113</sup> Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (1993); a.g.r., s.124.

<sup>114</sup> Zerrin Toprak Karaman (1998); Çevre Yönetimi..., s.327.

Anayasa Mahkemesi, yasanın tümünün iptaline karar vermiş ve ilgili karar, 10.07.1986 tarihli ve 19160 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.

Anayasa Mahkemesi, tüm kanunun iptalinden sonra, kıyılara ilişkin yasal bir boşluğun yaratılmaması açısından 6 ay içinde yeni bir yasal düzenleme yapılmasını öngördüğü halde, bu çalışma yıllarca göz ardı edilmiş ve kıyılarımız 1990 yılına kadar 4 yılı aşkın bir süre yasal denetimden yoksun kalmıştır. Söz konusu yeni düzenleme ancak 4 yıl sonra 1990 yılında gerçekleştirilebilmiştir.

İptal kararından 1990 yılına kadar geçen süre içinde kıyılardaki her türlü imar uygulaması, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın valiliklere ve belediyeler gönderdiği genelgelerle, İmar Yasası'nın ve yönetmeliklerinin getirmiş olduğu hükümlerle, sit alanı olan yerlerde koruma kurullarının kararlarıyla ve bölgesel ya da genel olarak düzenlenen nazım ve uygulama imar planlarıyla gerçekleştirildi.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, 15.10.1987 tarihinde bir genelge yayınlamak, kıyıya ilişkin uygulamalara yön vermeye çalışmıştır<sup>115</sup>. Genelgede, kıyı ve kıyıya ilişkin tanımlara yer verilmiş, ayrıca kıyılardan yararlanmanın genel esasları Anayasanın 43. maddesine uyumlu bir şekilde yeniden belirtilmiş ve kıyılarda yapılabilecek yapıların neler olabileceğine ilişkin ifadeler yer almıştır.

Bu esaslara göre kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Kıyı ve kıyı kuşaklarından yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyı-kenar çizgisi içinde kalan yerlerde, mülkiyet yönünden tersi kanıtlanmadıkça, kamulaştırma yapıncaya kadar, mülkiyet hakkı saklı tutulur. Kıyılarda Medeni Kanun'un 641. maddesi esaslarına öncelikle uyulur. Kıyı-kenar çizgisi belirlenmeden, sahil şeridinde ve kıyılarda doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlar üzerinde planlı uygulama yapılamaz. Kıyıda ancak plan kararlarıyla, kıyının kamu yararına kullanımına ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik altyapı ve tesisler, turizm tesisleri ve nitelikleri gereği, kıyıda başka yerlerde yapılabilecek yapıların bulunmayan tersane, gemi söküm yeri, santral ve su ürünleri tesisleri gibi yapı ve tesisler yapılabilir. Genelde kamu yararının gerektirdiği durumlarda, kıyıda doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlar üzerinde ancak plan kararlarıyla "kıyıda yapılabilecek yapılar yapılabilir" denmekte; kıyı kuşaklarında ise, bu yerler özel

<sup>115</sup> Ruşen Keleş (1997); a.g.e, s.466.

mülkiyete de konu olabildiklerinden, toplumun yararlanmasına açık olmak koşulu ile turizm, dinlenme ve sportif amaçlı yapı ve tesislerin orada yer alabileceği kurala bağlanmaktadır.

Tüm bu çalışmalar ve düzenlemeleri belli bilimsel kurallara ve anayasal ilkelere bağlayan bir yasanın yokluğundan dolayı ortaya çıkan yasal boşluk, kıyılardaki spekülasyon gelişmeleri, çevreye ve toplum yararına aykırı uygulamaları daha da hızlandırdı. Boşluğun yaşandığı dönem ile Türkiye’de “turizm yatırımlarının teşvik edildiği” dönemin aynı olması nedeniyle, genelde kıyı çizgisinden başlamak üzere yapılaşma büyük bir hızla devam etmiş, özellikle turizm geliri beklentileri açısından kıyıların tam bir kuşatma ve bozulma altına alındığı bir süreç başlamıştır.

## **b. 1990 Tarihli 3126 Sayılı Kıyı Yasası**

### **i. Yasanın Getirdiği Hükümler**

Anayasal bir hak olarak ortaya çıkan kıyılardan yararlanma, imkan ve koşullarının gösterilmesi amacıyla yeni bir yasa çıkarılması zorunlu hale gelmiş, buradan hareketle Anayasa Mahkemesi’nin 3086 Sayılı Kıyı Yasası’nı iptalinden sonra çıkarılan yeni Kıyı Yasası, 4 Nisan 1990 tarihinde kabul edilmiş ve 17 Nisan 1990 tarihli, 20495 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yasanın söz konusu işlevi, “Amaç” başlıklı birinci ve “Kapsam” başlıklı ikinci maddelerinde açıkça ortaya konmuştur.

Yasanın 1. maddesinde belirtilen amaç; “deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmek” olarak belirtilmiştir.<sup>116</sup>

---

<sup>116</sup> 17.04.1990 tarihli ve 20495 sayılı Resmi Gazete, 3621 Sayılı Kıyı Kanunu, md.1.

Ardından da belirtilen amaca uygun olarak 2. maddede yasanın kapsamı gösterilmiş ve "bu yasa, deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerine ait düzenlemeleri ve bu yerlerden kamu yararına yararlanma imkan ve şartlarına ait esasları kapsar" kuralı getirilmiştir.

Nitekim yasanın ilk beş maddesi genel hüküm ve esasları göstermiş, kalan maddelerde ise kıyının korunması, yapı yasağı, planlama, yapılanma, doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanılması, kıyı-kenar çizgisinin tespiti, kontrol, imar ve yasanın hükümlerine aykırı davranışlara karşı uygulanacak cezai hükümlere yer verilmiştir.

Denilebilir ki, yasa bütünüyle değerlendirildiğinde, kıyıların kamuya açık tutulması ve bu yerlerden toplumun genellik, eşitlik ve serbestlik ilkelerine uygun faydalanmasını sağlama yönünden idareye görevler yüklemiş, bu alanda yapılacak işler gösterilmiş ve kıyıya ilişkin tanım ve esaslar, anayasal doğrultuda ortaya konmuştur. Ancak yasa, kıyılarda mülkiyet yönünden ortaya çıkacak uyuşmazlıkların çözümü ve kıyı kadastro yönünden herhangi bir hükme yer vermemiştir.<sup>117</sup>

3621 Sayılı Kıyı Yasası, kıyı ve kıyıya ilişkin kavramları yeniden tanımlamıştır. Yasa, sahil şeridini, kıyı-kenar çizgisinden itibaren kara yönünde;

- uygulama planı yapılacak alanlarda yatay olarak en az 20 m. genişliğindeki alan,

- 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 alan (ancak 3621 Sayılı Kıyı Yasası bu uzaklığa ilişkin bir istisna ortaya koymuştur. Buna göre, "belediye ve mücavir alan sınırları dışında ve köy yerleşik alanı içinde, daha önce yürürlükte bulunan mevzuat hükümlerine uygun yapıların bulunduğu meskun alanlarda, 10.11.1985 tarihinden önce köy nüfusuna kayıtlı ve köyde sürekli oturanlar tarafından, konut olarak yapılacak yapılar için, mevcut teşekkülde dikkate alınarak sahil şeridi yatay olarak en az 10 m.ye düşürülebilir (madde 4)"

---

<sup>117</sup> Yargıtay Kararları (1997); a.g.e., s.118.

- belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışındaki iskan dışı alanlarda çevre düzeni ve/veya nazım imar planı bulunsun veya bulunmasın, yatay olarak en az 100 m. genişliğindeki alan

olarak tanımlamaktadır.

Bu maddede belirtilen hükümlere göre dikkat edilecek bir husus, sahil şeridi için belirtilen uzaklıkların, eski yasada saptanmış uzaklıklardan daha geniş olduğudur.

Yasa 5. maddesinde anayasaya uygunluk açısından, kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunduğunu ve kıyıların herkesin yararlanmasına eşit ve serbest olarak açık olduğunu hüküm altına almıştır. Ayrıca aynı maddede kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanma konusunda öncelikle kamu yararının gözetileceği yinelenmiştir.

Yasanın kamuya açık tutulabilmesi ve yasanın bu alanda idareye verdiği görevlerin yerine getirilebilmesi ve kıyıda planlama ve uygulamanın yürütülebilmesi için öncelikle, kıyıya ilişkin bir tespitin yapılması zorunlu idi. Bu nedenle idarenin kendi açısından kıyı kenar çizgisini belirlemesi gerekir. Yasa, bu amaçla sınırlı olmak üzere valiliğe kıyı-kenar çizgisini kamu görevlilerinden oluşan beş kişilik bir komisyon aracılığıyla belirleme yönünden bir görev vermiştir. Nitekim yasanın 5/4. maddesi bu durumu, aynen "kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı-kenar çizgisinin tespiti zorunludur" biçiminde ortaya koymuştur. İlgili bakanlığın onayından sonra yürürlüğe girecek olan bu belirleme, organik ve fonksiyonel yönden idari olması, kamu hukuk kurallarına göre tesis edilmesi, tek yönlü bulunması, doğrudan uygulanabilmesi ve hukuki bir değer taşıması nedeniyle bir idari işlem niteliğindedir. Bu işlem planlama, uygulama, imar, yıkım, ruhsat ve iskan gibi idari işlere esas alınabilse de, mülkiyet ve zilyetlik gibi taşınmazlarda hakkın özüne ilişkin Kadastro yasalarında öngörüldüğü türden bir saptama yapmamaktadır. Esasen belirleme komisyonunun oluşum ve niteliği, çalışma yöntemi de böyle bir sonuç çıkarılmasına elverişli bulunmamaktadır.

Kıyı Yasası ile ilke olarak kıyılarda yapı yapılmasını yasaklanmış, sadece yapı değil, duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engellerin de oluşturulamayacağı hüküm altına alınmıştır.

Kıyılardaki yapı yasağına rağmen, yasa konu ile ilgili istisnaları da ortaya koymuştur. Buna göre, kıyılarda uygulama imar planı kararı ile bazı yapıların yapılabileceği hüküm altına alınmıştır. Bu yapılar da,

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

- Faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan tersane, gemi söküm yeri ve su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri gibi özelliği olan yapı ve tesisler olarak belirlenmiş ve bu yapıların amaçları dışında kullanılmayacağı hükme bağlanmıştır (madde 6).

Yine 6. maddede kıyıları değiştirecek boyutta kazı yapılamayacağı, kum, çakıl vs. alınamayacağı veya çekilemeyeceği belirtilmiştir. Kıyı kirliliğinin önlenmesine ilişkin olarak getirilen yasaklardan biri de, kıyılara moloz, toprak, çöp gibi kirlenici etkisi olan atık ve artıklar dökülemeyeceğine ilişkindir.

Yasa 7. maddesi, doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanma ve bu araziler üzerinde yapılabilecek yapılara ilişkindir. Buna göre, kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilmektedir. Söz konusu faaliyetlere ilişkin olarak, denizden doldurma ve kurutma yapılacak yerlerde, istek valilikler kanalıyla Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na iletilecektir. Bakanlık, öneriyi uygun bulduğu takdirde, ilgili yönetim, o yer için İmar Yasası hükümlerine göre bir plan hazırlayacak, bu planlar ise Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ve 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu yasa kapsamına giren yerlerde Turizm Bakanlığınca uygulanacaktır.

Kıyılarda olduğu gibi sahil şeridi içinde de uygulama imar planı bulunmayan yerlerde, yasanın 4. maddesinde belirtilen uzaklıklar içinde hiçbir yapı ve tesisin yapılmaması ana kural olarak belirlenmiştir. Uygulama imar planı bulunan yerlerde ise, yine kıyılarda olduğu gibi çit, duvar vb. engellerin oluşturulamayacağı, kirletici ve çevreyi bozucu atık ve artıkların dökülemeyeceği, kazı yapılamayacağı hükme bağlanmıştır. Fakat bir istisna daha ortaya konarak, bu alanlarda, uygulama imar planı kararıyla, daha önce belirtilmiş olan,

- kıyının kamu yararına kullanılması ve kıyıda koruma amacına yönelik yapı ve tesisler,
- nitelikleri gereği başka yerlerde yapılabileceği bulunmayan yapı ve tesisler ile birlikte,
- toplum yararına açık olmak şartıyla konaklama hariç günübirlik turizm yapı ve tesisleri yapılabileceği belirtilmektedir (madde 8).

Yine doldurma ve kurutma sonucu kazanılan toprakların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu ve özel iyeliğe konu yapılamayacağı belirtilmiştir. Bu alanlar üzerinde, 6. maddede belirtilen yapılarla birlikte, yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanları da düzenlenebilmektedir. Buradan da anlaşılacağı üzere Yasa, doldurma ve kurutma ile arazi kazanılmasına karşı olmamakla birlikte, söz konusu faaliyetlerin düzenli ve planlı bir şekilde gerçekleştirilmesine önem vermektedir.

## **ii. 03.08.1990 Tarihli “3621 Sayılı Kıyı Yasası’nın Uygulanmasına Dair Yönetmelik”\***

3621 Sayılı Kıyı Yasası’nın 16. maddesi gereğince düzenlenen bu yönetmeliğin amacı, deniz, tabii ve suni göller ve akarsularda kıyı-kenar çizgisinin tespiti, kıyıların kullanılması ve korunması ile kıyılarda doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda, deniz ve göllerin kıyılarının devamı niteliğinde olan sahil şeritlerinde planlama ve uygulama esaslarını belirlemektir.

---

\* 03.08.1990 Sayılı 20594 Sayılı Resmi Gazete.



Yönetmeliğin kapsamı ile ilgili olarak da deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile sahil şeritlerini, bu yerlerden kamu yararına yararlanma olanak ve koşullarını, doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanma ve kullanma esaslarını, kıyı-kenar çizgisi tespit komisyonunun oluşumunu, görev ve yetkileri, çalışma şekilleri ile yasanın uygulanmasına açıklık getiren esasları içerdiği belirtilebilir.

Yönetmeliğin 4. maddesinde tanımlara yer verilmiş ve söz konusu tanımlar; kıyı çizgisi, kıyı-kenar çizgisi, kıyı, dar kıyı, sahil şeridi, toplumun yararlanmasına açık yapı, akarsu, Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği, su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisi, sosyal ve teknik altyapı tesisleri, günübirlik turizm tesisleri ve kısmi yapılaşma olarak belirlenmiştir.

5. maddede genel esaslar ele alınmıştır. Buna göre, doldurma ve kurutma sonucu kazanılan toprakların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu; kıyıların herkesin eşit ve serbest kullanımına açık bulunduğu; kıyılardan yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetileceği; kıyılarda hiçbir yapı yapılamayacağı ve duvar, çit vb. gibi çeşitli engellerle kullanımın sınırlanamayacağı; kıyıların niteliklerini bozucu nitelikte kazı yapılamayacağı; kum, çakıl vs. çekilemeyeceği; kıyılara kirletici etkisi olan atıkların dökülemeyeceği; kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için onaylı kıyı-kenar çizgisinin bulunmasının zorunlu olduğuna ilişkin esaslar yer almaktadır.

Kıyı-kenar çizgisi tespit komisyonunun oluşumu 6. maddede düzenlenmiştir. Bu komisyon valilikler tarafından, kamu görevlilerinden ve en az beş kişiden oluşmaktadır. Komisyonda jeoloji mühendisi, harita ve kadastro mühendisi, ziraat mühendisi, mimar veya şehir plancısı ve inşaat mühendisi meslek gruplarından her birinden en az bir kişinin bulunması gerekmektedir.

9. madde kıyı-kenar çizgisinin onaylanmasına ilişkindir. Buna göre, komisyonca tespit edilen kıyı-kenar çizgisine ait tutanak, ölçümler ve belgeler valiliğe sunulur. Valilik uygun bulursa belgeleri Bakanlığa gönderir. Bakanlıkça da uygun görülen kıyı-kenar çizgileri yine Bakanlık tarafından onaylanır ve yürürlüğe girer.

Yönetmeliğin 12. maddesi kıyılarda planlama, 13. maddesi kıyılarda yapılacak yapılar, 14. maddesi ise, doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanmaya ilişkin uygulama esaslarını içermektedir.

16. madde ise, sahil şeridinin belirlenmesine ilişkin olup, sahil şeridi, deniz, tabii ve suni göllerde şu esaslara göre belirlenir:

- 17 Nisan 1990 tarihinden sonra uygulama imar planı yapılan veya yapılacak olan alanlarda sahil şeridi, kıyı-kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 20 m. genişliğinde olmak üzere belirlenir.

- 17 Nisan 1990 tarihinden önce, mevzuat hükümlerine uygun olarak onanmış ve kısmen veya tamamen yapılaşmış 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarının sahil şeritleri ile ilgili hükümleri geçerlidir. Ancak bu yerlerde , duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Moloz, toprak, çöp gibi çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıklar dökülemez, kazı yapılamaz.

- 3194 Sayılı İmar Yasası gereğince çıkarılan "Belediye ve Mücavir Alan Sınırları İçinde ve Dışında Planı Bulunmayan Alanlarda Uygulanacak İmar Yönetmeliği" ne göre tespit edilmiş yerleşme alanlarında ve yerleşik alanlarda sahil şeridi, kıyı-kenar çizgisinden itibaren yatay olarak en az 50 m. genişliğindeki alan olarak belirlenir. Bu alanların çevre düzeni ve/veya nazım imar planının bulunması halinde de sahil şeridi aynı esaslara göre belirlenir.

Ancak, daha önce yürürlükte bulunan mevzuat hükümlerine uygun olarak yapılmış yapıların bulunduğu belediye ve mücavir alan sınırları dışında, çevre düzeni, nazım ve uygulama imar planı olmayan, onaylı köy yerleşik alan sınırları içinde 10.11.1985 tarihinden önce köy nüfusuna kayıtlı ve köyde sürekli oturanlar tarafından, konut olarak yapılacak yapılar için sahil şeridi, 01.03.1995 tarihinden sonra mevcut teşekkül de dikkate alınarak yatay olarak en az 10 m.ye indirilebilir.

- Belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışındaki iskan dışı alanlarda sahil şeridi kıyı-kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 m. genişliğindeki alan olarak belirlenir. Bu alanların çevre düzeni ve/veya nazım imar planının bulunması halinde de sahil şeridi aynı esasa göre belirlenir.

Yönetmelik, 17. maddesinde, sahil şeridinde uygulama imar planı yapıp onaylanmadan uygulamaya geçilemeyeceğini belirtmiştir. Buna göre sahil şeridinde yapılacak planlar, toplumun yararlanmasına açık olmak şartıyla yönetmeliğin 13. ve 14. maddelerinde belirtilen yapı ve tesislerle, konaklama hariç gününbirlik turizm yapı ve tesislerini kapsamaktadır. Turizme dönük kullanımlara ait uygulama imar planları, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası'nın 7. maddesi uyarınca Turizm Bakanlığı tarafından; turizm alanlarında turizm dışı kullanım kararları içeren uygulama imar planları, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası'nın 7. maddesi ile 3194 Sayılı İmar Yasası'nın 9. maddesi uyarınca Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından; bu alanlar dışında kalan uygulama imar planları ise 3194 Sayılı İmar Yasası uyarınca Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, valilik veya belediyeler tarafından onaylanarak yürürlüğe girer.

18. maddede, 16. maddede belirtilen sahil şeritlerinde uygulama imar planı olmaksızın hiçbir yapı ve tesis yapılamayacağı hükme bağlanmıştır. Ancak söz konusu alanlarda sadece onaylı uygulama imar planlarında belirlene toplumun yararlanmasına ayrılmış yapı ve tesislerin yapılabileceği belirtilmiştir. Onaylı uygulama imar planı bulunan sahil şeritlerinde, duvar, çit vb. engellerin oluşturulması yasaklanmış, daha önceden yapılmış engelleri kaldırma işleminin ise ilgili valilik ve belediyelerce yerine getirileceği belirtilmiştir. Yönetmeliğin 5. bölümü ise kontrol, imar mevzuatına aykırı yapılar ile bunlara verilecek cezaların uygulama esaslarını içermektedir.

Söz konusu Yönetmelik, kıyılardaki yapılaşmayı arttırıcı hükümleri nedeniyle kıyıları korumaktan çok, kıyılara zarar verici bir araç olmuştur. Getirdiği bazı hükümlerin Anayasanın özüne ters düşmesi ileri sürülerek, söz konusu maddelerin iptali istenmiştir.

### **iii. 23.01.1992 Tarihli "3621 Sayılı Kıyı Yasası'nın Bazı Maddelerinin İptaline İlişkin Anayasa Mahkemesi Kararı**

Dönemin Ana Muhalefet Partisi Sosyal Demokrat Halkçı Parti, TBMM Grubu adına Grup başkan vekili tarafından 3621 Sayılı Kıyı Yasası'nın 3., 4., 5., 6., 7., 9., 10. ve 11. maddelerinin, Anayasanın 43., 46., 56., 127. ve 153. maddelerine aykırılığı savıyla iptal davası açılmıştır.

Anayasa Mahkemesi, 3621 Sayılı Kıyı Yasası'nın 4. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendini, Anayasanın 43. ve 56. maddelerine aykırı bularak iptal etmiştir.

3621 Sayılı Kıyı Yasası'nın 4. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi, uygulama imar planı yapılacak alanlarda sahil şeridinin, kıyı-kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 20 m. genişliğindeki bir alanı anlatacağını belirtmiştir. Anayasa Mahkemesi, Anayasanın 43. maddesinde öngörülen, sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararının gözetilmesi ilkesinden hareket ederek, sahil şeridi derinliklerinin her koşulda 100 m.den az olamayacağı sonucuna varmıştır. Mahkemeye göre, sahil şeridi olarak 100 m.den daha dar bir alanın belirlenmesi, bu yerlerden kamu yararına uygun bir yararlanmayı güçleştirecektir.

Anayasa Mahkemesi, iptali istenen Kıyı Yasası'nın 4. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendini, Anayasanın 56. maddesine de aykırı bulurken, çevre, sahil şeridi ve kamu yararı hakkındaki düşüncelerini de dile getirmiştir<sup>118</sup>:

"...denizlerin, göllerin ve onların devamı olan kıyıların ve kıyıları tamamlayan sahil şeritlerinin dengeli bir çevre ile yakın ilişkisi tartışılmazdır. Üstelik, kamuya açık kıyı, deniz, göl ve akarsuların kirlenmesinde sahil şeridinin kullanılış biçimi en büyük etkidir. Başka bir deyişle, sahil şeritleri ve kıyılar, kişilerin yararlanacağı doğal çevreyi oluşturur. Herkes bu çevrede sağlıklı ve dengeli bir yaşam hakkına sahiptir. Yine Anayasanın bu maddesine göre, çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek devletin ve vatandaşın görevidir."

"Çevre koşullarına ve kamu yararı esasına göre saptanmamış sahil şeridi uygulamaları, kişileri bu anayasal haktan yoksun kılar."

"Oysa, bu bendin sahil şeridi olarak öngördüğü alan, çevre koşullarını ve kamu yararını gözeterek ve kişilere sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama olanağı verecek derinlikte değildir."

---

<sup>118</sup> Anayasa Mahkemesi Kararı (1992); **Çağdaş Yerel Yönetimler**, Cilt:1, Sayı:2, TODAİE, Ankara, s.83-86.

“Açıklanan nedenlerle bu bent, Anayasanın 43. ve 56. maddelerine aykırı düşmekte ve iptali gerekmektedir.”

Anayasa Mahkemesi, Kıyı Yasası'nın 4. maddesinin son fıkrasını ise, Anayasanın 43. ve 46. maddelerine aykırı bularak iptal etmiştir.

Kıyı Yasası'nın 4. maddesinin son fıkrasına göre, kimi koşullarda sahil şeridi en az 10 m.ye düşebilecektir. Anayasa Mahkemesi, bu bendi iptal ederken yine kamu yararı ilkesinden hareket etmiştir. Mahkeme, Anayasanın, kıyıların devamı olan ve onu çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada da kamu yararının gözetilmesi esasını getirdiğinden yola çıkarak, sahil şeritlerini 10 m.ye düşürmeyi olanaklı kılan söz konusu hükmü, kamu yararına y-uygun bulmamıştır. Yüksek Mahkeme, söz konusu hükümle, kazanılmış hakların korunması amacının güdüldüğüne de değinerek, Anayasaya aykırılığı daha önceki Anayasa Mahkemesi kararıyla saptanan kurallara göre kazanılmış hakların varlığından söz edilemeyeceğini belirtmiştir.

Dava dilekçesinde, Kıyı Yasası'nın 7. ve 9., 10. ve 11. maddelerinin, Anayasanın 127. maddesine aykırı olduğu ileri sürülmüştür. Anayasanın 127. maddesinde, yerel yönetimlerin il, belediye veya köy halkının yerel ortak gereksinimlerini karşılayacağı belirtilmektedir. Dava dilekçesinde, Kıyı Yasası'nın 7., 9., 10. ve 11. maddelerinin düzenlediği konuların doğrudan bu ortak gereksinimlerle ilgili olduğundan hareketle, Kıyı Yasası'nın söz konusu maddelerinin yerel yönetimleri dışladığı ve bu hizmetleri valiliklere ve merkezi yönetime terk ettiği iddia edilmiştir. Anayasa Mahkemesi, Kıyı Yasası'nın söz konusu maddelerinin Anayasaya aykırı olmadığına karar verirken, iptali istenen hükümleri şu şekilde değerlendirmiştir:

Belirtilen maddeler, kıyının doldurulması, kıyı-kenar çizgisinin saptanması, kıyı ve sahil şeridinde yapılacak planlar ve doldurma suretiyle kazanılan arazilerdeki yapılanmalara ilişkin düzenleme getirmektedir.

Yasanın 7. maddesine göre, kıyının doldurulması ve kurutma yoluyla arazi elde edilmesi, kendine özgü özellikler gösteren ve kimi araştırmalar sonucu gereken bir işlemdir. Kamu yararının gerektirdiği durumlarda, ekolojik özelliklere özen

gösterilerek gerçekleştirilecektir. Elde edilen arazi, kıyının hukuksal rejimine bağlıdır. Bu amaçla, devletin uzman ve yetkili kuruluşlarının görevlendirilmesi kaçınılmaz olmaktadır.

Kıyı-kenar çizgisinin saptanmasına ilişkin Yasanın 9. maddesinde de, aynı sistem korunmuş, doğal özellik taşıyan ve bilimsel yöntemlere dayalı belirleme işleminde, devletin bu konuda yetkili taşra ve merkezi örgütünün sorumluluk yüklenmesi öngörülmüştür.

10. maddede ise, kıyı ve sahil şeridi rejiminin gösterdiği özellik nedeniyle, Kıyı Yasası'nın önceliği vurgulanmış, imar planlarının bu Yasa hükümlerine uygun olma zorunluluğu belirlenmiştir.

11. maddede de, doldurularak kazanılan arazi üzerinde, yapılması olanaklı yapılar için, gerekli izni vermek üzere, kamu malını korumakla yükümlü Maliye Bakanlığı, yetkili makam olarak saptanmıştır.

Görülüyor ki, bu maddelere egemen olan anlayış, özellik gösteren bir kamu malına karşı, bir anayasal sorumluluk ve duyarlılıktan kaynaklanmaktadır. Devletin hüküm ve tasarrufu altına bırakılan bu malların korunmasında, devletin merkezi örgütünde yer alan uzman ve yetkili kuruluşların görevlendirilmesi, yukarıda temel ilke ve esasları açıklanan kıyı rejiminin bir gereğidir. Yasa koyucu, anayasal rejimi kurarken, bu kamu malına özgü, devletin, merkezi ve yerel kuruluşlarının görev alanını belirlemiş, Anayasanın 43. maddesinin gereğini yerine getirmiştir. Soruna, salt, yerel gereksinim açısından yaklaşılmamış, aynı zamanda, kıyının ülke bütünlüğü içindeki yeri gözetilmiştir.

Anayasa Mahkemesi, Kıyı Yasası'nın 4. maddesinin son fıkrasının iptal edilmesi karşısında, uygulama olanağı kalmayan 17. maddesindeki "4. maddesinin son fıkrası hükmü 01.03.1985 tarihinde, diğer...." ibaresinin de, 2949 Sayılı Anayasa Mahkemesi'nin Kuruluşu ve Yargılama Usulleri Hakkında Yasa'nın 29. maddesi uyarınca iptaline oybirliğiyle karar vermiştir.

Yüksek Mahkeme, 3621 Sayılı Kıyı Yasası'nın 4. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinin iptalinin, yasama yoluyla doldurulması gereken bir boşluk

doğuracağından hareket ederek, Anayasanın 153. ve 2929 Sayılı Yasanın 53. maddeleri gereğince, bu boşluğun doldurulması için işin niteliği ve özelliğinin gözetilerek, 4. maddenin birinci fıkrasının (a) bendine ilişkin iptal hükmünün, kararın Resmi Gazete’de yayınlanmasından başlayarak (Karar, 23.01.1992 tarihli 21120 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır) 6 ay sonra yürürlüğe girmesinin uygun olacağına oy birliği ile karar vermiştir.

Anayasa Mahkemesi, 3621 Sayılı Kıyı Yasası’nın 4. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinin ve son fıkrasının Anayasaya aykırı olduğuna ve iptaline oybirliğiyle karar verirken; aynı maddenin birinci fıkrasının (b) ve (c) bentlerinin Anayasaya aykırı olmadığına ve iptal isteminin reddine oyçokluğuyla karar vermiştir. Ayrıca, söz konusu 4. maddenin tanımları içeren birinci fıkrasının diğer bölümlerinin ve Yasanın 5, 7, 9, 10 ve 11 maddelerinin Anayasaya aykırı olmadığına ve iptal isteminin reddine oybirliği ile karar verilmiştir.

Anayasa Mahkemesinin söz konusu iptal kararı, Anayasa Mahkemesi’nin, sadece Anayasanın “kamu yararı” başlığı altında yer alan kıyılar kuralı açısından bir değerlendirmeyi yeterli görmeyerek, konuyu, çevre hakkını düzenleyen 56. madde yönünden de değerlendirmeye alması yönünden önem taşımaktadır. Böylece çevre hukuku açısından da önemli bir adım atılmıştır.

#### **iv. 11.07.1992 Tarihli “3621 Sayılı Kıyı Yasası’nda Değişiklik Yapılmasına Dair 3830 Sayılı Yasa”\***

İptal kararının yayım tarihinden 6 ay sonra, 11.07.1992 tarihinde, Kıyı Yasası’nda Değişiklik Yapılmasına Dair 3830 Sayılı Yasa çıkarılarak, kıyıya yönelik yaklaşımlar kamu yararına daha uygun bir şekilde düzenlenmeye çalışılmıştır. Ancak bu yasa da Türkiye kıyılarının farklı fiziki özelliklerini ve kıyı yerleşmelerini dikkate almadan hazırlanmıştır. Söz konusu düzenleme ile sahil şeridi tanımı dar bulunarak yeniden tanımlanmıştır.

Bu düzenlemeye göre sahil şeridi, “kıyı-kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 m. genişliğindeki alan” olarak tanımlanmaktadır.

---

\* 11.07.1992 Tarihli ve 21281 Sayılı Resmi Gazete.

Yasa, ayrıca, sahil şeritlerinde yapılacak yapıların, kıyı-kenar çizgisine en fazla 50 m. yaklaşabileceğini belirtmektedir. Yasaya göre, yaklaşma uzaklığı ve kıyı-kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yay yolu, gezinti ve dinlenme yeri ve benzeri amaçlarla kullanılabilir. 3830 Sayılı Yasa ile daha önce 1975 yılında gündeme gelmiş olan en az 100 m. genişliğindeki sahil şeridi genişliğine ulaşılabilmiştir.

3830 Sayılı Yasadan sonra gerçekleştirilen yasal düzenlemeler bakılacak olursa, 03.08.1990 Tarihli "3621 Sayılı Kıyı Yasası'nın Uygulanmasına Dair Yönetmelik" in bazı maddelerinin, 13.10.1992 Tarih, 21374 Sayılı ve 30.03.1994 Tarih, 21890 Sayılı yönetmeliklerle değiştirildiği görülmektedir.

13.10.1992 tarihli yönetmelik değişikliği ile 11.07.1992 tarihinden önceki kısmi yapılaşmalar da kazanılmış hak olarak değerlendirmeye alınmıştır. Böylece Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararları ile her ne kadar sahil şeridi genişliği 100 m. ye çıkmışsa da 1992'ye kadar kısmi yapılaşmış imar adaları bunun dışında tutulabilmiştir. Ancak bununla da yetinilmemiştir. 30.03.1994 tarihli yönetmelik değişikliğine göre, imar adasındaki parsellerin veya taban alanının %50'sinden fazlasında su basman düzeyinde inşaat yapılması kazanılmış hak için yeterli görülmektedir. Kapsam giderek daha da genişletilmiştir<sup>119</sup>. Yani 1992 yılına kadar erken davranıp yarıdan fazlasının su basmanı inşa edilmiş yapılara yasal statü kazandırılmıştır. Gerek turizmin gerekse rantın yoğun olduğu kıyısız bölgelerdeki bu tür bağışlamalar yeni işgallere ve ona bağlı bağışlamalara zemin hazırlamaktadır.

**v. 27.07.1996 Tarihli ve 22709 Sayılı Resmi Gazete'de Yayınlanan  
"03.08.1990 Tarih ve 20594 Sayılı Resmi Gazete'de Yayınlanan Kıyı  
Yasası'nın Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin  
Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik**

3621 Sayılı Kıyı Yasası'nın Uygulanmasına İlişkin Yönetmeliğin uygulanması sırasında özellikle, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik altyapı ve tesisler ile faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıdan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan yapı ve tesislere ilişkin sorunların Bayındırlık ve

<sup>119</sup> Önce her bir imar adasının kısmi yapılaşmaya sahip olup olmadığına bakılır, ikinci aşamada ise 100 m.lik sahil şeridi içinde kalan imar adasının % 50'sinden fazlasında kısmi yapılaşma var ise sahil şeridi 100 m. olarak revize edilmeyecek, plana göre uygulamaya devam edilecektir.



İskan Bakanlığı'na iletilmesi üzerine, söz konusu yönetmeliğin bazı maddeleri tekrar gözden geçirilerek değiştirilmiş ve "03.08.1990 Tarih ve 20594 Sayılı Resmi Gazete'de Yayınlanan Kıyı Yasası'nın Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik", 27.07.1996 Tarih ve 22709 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir<sup>120</sup>.

Bu yönetmelikle getirilen değişikliklerin detaylı olarak açıklanmasına, yönetmeliğin uygulanması sırasında ilgili idarelerce dikkat edilmesi gereken hususların vurgulanmasına ve 30.03.1994 Tarihli Yönetmeliğin uygulanması sırasında ortaya çıkan bazı sorunlara açıklık getirilmesine ihtiyaç duyulmuştur.

27.07.1996 tarihli yönetmelik ile Kıyı Yasası'nın Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 4. maddesinde yer alan tanımlara, faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıda başka yerde yapılmaları mümkün olmayan ve özellikle üstyapı gerektiren 10 kıyı yapısının tanımı daha eklenmiştir.<sup>121</sup>

Yönetmeliğin 1. maddesine eklenen ve faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıda başka yerde yapılması mümkün olmayan yapı ve tesislerin, Kıyı Yasası hükümlerine uygun olarak bir plan çerçevesinde inşası sırasında, Denizcilik Müsteşarlığı, Turizm Bakanlığı gibi bu tesislerdeki inşaat standartları ve işletme koşulları gibi konulardan sorumlu bakanlık kurum ve kuruluşların ilgili mevzuatlarındaki hükümlere de uyulması zorunludur.

Bu maddede yer alan liman, tersane, yat limanı, balıkçı barınağı, yat çekek ve çekek yeri gereksinimleri olan yönetim, destek, bakım-onarım ve teknik ve sosyal altyapı birimlerine göre tanımlanmış, yine aynı maddede yer alan ek tanımlar ile (yönetim, destek, bakım-onarım ve teknik ve sosyal altyapı tanımları) bu birimlerin içerebileceği üniteler tereddüde yer vermeyecek şekilde açıklanmıştır.

27.07.1996 Tarihli Yönetmeliğin 2. maddesinde yer alan değişiklik, Kıyı Yasası'nın Uygulanmasına dair Yönetmeliğin 13. maddesinin birinci fıkrasının (b)

---

<sup>120</sup> 27.07.1996 tarihli ve 22709 sayılı Resmi Gazete, "03.08.1990 Tarih ve 20594 Sayılı Resmi Gazete'de Yayınlanan Kıyı Yasası'nın Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik".

<sup>121</sup> Eklenen 10 tanım, bu çalışmanın II. Bölümünde "Kıyıya İlişkin Terimler" başlığı altında belirtilmiştir.

bendine ilişkindir. Buna göre yapılan değişiklikle, faaliyetleri gereği kıyıda başka yerde yapılmaları mümkün olmayan yapı ve tesisler olarak belirtilen tersane, gemi söküm yeri, su ürünlerini üretme ve yetiştirme tesislerine "yat limanı, balıkçı barınağı ve yat çekek yeri" kavramları eklenmiştir.

3. maddede, uygulama yönetmeliğinin değişik 15. maddesinin ikinci fıkrasında belirtilen "Kıyıda Doldurma ve Kurutma Yoluyla Kazanılan Arazilerde İnşaat Ruhsatı" iznine ilişkin bir değişiklik yer almaktadır. Bu değişiklikle birlikte, Maliye Bakanlığı tarafından ilgili iznin verilebilmesi için gerekli olan belgelerden, "onaylı uygulama imar planı" ve "dolgu veya kurutmanın plan ve projeye uygunluğunu onaylayan idare yazısı"na, "turizm alan ve merkezlerinde yer alan yapılar için Turizm Bakanlığı'ndan alınacak yatırım belgesi" eklenmiştir.

4. maddede yer alan değişiklikle, uygulama yönetmeliğinin Sahil şeridinde planlamaya ilişkin, değişik 17. maddesinin sonuna aşağıdaki dört fıkra eklenmiştir:

"Bu yönetmeliğin 13. maddesinde sayılan ve üstyapı gerektiren yapı ve tesisler; gerek arazinin coğrafi durumu ve topoğrafik yapısı, gerekse sahil şeridi gerisindeki yerleşme dokusunun elverişsizliği nedeniyle, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile diğer ilgili Bakanlık ve kuruluşların uygun görüşü alındıktan sonra uygulama imar planı kararı ile sahil şeridinde de yapılabilir."

"Bu yönetmeliğin 16. maddesinin (b) bendine göre sahil şeridi içinde belirlenen alanlarda, yat limanlarının ihtiyacı olan üstyapı tesisleri için toplam emsal, kara alanının % 20'sini, satış üniteleri için emsal kara alanının % 5'ini geçemez."

"Bu yönetmeliğin 16. maddesinin (a) ve (c) bentlerine göre, sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlarda, yat limanlarının ihtiyacı olan üstyapı tesisleri için toplam emsal, kara alanının % 5'ini, satış üniteleri için emsal kara alanının % 1'ini geçemez."

"Kara alanı ise, dalgakıranlar da dahil olmak üzere, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler ile kıyıda ve sahil şeritlerinde yat limanlarının kullandığı toplam alanı ifade eder."

5. maddede ise, uygulama yönetmeliğinin "sahil şeridinde yapılanma"ya ilişkin değişik 18. maddesine, birinci fıkradan sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiştir:

"Uygulama yönetmeliğinin 17. maddesinde sayılan nedenlerle, sahil şeridinde, 13. maddede sayılan ve üstyapı gerektiren yapı ve tesisler yapılabilir".

#### **vi. 3621/3830 Sayılı Kıyı Yasası'na Eleştirel Bir Bakış**

3621/3830 Sayılı Kıyı Yasası, sahil şeridi konusuna ilişkin olarak, ilk planlamada sahil şeridinin 100 m. olması koşulunu getirmektedir. Ancak 8333 km'lik çok uzun bir kıyıya sahip olan Türkiye'de, birbirinden çok farklı iklimsel, topoğrafik, ekolojik ve yerleşimsel özelliklere sahip kıyılar bulunmaktadır. Bu nedenle söz konusu iklimsel, topoğrafik, ekolojik ve yerleşimsel ölçütler, sahil şeridinin derinliğini belli etmekten çok bu alanlarda yer alacak faaliyetleri de birbirinden değişken kılacaktır.

Gerek çevreye gerek toplum yararına aykırı yapılaşmaların önlenmesi, gerekse doğal/kültürel değerlerle birlikte ekolojik dengenin de korunabilmesi yönünden büyük önem taşıyan "sahil şeridi" tanımlamasında, ülkemiz kıyılarının sahip olduğu özgün karakterler dikkate alınmamaktadır. İmar koşulları açısından belli kısıtlamaların getirilmesine, mülkiyet hukuku açısından belli düzenlemelerin yapılabilmesine yasal olanak sağlanan bu şeridin, "bulunulan bölgenin yerel özellikleri dikkate alınarak" belirlenmesi gerekmektedir.

Ancak mevcut düzenleme, tüm ülkede yer alan kıyıları aynı konumda görerek, sanki kıyılarda bulunan tarım arazileri, ekolojik değeri olan bölgeler ve rekreasyon alanları her kıyıda aynı uzaklıkta bulunuyormuş gibi ele alınmakta, sahil şeridi tüm ülke kıyıları için 100 m. olarak belirlenmektedir. Ancak ülkemiz kıyı kuşağı, böyle bir genellemeye uygun olmayacak bir biçimde, farklı kesimlerde farklı özellikler göstermektedir. Bu yüzden kıyı kuşağında yer alan ve farklı özellikler gösteren kıyı kesimleri de "farklı koruma kurallarını" gerektirmektedir. Ülkemiz kadar kıyı zenginliğine sahip olmayan bazı ülkelerde bile koruma, çok daha derinlerden

başlatılmakta, örneğin; İsveç'te 300 m., A.B.D.'de 250 m. ve 500 m., sosyalist bazı ülkelerde ise 1000 m.'ye varan derinlikler belirlenmektedir<sup>122</sup>.

Yasa koyucunun buna ilişkin görüşü şöyle belirtilmektedir<sup>123</sup>:

Birbirinden çok farklı özelliklere sahip olan kıyılarımız, planlama aşamasında yerel verileri gerekli kılmaktadır. Ancak birkaç kıyı alanı dışında halen 1/1000 ölçekli haritalar çıkarılmamış ve kadastro çalışmaları tamamlanmamıştır. Buradan hareketle, kıyıda yapılanmanın ilk koşulları olan harita ve kıyı-kenar çizgisinin tespit edilmesi, ancak bir yapılaşma talebi olduğunda gündeme gelmektedir. Plancının görevi bu aşamada, planlama için gerekli yerel verileri saptamak yerine, çoğu zaman, söz konusu kıyı alanı için arazi rantını arttırıcı planlar hazırlamak olmaktadır. Bu nedenden dolayı, yasa koyucu sahil şeridini kentsel ve kırsal alan ayrımı yapmadan 100 m. ile sınırlamaktadır.

Sahil şeridi, deniz, tabii ve suni göllerin kıyı-kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 m. genişliğindeki alandır. İki bölümden oluşan bu alanın birinci bölümü; sahil şeridinin tümü ile sadece açık alanlar olarak düzenlenen, yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları, dinlenme ve rekreatif alanlardan ve yaya yollarından oluşan, kıyı-kenar çizgisinden itibaren, kara yönünde yatay olarak 50 m. genişliğinde belirlenen bölümdür. İkinci bölümü ise; sahil şeridinin birinci bölümünden sonra, kara yönünde yatay olarak en az 50 m. genişliğinde olmak üzere belirlenen, kent yaşantısına çeşitlilik katacak ve kıyıda yararlanma olanaklarını arttıracak türden konaklama hariç, toplumun yararlanmasına açık gününbirlik turizm yapı ve tesisleri, taşıt yolları, açık otoparklar ve arıtma tesislerinin yer aldığı bölümdür.

Buna karşın kamu yararının gerektirdiği ve kıyı alanının yetersiz kaldığı hallerde gündeme getirilen dolgu alanlarında, çağdaş kentli toplumun dinlenme ihtiyaçlarına cevap verecek ve kent yaşam koşullarının kalitesini iyileştirici hizmetler

---

<sup>122</sup> Oktay Ekinci (1992); a.g.m., s.124.

<sup>123</sup> Feral Eke, Şule Karaaslan (1997); "Kıyı Mevzuatına ve Uygulamasına Eleştirel Bir Bakış ve Bazı Öneriler", Türkiye Kıyıları'97, Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara, s.73.

planlanabilecek, yat limanı, sergi, fuar alanları, çay bahçeleri ve lokantalar yer alabilecektir.

Kıyı Yasası'nda sahil şeridinin birinci bölümünün yapıdan arındırılarak yeşil alanlar, çocuk parkları, gezinti alanları ile toplumun yararına ve ortak kullanımına ayrılması olumlu bir noktadır. Ancak bu şeridin önünde planlanabilecek dolgu alanlarında daha fazla yapılaşma haklarının verilmesi ile ortaya çıkan durum, sahil şeridinin ikinci 50 m.sindeki yapılaşmanın, birinci 50 m.sinde açık alanlarla kesilmesi ve dolgu alanlarında tekrar başlamasıdır. Bazı çevrelerce bu kesintinin plan bütünlüğünü ve dolayısıyla kıyı mekanının sürekliliğini bozduğu iddia edilmektedir. Böylece kara yönünden itibaren önce yoğun, sonra az yoğun, daha sonra dolgu alanlarında yine yoğun bir kullanım ile karşı karşıya kalınmaktadır.<sup>124</sup>

Yasada sahil şeridi 100 m. olarak belirlenmiş, ancak ikinci 50 m.lik bölümü otopark, arıtma ve günübirlik tesisler için kullanıma açılarak gezi alanları 50 m.ye inmiş ve 1990 yılındaki düzenlemeyle getirilen, "çevre düzeni ve/veya imar planı bulunsun bulunmasın, uygulama imar planı bulunmayan yerlerde yatay olarak 50 m. genişliğindeki alanı" sahil şeridi olarak kabul eden hükümlerden büyük ölçüde farklılık ortaya çıkmamıştır. Ayrıca yönetmeliğin, 13. maddesine eklenen fıkra, sahil şeridinin ikinci bölümünde ve sahil şeridi gerisinde kalan özel kullanımlara ait arıtma tesislerinin kıyılarda yapılmayacağını hükme bağlamış, ancak, kıyı alanlarında kamuya yararlı arıtma tesisleri yapılabileceği hükmüyle de "kamu yararı" kavramı tartışma konusu haline getirilmiştir.<sup>125</sup>

Kısmi yapılaşma konusu, kıyı mevzuatının tartışılan yönlerinden biridir. 3621 Sayılı Kıyı Yasası'na ilişkin yönetmelikte kısmi yapılaşma, "17 Nisan 1990 tarihinden önce onaylanmış imar planlarındaki imar adalarında yer alan parseller ile üzerinde birden fazla yapılaşma mümkün parsellerin % 50'sinden fazlasında, yapıldığı tarihte yürürlükte bulunan imar planı ve mevzuatına uygun olarak tamamlanmış yapılarla, ruhsat alınarak en az su basman seviyesine kadar inşaatı tamamlanmış yapıların bulunması durumu" olarak ifade edilmektedir. Böylesine bir anlatım, yarısından fazlası yapılaşmış imar adalarında yer alan boş parsellerde de

---

<sup>124</sup> Feral Eke ve Şule Karaaslan (1997); a.g.e., s.75.

<sup>125</sup> Zerrin Toprak Karaman (1998); Çevre Yönetimi..., s.330.

imar planına uygun olarak cephe hattı ve yaklaşma sınırının uygulanacağı yeni bir sahil şeridi derinliği tespit edilemeyeceğini belirtmektedir.

3830 sayılı yasa ile "17 Nisan 1990" sınırı, "11 Temmuz 1992" ye çekilmiş ve bir ölçüde gizli bir imar affı yaratılmıştır. 1994 yılında yapılan değişiklikle bu durum daha belirgin bir hale gelmiştir. 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planı, mevzi imar planı bulunan kentsel-kırsal alanlarda vs., onaylı plandaki sahil şeridi geçerlidir. Eğer hala kısmi ya da tamamen yapılaşma bulunmayan yer kalmışsa ve uygulama imar planı ilk defa yapılacak alanlarda, köy yerleşik alanlarında ve iskan dışı alanlarda sahil şeridi en az 100 m. olarak belirlenmektedir. Bu durumda kıyılarda yapılaşma istisnalarla birlikte kenardan itibaren 10 m., 20 m., 30 m., 50 m. ve 100 m. arasında gidip gelmektedir.

Yönetmelik üzerinde yapılan değişiklikler sonucu, kıyılarda yapılaşmayı arttıran ve korumayı azaltan bir anlayış egemen olmuştur. Aslında sahil şeridi için tespit edilen 100 m.lik bir alan bile kıyıların korunması ve sürdürülebilmesi açısından yeterli bir uzaklık değildir. İzmir Çevre Hareketi Avukatlarından Noyan Özkan'a göre, kıyılarımızın geleceği için tüm Türkiye kıyılarının en az 500 m. içeriye doğru doğal sit olarak tespit ve tescil edilmesinden başka çare yoktur.<sup>126</sup>

#### 4. Kıyı Mevzuatının Genel Olarak Değerlendirilmesi

Ülkemizde gerçekleştirilen kıyılara ait yasal düzenlemelerin belirgin bir şekilde ortaya çıkan en olumlu ve ortak yanı, kıyıların tek başına ele alınması gereken ayrı bir inceleme konusu olması, özel mekanlar olduğu için özel planlama gerektirmesi ve kullanımları konusunda kamu yararına öncelik verilmesi anlayışlarının kabul edilmesidir. Ancak yasal düzenlemelerin hepsinde geçerli olan bu ortak ilkeler, uygulama aşamasında farklı yorumlar nedeniyle farklı oluşumlara neden olmuşlardır.

Yasal düzenlemelerde yer alan ve çoğu kez aynı anlamda kullanılan "kamu yararı" ve "toplum yararı" terimleri, uygulamalar sırasında çok farklı, hatta birbirleriyle çelişen kavramlar olarak karşımıza çıkmaktadır<sup>127</sup>. Bu konuya örnek

<sup>126</sup> Noyan Özkan (1995); **Doğa Koruma Rehberi**, Nar Yayınları, İstanbul, s. 37.

<sup>127</sup> Oktay Ekinci (1992); **a.g.m.**, s.122.

olması bakımından Marmaris'in tek rekreasyon alanı olan Pamucak Deniz Kenarı Orman Piknik Alanı ve Halk Plajı'nı verebiliriz. Bu alan, Turizmi Teşvik Yasası'ndaki "kamu yararı" anlayışıyla Altinyunus Oteli'ne 49 yıllığına kiralanmış, ayrıca kıyı kullanımı halka kapatılarak, beş yıldızlı bir otel inşa edilmiştir. Burada söz konusu olan kamu yararı, salt döviz gelirinin artması ve ülke ekonomisine olan katkı ile sınırlıdır. Ancak toplum yararı, bu faaliyetten olumsuz yönde etkilenmiştir. Kıyı doğası ve ekolojisi bozulan söz konusu alanda, halk artık serbestçe yararlanamamakta ve korunmuş bir doğadan yoksun kalmaktadır. Daha geniş bir perspektifle konuya bakıldığı zaman, kıyılardaki bozulmaların, ekonomik istikrarı da bir zaman sonra olumsuz yönde etkileyeceği açıktır. Yani yatırım amacıyla "kamu yararı" anlayışını öne çıkaran bir uygulama, çevre ve toplum yararını göz ardı ettiğinden, kısa süre içinde "kamuya zararlı" bir hale gelebilmektedir.

Yine aynı şekilde, İstanbul'da "Turizm Merkezi İlanı" yoluyla tarihi kıyı saraylarının bahçeleri ve yeşil kuşaklar içerisine yapılan tesisler, soğutma sistemlerindeki su gereksinimlerini denizden karşılamak amacıyla kıyılarda projelendirilen termik ve nükleer santraller; Bodrum-Karaada doğal ve tarihsel sit alanı, Güney Antalya Turizm Gelişim Projesi kapsamında daha önce koruma bölgeleri olarak ayrılan tarımsal ağırlıklı kıyı alanları ve sitler, Bodrum yarımadasındaki ormanlık hazine arazileri, Manavgat-Alanya kıyı kuşağı gibi kıyılarımızın çevre açısından değerli sayılan alanları da "kamu yararı" adına, ancak "toplum yararı"na tümüyle aykırı bir şekilde, salt "gelir getirici" potansiyeli olan yatırımlara, açılabilir. Bu yağmalara, yasal izinlerle göz yumulması da dikkat çekicidir.

Bu nedenlerden dolayı, kıyıya ait yasal düzenlemelerde yer alan "kamu yararı" belirlemesine karşı oldukça hassas yaklaşılması, bu tanımın "toplum yararına aykırı" kullanımlara olanak tanımayacak şekilde yeniden ele alınması gerekmektedir.

Kıyıya ait düzenlemelerin tümünde geçerli olan en olumsuz yön, söz konusu düzenlemelerin bir kıyı yönetimi yaklaşımından yoksun olmalarıdır. Sanki kıyı yasaları, daha çok güncel taleplere cevap verebilmek ya da güncel sorunlara çözüm aramak üzere oluşturulmuş gibidir. Sadece kıyı alanının ve sahil şeridinin planlamasına yönelik olduğu için dar perspektiflidir. Oysa entegre bir yaklaşım içerisinde, planlamayı bile önemli derecede etkileyebilecek birtakım özellikler de

yasal düzenlemelerin kapsamına alınmalıdır. Kıyı alanlarının kara ve deniz yönlü olduğu daha önce belirtilmişti. Oysa yasal düzenlemelerde göze çarpan kıyının denizel yönünün gereğince ele alınmadığı ve ihmal edildiğidir. Kısacası eleştiriye açık olan nokta, kıyının denizel ve karasal ortamlarının aynı önemde ele alınmaması, karasal ortamın bile kıyıda yapılaşma ölçeğinde dar bir çerçeve içinde incelenmesidir.

Bütünleşik bir kıyı yönetimi anlayışından yoksun olan yasal düzenlemelere, deniz ve kıyı alanlarında yetkili bulunan kurum ve kuruluşların çelişen kararları da eklenince sağlıksız uygulamalar ortaya çıkmakta ve koruma mantığından uzaklaşmaktadır. Sektörel yetkilerin farklı yasalarda yer alması ve çelişkili durumlar ortaya koyması başlı başına bir sorun olmaktadır. Örneğin, balık çiftliği kurulması için çok uygun olan bir koy, deniz güzergahı açısından çok önemli bir sığınak olabilmekte, yasalarda yer almayan çözümler protokollerde aranmaktadır. Buna benzer bir şekilde, deniz yapılarının, iskelelerin yer seçimi, deniz ulaşımı açısından incelenmesi ve inşaat projelerinin onayının bir başka yasanın kapsamına girmesi, buna karşın kıyıda dolgu alanı ve iskele yapımı yer seçiminin kıyı yasalarında yer alması nedeniyle geçmişte birçok sorun yaşanmıştır. Kısaca, kıyı mevzuatı ve kıyıyı ilgilendiren diğer yasalarda sektörel (planlama, yer seçimi vs.) çelişkiler yaşanmaktadır.<sup>128</sup>

Eleştiriye açık olan bir diğer nokta da, kıyı yasalarının ve ilgili düzenlemelerin çok sık değiştirilmesinde yoğunlaşmaktadır. Bu konuda, yönetmelik değişikliklerine çok sık başvurulması uygulama sorunları ortaya çıkarmaktadır. Güncel talep ve sorunlara cevap verebilmesi açısından yapılan değişiklikler, bazı çevrelerce olumlu karşılanırken, böylesine sık değiştirilen bir yasaya güveni olumsuz şekilde etkilemektedir. Ayrıca bilimsel verilerden çok günlük ihtiyaçlardan kaynaklanan bu yorumlar uygulamanın tutarlılığını azaltmaktadır. Sahil şeridi, kısmi yapılaşma, dolgu alanlarındaki yapılaşma haklarına ilişkin sıkça gerçekleştirilen değişiklikler örnek verilebilir.

Son olarak değerlendirildiğinde, gerçekleştirilen yasal düzenlemeler, kıyının korunmasına ve sürdürülmesine çok fazla hizmet edememektedir. Uygulamalarda, kıyı bozulmalarına yasallık kazandırma anlayışı egemen olmaya başlamıştır. Yasal

---

<sup>128</sup> Feral Eke ve Şule Karaaslan (1997); a.g.e, s.71.



düzenlemelerin dar kapsamlı olması, diğer yasal düzenlemelerle olan uyum sorunu, yetki karmaşası gibi nedenlerden dolayı alınan kararlar da tutarlı olamamaktadır.

Kıyı alanları ile ilgili olarak çok sayıda kurum ve kuruluşun bulunması da yetki ve görev kargaşasına yol açmaktadır.

Tüm bu etkenlerden dolayı koruma anlayışından yoksun olan düzenlemeler, mevzuatta yeni değişmelere her zaman gebe kalacak ve karar gecikmeleri kaçınılmaz olacaktır.



## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### KIYI YERLEŞİMLERİNİN SORUNLARI VE KIYI ALANLARI YÖNETİMİ

Tarih boyunca önemli uygarlıkların kıyı ve kıyıya yakın alanlarda kurulduğu belirtilmiştir. Cazibe merkezi niteliği gösteren kıyılar, insan topluluklarını her devirde kendine çekmiştir. Özellikle içinde yaşadığımız yüzyılda, kıyı alanlarındaki yerleşme sayısının artması ve hızlı şehirleşme, birtakım sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu sorunların çözümü, hem buralarda hizmetleri yürüten yerel yönetimlere hem de merkezi hizmet birimlerine düşmektedir. Günümüzde merkezi ve yerel yönetim birimlerinin karşılaştığı sorunların başında “kıyıların yasal düzeni” ve “kıyılarda çevrenin korunması ve ortak kullanımının sağlanması” gelmektedir. Başka bir ifadeyle, kıyıların çeşitli amaçlar arasında, kullanım bakımından nasıl dağılım göstereceği ve bu amaçlara ulaşmak için faaliyetler yürütülürken ortaya çıkacak çevre sorunlarına çözüm bulunması, kıyıların hukuki düzeni ve çevrenin korunması ile yakından ilgilidir.

Kıyı yerleşimlerinin karşı karşıya olduğu sorunlar aşağıda başlıklar halinde ele alınmaktadır.

#### I. KIYI YERLEŞİMLERİNİN SORUNLARI

Bir kısım çevrelerin gelirlerin artması, diğer yandan insanların sosyal baskılar ve ekonominin çarkları içinde bunalması, ikinci konut yatırımlarının ticari öneminin göz ardı edilemeyecek büyük boyutlara ulaşması gibi faktörler, kıyı alanlarına olan talebi, giderek artan bir şekilde arttırmaktadır. Yol açtığı sosyo-ekonomik ve politik sorunların ağırlığı itibariyle giderek artan çeşitli amaçlara hizmet eden kıyı kullanımları, bu değişimden tamamen etkilenmiştir. İnsanlığın tarih boyunca, çeşitli nedenlere bağlı olarak kıyılara karşı duyduğu sürekli ilgi, bu alanların tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de kaygı verici boyutlarda bozulmasına yol açmaktadır.

## A. Kıyı Alanlarının Genel Sorunları

Deniz, göl ve akarsu kıyıları, dünyanın varoluşundan bu yana geçirdikleri doğal evrelerin sonucunda ulaştıkları dengeleri, 20.yy.'ın sonuna geldiğimiz şu yıllarda insan müdahaleleri sonucunda yitirmeye devam etmektedir.

Sanayileşmenin hızlanmasıyla birlikte, 17.yy. sonlarına kadar küçük birer balıkçı barınağı, askeri veya ticari amaçlı liman olarak kullanılan kıyı yerleşimleri, artan nüfus ve yatırımlar sonucu büyük kıyı yerleşimlerine dönüşmüştür. Bu gelişme sırasında karada ve suda tüm ekolojik sistemler yıkıma uğramış ve doğal dengeler bozulmuştur.<sup>129</sup>

Kıyılar en genel biçimiyle konut, kamu kuruluşları ve sanayi tesisleriyle ve hızla gelişen kentler ve otoyollar tarafından işgal edilmiştir. Bunların sonucunda öncelikle kıyı çizgisi değişmiştir. Daha sonra karada yapılan kazı, dolgu ve yapılaşmalar ile morfolojik yapı değişimi olmuştur. Yapılaşma sırasında büyük oranda kazı yapılmakta ve bu kazılardan çıkan malzeme çoğunlukla deniz, göl ve akarsulara dökülmektedir. Yeterli malzeme çevreden bulunamıyorsa, başka yerlerden getirilerek dolgu yapılması planlanan alanlara yığılmaktadır. Bu işlemin kıyının morfolojik yapısını bozmasının yanı sıra dökülen malzemelerin içerdiği maddelerin kimyasal yapısı nedeniyle su kirlenmesine de yol açmaktadır.

Kıyılardan geçen karayolu yapımı sırasında yapılan kazılardan çıkan toprak, denize veya akarsulara dökülmektedir. Dökülme sırasında çıkan taş, kaya, moloz, toprak vs. kıyıları süsleyen ve yamaçları tutan bitki örtüsünü tahrip ederek aşağıya akıtmakta, ayrıca su altındaki doğal oluşumları yok etmektedir.

Akarsu boylarında yol veya bina yapımı nedeniyle, bitki örtüsünün kaldırılması ve kazılar sonucunda ortaya çıkan toprak bir süre sonra erozyon yoluyla taşınarak yok olmaktadır. Ayrıca akarsu kıyılarındaki müdahaleler sonucunda yamaç dengeleri süratle bozulmakta; toprak kayması, yatak değiştirme ve kıyılardan aşırı toprak kopmaları görülmektedir.

---

<sup>129</sup> Savaş Ayberk (1995); a.g.e., s.38-40.

Kıyılarda gerçekleştirilen yerleşimlerin evsel ve endüstriyel atıkları ile katı atıkları, suları kirletmekte ve kıyılarda çirkin yığıntılar oluşturmaktadır. Yapılaşmalar, kazı ve dolgulara bağlı olarak ortaya çıkan kıyı morfolojisindeki değişimler sonucu doğal bitki kompozisyonları ve zengin kumsallar ortadan kaybolmaktadır.

Deniz canlıları bakımından önemli bir ekolojik ortam oluşturan kıyı sazlıkları ve bataklıkları ile kıyı gölü gibi doğal değerler, fiziksel değişim ile yok olmaktadır. A.B.D.'de yapılan bir araştırmada, kıyılardaki sulak alanların bozulması sonucu, ülke balıkçılığı yılda 86 milyon dolar dolayında bir zarar görmektedir. Başka bir örnek de, Sri Lanka'da kireç üretimi nedeniyle mercan adalarının tahribi sonucu balıkçılığın yok olduğuna ilişkindir. Kıyılardaki bozulma sonucu, kıyıda yaşayan ve yumurtlayan balıklar ile deniz canlıları da kaybolmaktadır. Ülkemizdeki caretta caretta'ların yaşamı, kıyı ekosistemlerinde deniz-kara ilişkisine çok ilginç bir örnek oluşturmaktadır. Bu canlılar tüm yaşamlarını suda geçirdiği halde yumurtlamak ve yumurtalarını bırakmak için karaya çıkmaktadırlar. Kıyı ekosistemlerinin kara bölümünde kumsalın tahrip edilmesi, bu canlılar için gerekli ekolojik ortamı yok etmektedir.

Kıyılardaki insan faaliyetleri sonucu oluşan evsel ve endüstriyel atıklar deniz, göl ve akarsularda ötrofikasyona veya toksik maddeler ile kirlenmeye neden olmaktadır. Kıyıdan çok uzaklardaki faaliyetler bile akarsular ve yer altı su hareketlerine bağlı olarak kıyıları kirletmektedir.

Kıyıları etkileyen diğer bir faaliyet ise baraj inşaatlarıdır. Barajlar, ilkbahar yağışları ile gelen bol oksijenli suları tutarak kıyı ekosistemlerindeki suların taze sudan yararlanmasına engel olmakta ve kıyılarda tuzluluğun artmasına neden olmaktadır. Bu olay kıyıda, sığ sularda yaşayan deniz canlılarının ekolojik ortamını bozmaktadır. Akarsular boyunca göçen ve biyolojik yaşam dolaşımını tamamlayan balıkların ilerlemesi barajlar nedeniyle kesintiye uğramaktadır. Bu durum kıyılardaki fauna zenginliğini büyük oranda ve olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle ekonomik kayıplar kaçınılmaz hale gelmektedir.

Kıyı yerleşimlerinde görülen sorunlar aslında birbirlerinden hiç de bağımsız düşünülemez nitelikte sorunlardır. Çünkü nüfus artış sorunu yapılaşma ve sanayileşmeyle, yapılaşma ve sanayileşme kirlilikle, kirlilik kıyı bozulmaları, canlı

hayatının tehdit edilmesi ve kıyı yerleşimlerinin doğal görünülerinin bozulması ile yakından ilişkilidir.

Kıyı alanlarını deniz, kumsal ve kara yönlü olarak düşünecek olursak, kıyısız sorunları da;

- Deniz suyunun kirlenmesi,
- Kumsalda kirlenme ve bozulma,
- Karadaki doğal görünülerin bozulması

şeklinde özetlemek mümkündür. Bu üç noktadaki bozulma, nüfus artışı ve mevsimlik nüfus değişimleri, sanayileşme, genel kirlilik ve çarpık kentleşmeye bağlı olarak turizm amaçlı yapılaşmalar vb. nedenlerle ortaya çıkmaktadır.

Kıyı yerleşimlerinin yaşadığı sorunları, başlıklar halinde belirtmek mümkündür.

### **1. Sürekli Artan Nüfus ve Mevsimlik Nüfus Değişimleri**

Kalkınma ve sanayileşmeye paralel olarak her geçen gün kırsal kesimlerden kentlere göç olayı artmaktadır. Bununla birlikte ayrıca kentlerde olan bazı sosyal, ekonomik, kültürel olanakların kırsal kesimde bulunmaması, kent merkezlerini kırsal kesim gözüyle cazip hale sokmaktadır. bugün Türkiye'nin nüfusu her sene ortalama % 2.4 oranında, buna karşılık kentlerin nüfusu % 5 oranında artmaktadır.<sup>130</sup>

Kıyılar, denizler, ormanlar, meralar, verimli tarım toprakları gibi ekolojik sistemlerden yararlanırken dikkat edilmesi gereken nokta, bu kaynakların sürekliliğini sağlamak, onların taşıma kapasitesini aşmamak olmalıdır. Bu biyolojik sistemler bütünü, artan nüfusun baskısı ile yanlış kullanılmakta, bunun sonucu olarak, çevrenin bozulması, kirlenmesi hatta yok olması gündeme gelmektedir.

---

<sup>130</sup> Mümtaz Turgut Topbaş ve diğerleri (1998); **Çevre Kirliliği**, T.C. Çevre Bakanlığı, Ankara, s.183.

Dikkat edilmesi gereken bir nokta ise, nüfusun mekan üzerinde yer değiştirmesini ve nüfusun sosyo-ekonomik faaliyetlerinin örgütlenme biçiminin, mekana yansımalarını içeren yerleşme sorunlarıdır. Diğer bir anlatımla, kentleşme, kentlerin büyümesi, yeni kentsel yerleşimlerin ortaya çıkması ve ekonomik sektörler arasında toprak paylaşma savaşımı, nüfusun çevreye etkisinin yönünü ve derecesini etkileyecektir.

Ülkedeki kentli nüfus arttıkça ve bu artış özellikle kıyı yerleşimlerinde bir nüfus yığılmasına dönüştükçe, kentsel sorunlar yalnızca çevreye zarar vermekle kalmamış, toplumsal ve siyasal bunalımlara da ortam hazırlamıştır. Kıyı yerleşimlerdeki nüfusun barınma, çalışma, tüketim sorunlarının giderilmesi, sağlık, eğitim, kültür, ulaşım, su, elektrik gibi gereksinimlerinin karşılanması sorun yaratmakta, kaynak yetersizliği nedeniyle sorunların üstesinden gelinememektedir. Kıyı yerleşimleri düzensiz yerleşme sonucu, çevreye oldukça fazla yükü olan ve yaşam kalitesi oldukça düşük yerler olmaktadır.

Özellikle kıyı yerleşimlerine yönelik sürekli nüfus artışı, bu kentlerde istihdam, planlama, altyapı, çevre koruma, kirliliği önleme vb. konularla ilgili sorunları gündeme getirmektedir.

Kıyı yerleşimlerine yönelik olarak ortaya çıkan mevsimlik nüfus değişimleri, bu kentleri yönetsel birtakım problemler ile karşı karşıya bırakmaktadır.<sup>131</sup>

Mevsimlik nüfus değişimleri (kıyı yerleşimlerine ilişkin olarak yaz ve kış mevsimleri nüfus yönünden en fazla farklılık gösteren mevsimlerdir), kıyı yerleşimlerinde kaynakların kullanımı bakımından, farklı mevsimlere göre planlama yapılmasını zorunlu kılmaktadır.

Kıyı yerleşimlerinde kentin yaz mevsimindeki nüfusu, kış mevsimindeki nüfusunun 5-6 katı olabilmektedir. Nüfusu 15.000 olan bir kıyı yerleşiminin yaz mevsimindeki nüfusu 80.000-100.000'lere ulaşabilmektedir.

Mevsimlik nüfus değişimlerine ilişkin ortaya çıkan sorunlardan birisi istihdam sorunudur. Lokanta, çayevi, otel, hediyelik eşya dükkanı ve benzeri işletme

---

<sup>131</sup> Ertuğrul Doğan, Murat Aykaç Erginöz (1997); a.g.e., s.132.

sahiplerinin çoğu kent dışından gelen girişimcilerdir. Bu işyerlerinde sunulan hizmetler ise iç turistlerden çok dış turistlere yöneliktir. Kabaran yaz istihdamının küçük bir kısmı yerli halk tarafından doldurulmaktadır. Bu kentlerde yaz istihdamından yerli halka özgülenmiş görünen tek faaliyet belki de ulaşım'dır.

Ortaya çıkan diğer bir sorun ise, kıyı yerleşiminin altyapı sistemlerine (su, kanalizasyon, elektrik vb.) yönelik kapasitelerin saptanmasına ilişkindir. Bu sistemler yaz nüfusuna göre kurulsa, kışın 2/3 e kadar varan bir oranda boş kapasite ile çalışmak zorunda kalacaktır. Yapılan yatırım yılın önemli bir bölümünde atıl olarak yapılacaktır. Kış nüfusuna göre kurulsa bu kez de, yaz mevsiminde bu hizmetlerin görülmesi olanaksızlaşacaktır. Başka bir anlatımla yetmeyecektir. Bu yüzden hem kuruluş yatırım giderleri hem de işletme giderleri bakımından büyük israflar söz konusu olmaktadır.

Mevsimlik nüfus değişmelerinin yoğun olduğu kıyı yerleşimlerindeki diğer bir sorun da, kentte sosyal hizmetlerin (danışma, sağlık vb.) ve güvenlik hizmetlerinin yaz ve kış nüfusuna göre ayarlanarak yürütülmesi zorunluluğudur.

Bu sorunların tümüyle ilgili olarak, yerel yönetimlerin personel kullanımı politikası açısından çok sorunlu boyutlar ortaya çıkmaktadır. Kış nüfusuna göre oluşturulan personel sayısı, yazın türlü hizmetlerin yürütülmesinde yetersiz kalabilmektedir. Yazın sayısı artan personelin, kışın işten çıkarılması çok ciddi, siyasal, yönetsel ve ekonomik sorunları ortaya çıkarabilmektedir.

Mali kaynak yetersizliği de özellikle kıyılardaki yerel yönetimlerin çok önemli bir sorunu olarak karşımıza çıkmaktadır. Yaz aylarında kenti kullanan ve sunulan hizmetlerden yararlanan konuk nüfus, yerel yönetimlerin yaptığı harcamaların tümüne katılmamaktadır. Ayrıca yerel yönetimler, merkezi yönetimden genellikle yerli nüfus miktarına göre yardım almaktadırlar. Yaz aylarında bu kadar geniş bir nüfusa hizmet eden belediyeler, gelir sağlayıcı bir yola da kendi başlarına gidememektedirler. Bu nedenlerden dolayı da , kıyı kent belediyeleri her konuda ağır bir mali kaynak sıkıntısı çekmektedirler.

## 2. Sanayileşme

Gelişen ve değişen dünyada, insanların temel ihtiyaçlarının büyük bir kısmı sanayinin ürettiği mal ve hizmetlerle sağlanmaktadır. Ayrıca sanayi ürünleri, çağdaş hayat standartlarının maddi tabanını oluşturmaktadır. Bu sebeplerle bütün toplumlar, gelişen çağa göre değişen ihtiyaçlarını karşılayabilmek için sanayileşmeyi mutlaka ulaşılması gereken bir hedef olarak kabul etmişlerdir. Çünkü sanayi, modern ve kalkınmış toplumlarda ekonominin temelini oluşturmaktadır.

Gerek gelişmiş gerek gelişmekte olan ülkelerde büyümenin ve kalkınmanın gerçekleştirilmesinde temel koşul sanayileşmek olarak belirmektedir. Sosyal ve kültürel alanda sağlanacak yapısal değişimler sanayileşme ile birlikte ve ona bağımlı olarak gerçekleşecektir.

Ancak tüm bu düşünceler karşısında, sanayinin yapıcı ve bozucu etkilerinin karşılaştırılması da önemli bir konu olmaktadır. Sanayi bir yandan doğal kaynakları kullanarak ürün verirken, diğer yandan da çevresel bozulmalara neden olmaktadır. Sanayileşme sürecine giren ve sanayileşmesini tamamlayan toplumlar, bu gelişmeler sırasında doğa ve doğal kaynakları bitmez tükenmez bir kaynak olarak kullanmışlardır. Ancak doğal kaynakların azaldığını, doğanın kendini yenileme gücünün sınırlı olduğunu ve ekolojik dengelerin bozulmaya başladığını fark ettikleri zaman hem sanayileşmeyi sürdürmek hem de çevreyi koruyabilmek için köklü tedbirler almaya başlamışlardır.

Sanayileşmenin oluşturduğu çevre sorunlarının öncelik ve anlamı son zamanlarda büyük ölçüde değişmiştir. 1970'li yılların başında çevre kirlenmesi; hava, su ve toprak kirlenmesi olarak değerlendirilirken ve çevre, kendisine atılan her türlü atık ve artığı kabul eden serbest bir mal olarak kabul edilirken, bugün bu değer yargıları değişmiş, çevrenin de bir kaynak olduğu, zamanla kirlenerek tükenebileceği ve bu kaynak kullanımının da bir maliyetinin olabileceği anlaşılmıştır.

Ancak bu fark ediş, günümüzde rant ve kar elde etme pahasına terk edilmiş benzerdir. Söylemlerde kalan koruma kaygısı, uygulamalarda dikkate alınmamaktadır. Yasal düzenlemelerde bulunan boşluklar ya da doğrudan yasa



hükümleri ile verilen izinler, sanayi merkezlerinin özellikle cazibe merkezleri olan kıyı alanlarında toplanmasına neden olmaktadır.

Günümüzde sanayi kuruluşları, altyapı yetersizliği nedeni ile kırsal kesimlerde yaygınlaştırılmazken, üretim aşamasında ihtiyaç duyulan su, atık bertarafında kolay ve ucuz (!) bir yöntem olarak görülen deniz veya akarsu deşarjı gibi nedenlerden dolayı kıyı alanlarında yoğunlaşabilmektedir. Çünkü günümüzde bile atık arıtma ve bertaraf tesisleri, hala para kazandırmayan ve yatırım maliyetinin dışında bir de işletme maliyeti olan bir dert gibi görülmektedir.<sup>132</sup> Kıyı kentlerimizde iyi kötü bulunan bir altyapı sistemi de artan şehirleşme ve nüfus baskısı nedeniyle yetersiz kalmakta, altyapıya aşırı yüklenme nedeniyle, sağlıklı gelişmenin gereği olan çevresel dengeler de korunamamaktadır. Sanayilerin yoğun bir şekilde yer aldığı kıyı kentlerinde doğan büyük işgücü talebi, kırsal kesimin ekonomik açıdan çok yetersiz olan ortamından kopmaya hazır kalabalık kitleler tarafından hızla doyurulmaktadır.

Ülkemizde endüstriyel tesislerin özellikle kıyıları boyunca yoğunlaşması, birçok çevre sorununu<sup>133</sup> da beraberinde getirmektedir. Bunlar arasında;

- tarımsal alanların ve doğal peyzajın bozulması,
- yöreye özgü bitki örtüsü ve faunanın yok olması,
- köy ve kasabalarda geleneksel mimarinin kaybolması,
- deniz ve kumsalların atık ve artıkların deşarjı nedeniyle kirlenmesi,
- tüm bu nedenlere bağlı olarak da kıyı alanının ekolojik ve sosyo-ekonomik değerinin yok edilmesi sayılabilmektedir.

Önemli doğal kaynaklara, altyapı olanaklarına, kentleşmiş mekana, hazır işgücüne, birikmiş sermayeye, karar organlarına yakınlığa ve bağımsız arazi değer artışı güvencesine sahip kıyı alanlarının, seçilen ülkesel sistemde, sorunlara ülkesel optimumlar değil, yöresel ve işletme-karlılık maksimizasyonu açısından yaklaşılması, kısıtlı bir kaynak olan kıyı mekanı üzerinde plansız sanayileşmeye

---

<sup>132</sup> Uğur Dinçer (1991); "Çevre Sorunları ve Sanayi", **İstanbul Sanayi Odası Dergisi**, Sayı:308,İstanbul,s.59.

<sup>133</sup> Sümer Gülez (1997); "Kıyısal Alanların Koruma-Kullanma Yönünden Bütüncül Planlaması", **Türkiye Kıyıları'97**, Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara, s.87.

neden olmakta ve bölgelerarası dengesizlikleri arttırmaktadır. Görülüyor ki, kıyı mekanı ülkesel boyuttaki dengesiz sanayileşmeden büyük çapta kendine düşen payı almaktadır.

Bazı tür sanayilerin giderek daha fazla beslenme ve soğutma suyuna gereksinim duymaları ya da işledikleri hammadde toplamının giderek hızlı bir şekilde artması, dolayısıyla taşımacılığın deniz yoluna kayması, atıklarını ucuz yolla denize atabilmeleri, kıta sahanlıklarının azalan hammadde kaynaklarına karşı yeni seçenekler sunması, kıyılarda liman kentleri, gemi yapım tesisleri vb. ile başlayan sanayi yerleşimlerinin giderek olağanüstü boyutta bileşik sanayi bölgelerine dönüşmelerine neden olmaktadır. Sanayileşme sürecinde kıyılarımız da payını almakta, adalar sökülerek taşları alınmakta, plajlardan kamyonlarla kum çekilmekte, kömür ve çakıl depoları kıyılara dizilmekte ve kıyı arazilerinin spekülasyon değeri, sanayicilerimizin güvencesi olmaya devam etmektedir.<sup>134</sup>

Kıyı alanlarında kurulan sanayilere ilişkin olarak yanlış yer ve teknoloji seçilmesi, üretim sisteminde çeşitli amaçla kullanılan proses sularının ve diğer atıksuların doğrudan veya yeterli arıtıma tabi tutulmadan alıcı ortamlara bırakılması, sanayi tesisi inşası için verimli tarım topraklarının yok edilmesi gibi sorunlar bugün bile önemini korumaktadır.

### **3. Turizm Amaçlı Kullanımlar ve İkinci Konut**

#### **a. Turizmin Kıyılara Yönelik Genel Etkileri**

Sanayi ile ilgili çevresel bozulmaları, insan yerleşimlerinin yarattığı sorunlardan soyutlamak mümkün değildir.

Ekonomik alandaki gelişmeler, çalışanların refahının artması, kültürel etkileşim kişilerin seyahat etme isteklerini arttırmıştır. Bu amaçla yapılan harcamalar büyük oranlara ulaştığında ülkeler, turizme gelir sağlama amacı ile bakmaya başlamışlardır. Bu tanımlamada bir bakıma, sanayinin kirlettiği, turizmin ise kirleticisi olmadığı kanaati bulunmaktadır. Oysa turizm endüstrisi, yönetimin hizmetleri

---

<sup>134</sup> Haydar Karabey (1978); a.g.e., s.36.

karşılama kapasitesinin üzerine çıktığında çevre sorunları ile karşılaşılması kaçınılmaz olmaktadır.

Turizm, çevre sorunları ve doğanın korunması açısından farklı dengelerin çok iyi kurulmasını gerektirmektedir. Hem doğal ve kültürel değerlerin iyi korunmuş, kolayca yararlanılabilir şekilde bulunmasına, hem de temiz, sağlıklı bir ortama ihtiyaç göstermektedir. Ancak böylesi bir ortamda; turizm hareketleri, doğal ve kültürel değerlerin ve yaban hayatının aşırı kullanımlar nedeniyle niteliklerini yitirip ortadan kalkmasına neden olmaktadır. Ayrıca, düzensiz ve aşırı turistik yapılaşma sonucu, kıyı ve kara ekosistemlerinin bozulması ile havanın, suyun, toprağın kirlenmesi sorunları, artan bir boyut kazanmaktadır.

Kıyı alanları, insanlar için fiziksel bir alandan çok sosyal bir alanı ifade etmektedir. Türkiye'nin sahip olduğu uzun kıyı kuşağı, bu alanlarda mevcut bitki örtüsü, iklim avantajları, tarihi ve kültürel zenginlik turizm ticaret için başlı başına bir cazibe merkezi durumundadır.

Ülkemizde plansız bir şekilde gelişen turizm faaliyetleri, kıyısal bozulmayı en az sanayi kadar etkilemektedir. Türkiye'de kentleşme süreci içinde turizm amaçlı kullanımlara bakılırsa plansızlık çok rahat görülebilmektedir.

Turizmin gelişmesine yol açan ve onu hızlandıran kıyı merkezlerinin çoğu, son 10 yılda çevresel bozulmalarla karşı karşıya kalmıştır. Böylesine avantajlı alanlar, bilinçsiz ve plansız bir şekilde inşa edilen turistik tesisler ve ikinci konutlar hızlı bir şekilde doğal zenginlikler yok etmektedir. Kıyının denizel yönü yoğun bir kirlenmeyle baskı altında bulunurken, karasal yönü de hızlı bir betonlaşmanın tehdidi altında ezilmektedir.

Örnek vermek gerekirse, son yıllarda Marmara Denizi'nin aşırı kirlenmesi ve hızlı nüfus artışı, Karadeniz kıyılarına ilgiyi arttırmakta, özellikle ulaşılabilirliği kolay olan kıyı yerleşmelerinin olumsuz yönde etkilenmesine neden olmaktadır. Turizm, rekreasyon ve ikinci konut talepleri baskısında olan kıyı yerleşimleri, gecekondulara benzer çarpık bir yapılaşma sürecine girmişler, planlama sorunlarıyla baş başa kalmışlardır. Ancak 1990'lı yıllardan bu yana, metropol boyutlarında günübirlik turizm olgusu önem kazanmış, orman kuşağından kıyıya

geçişte, bir yönü ile orman bir yönü ile deniz manzaralı doğal güzelliklerin yer aldığı Karadeniz kıyı yerleşimleri yoğun bir ikinci konut ve günübirlik turizm baskısı altına girmiştir.

Çevre Bakanlığı'nın düzenlediği III. Çevre Şurası Kıyı Alanlarının Rasyonel Kullanımı ve Komisyonu Raporu'nda da bu konuya değinilmiş ve kıyı alanlarımızda turizmin hızla gelişmesi sonucu doğal ve tarihsel alanların korunamaması, kumsal boyunca dolgu yapılarak konut ve turistik tesislerin inşa edilmesi gibi turizm faaliyetleri ile ilgili olarak problemler yaşandığı ve gün geçtikçe etkisinin daha fazla hissedildiği vurgulanmıştır.<sup>135</sup>

### **b. Fiziksel Planlama Açısından Kıyı Sorunu**

Genel olarak her türlü planlama, hangi ölçekte olursa olsun, ülke-bölge-kent bütünlüğünü bozmamalı ve birbirleri ile veri alışverişi içinde bulunmalıdırlar. Ancak 1970'lerden sonra ülke genelinde çeşitli nedenlerle merkezi yönetimlerce bölge planlamasının 1970'ler öncesi kadar önemsenmemesi sonucu bu sürecin sağlıklı oluşumunda hep aksamalar olmuştur, olmaya da devam etmektedir. Gerek turizm politikalarımızdaki belirsizlikler, gerek bu ilkeleri mekana yansıtmak planlama veri eksiklikleri, gerekse yerel gereksinimler ve baskılar, çok şey beklediğimiz ülke turizmde güncel ve çözüm bekleyen planlama sorunlarını gündemde tutmaktadır.

Kendi içinde çok çeşitlenen ve değişik ilgi alanları bulunan turizm sektörü, günümüzde deniz, güneş, doğa ve tarih vb. olanaklardan dolayı genellikle Ege ve Akdeniz kıyılarımızda öncelik almıştır. Bu yüzden fiziksel planlama açısından temel sorunlar, Turizm işlevinin ağırlık kazandığı kıyılarımızda önemli boyutlara ulaşmıştır.<sup>136</sup>

Turizm sektörünün diğer birçok sektörle yoğun ilişkide bulunması ve turizm sezonunda çok önemli nüfus artışları yaratması, yerleşmeleri gerek arazi kullanımı

---

<sup>135</sup> Barbaros Gönençil (1998); "Turizm Merkezlerinin Kıyı Kullanımı Açısından Etkilerine Bir Örnek", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara, s.340.

<sup>136</sup> Bkz. Zekai Görgülü (1989); "Kıyı Yerleşmelerimizde Fiziksel Planlama", **Türkiye'de Son On Yılda Turizm Yapıları Uygulamaları Sempozyumu, Yıldız Üniversitesi, 6-7 Nisan 1989**, İstanbul, s. 180-183.

gerekse tek tek yapı ölçeğinde hızlı büyüme ve niteliksel bozulmalarla karşı karşıya bırakmıştır.

Planlama açısından Kültür Bakanlığı, Turizm Bakanlığı ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile yerel yönetimler arasında eşgüdüm ve işbirliği yetersizliğinden dolayı üretilen plan ve programlarda birliktelik sağlanması zorlaşmaktadır. Aynı sınırlar içinde Bakanlıklar Turizm merkezlerine yönelik olarak ayrı imar planları, yerel yönetimler ise ayrı imar planları elde etmektedirler. Doğal olarak bu planların birbirlerini tamamlaması ve benzer ilişkileri içermesi pek mümkün olmamaktadır.

Kıyı yerleşimlerimizde arazi kullanımı açısından çelişen iki temel işlev alanından (turizm alanları ve ikinci konut) biri olarak kabul edilen ikinci konut alanlarının, yılın belirli aylarında kullanıldığı için, yatak kapasitesini düşürdüğünden, fayda oranının azlığından ve önemli mali kayıplar yaratmasından ötürü olumsuz etkileri görülmektedir.

Doğal, kültürel ve tarihsel özellikler taşıyan kıyı yerleşimlerimizde Koruma Yüksek Kurulu ya da Bölge Kurulları, Bakanlıklar ve yerel yönetimler arasında eşgüdüm eksiklikleri ve yaklaşım farklılıkları önemli uyumsuzluklar ortaya çıkarmaktadır. Zaman yitirilmesine neden olan bu davranışlar, bazı kişi ve kuruluşlarca çıkarları doğrultusunda yönlendirilmekte, sonuçta bilinçli ya da bilinçsiz olarak çok önemli değerlerimiz tüketilir duruma gelmektedir.

Gelişen turizm faaliyetleri, bazı kıyı yerleşimlerimizi altyapısal sorunlar nedeniyle tehdit etmektedir. Gerek tüm doğal değerlerimizin yaşamını güçleştiren gerekse turizm için itici bir faktör durumuna gelen altyapı yatırımlarına merkezi yönetimce gereken mali destek verilmelidir. Bu gelişmeyi, sadece yerel yönetimlerden beklemek bir kaçış yolu değildir.

Kıyı yerleşimlerimizde planlamaya ilişkin sorunların ortaya çıkmasında etkili olan çevre düzeni planlarının ihmali de önemli bir konudur. Sağlıklı bir yaklaşım olarak nitelediğimiz ve planlama sürecindeki bölgesel verilerin eksikliğini gidermeye çalışan çevre düzeni planları, son değişiklikler ve gelişmelere bağlı olarak yenilenmelidir. Bunun için de yerel yönetimler ve valiliklerde bulunan tüm veriler toplanarak dikkate alınmalıdır. Bu veriler çevre düzeni planı içinde yorumlanarak

gelişmelerin arkasında kalmayan, ayrıntı planlara veri aktaran bütüncül planlar elde edilmelidir.

Üretilcek nazım veya uygulama imar planları çevre düzeni planları bağlamında oluşturulmalıdır. Betonlaşma ve doğanın bozulması tehlikesine karşı, yapılaşma katsayıları olabildiğince düşük tutulmalı, yine bu doğrultuda kat yükseklikleri arttırılmamalıdır. Planlar ormanları, tarım alanlarını, su yollarını, doğal yapıyı koruyucu bir yaklaşım içinde olmalı; yerleşmelerin özgün ve yöresel karakteristiklerini yansıtmalıdır.

Günümüzde kıyı alanlarının kullanımı açısından bazı başı boşluklar ve plansız faaliyetler devam etmektedir. Koruma-kullanma dengesine ters düşen bu tür faaliyetler, konu ile ilgili yasalar arasındaki uyumsuzluk, yasal boşluklar ya da denetim eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Özel kişilerce bir mal gibi algılanan kıyılar, sahip olduğu doğal, kültürel ve tarihsel niteliklerini göz göre göre kaybetmekte, yetersiz denetimlerden yoksun bir şekilde yağmalanmaya devam etmektedir.

### **i. Kıyı Kullanımı**

Özellikle 1970'lerin sonlarına doğru, kamu arazilerinin özel girişimcilere kiralanmaya başlanmasından sonra, halkın kıyılardan yararlanması hemen hemen olanaksızlaşmıştır. Bu yıllarda "Tarihi çevre, yeşil alanlar ve kıyılar korunmalı, toplum yararına düzenlenmeli!" başlıklı bir kampanya düzenlenmiş, gerçekleştirilen panelde bir yazar tarafından söylenen söz dikkat çekicidir:\*

"Daha bugünden, Akdeniz'e düşen bir yurttaşımız, kıyıya çıkabileceği bir kamu toprağı bulamama tehlikesi ile karşı karşıyadır."

Ekim 1986'da T.C. Turizm Bankası tarafından "Güneybatı Türkiye Turistik Yatırım Alanları" adlı bir broşür yayınlanmış ve bu alanlardan yararlanabilme esasları şu şekilde belirtilmiştir:\*\*

- "Kamu Arazileri: Turizm alan ve merkezlerinde yer alan hazineye ait veya orman statüsündeki arazilerin yatırımcılarına kiraya verilmesi,

---

\* Oktay Ekinci (1991); "Kıyı Yağmasında Yeni Boyutlar", **Çevremiz de Demokrasi Bekliyor**, E Yayınları, İstanbul, s.16.

\*\* Oktay Ekinci (1994); **Çevreciliğin ABC'si**, Simavi Yayınları, İstanbul, s.105-106.

Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca ilgili yönetmelik çerçevesinde gerçekleştirilir”.

- “Özel mülkiyetteki araziler: Turizm alan ve merkezlerinde bulunan ve imar planlarında turizme ayrılmış bulunan özel mülkiyetteki araziler bakanlıkça kamulaştırılabilirler...bu araziler, aynı yönetmelikle girişimcilere tahsis olunur.”

Ülkenin en değerli çevre zenginliklerine sahip olan kıyılar, ormanlık alanlar ve hatta doğal ve sit alanı ilan edilmiş araziler, yasaya uydurularak pazarlanmıştır. Dar gelirlili ailelerin tek dinleniş alanları olan “orman piknik yerleri” de otel, tatil köyü kuracak girişimcilere 49 yıllığına kiraya verilmiştir.

Kıyı kullanımı, ele geçirilen mülkiyetlerin niteliğine göre başlıca iki aşama<sup>137</sup> göstermiştir.

Birinci aşama, köylülerin mülkiyetinde olan ve çoğunluğu tarımsal amaçlı kullanılan arazilerin alınmasıdır. 1970'lerden sonra, bazı kooperatifler söz konusu arazileri satın almış ve bu araziler üzerine ikinci konut inşaatları yapmışlardır. O yıllarda kooperatiflerin önermiş oldukları arazi fiyatları, köylülerin topraktan kazandıklarından daha fazla bir kazancı ifade ettiği için köylüler, topraklarını hiç çekinmeden satmışlardır. Giderek çoğalan kooperatifler tarafından bu şekilde yağmalanan kıyılar, büyük kâr elde edilen yatırım alanları haline gelmiştir. Turizm Bakanlığı tarafından “turizm tesis adaları” olarak tahsis edilmiş olan bu kıyı alanları, sonraki uygulamalarla bu özelliklerini kaybetmiş, devre-mülk ve apart kullanımlarına konu olan yapılar inşa edilmiştir. Daha sonra ise bu yapılar imar afları ile ikinci konut şeklindeki son hallerini almışlardır.

Kıyı kullanımının ikinci aşaması da devletin elindeki kamu arazilerinin kiralanmasına ilişkindir. 1982 tarihli ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası ve bu yasayı uygulamaya yönelik olarak 1983'te yayımlanan “Kamu Arazilerinin Turizm Yatırımlarına Tahsisi Hakkında Yönetmelik”, bu konunun yasal dayanak ve çerçevesini oluşturmuşlardır. Bu gelişmelerden sonra köylü bazı şeylerin farkına

---

<sup>137</sup> Oktay Ekinci (1991); “Kıyı Yağmasında Yeni Boyutlar”, **Çevremiz de Demokrasi Bekliyor**, E Yayınları, İstanbul, s.16-17.

varmış, arazilerini önceki gibi ucuz fiyatlarla pazara çıkarmaya yanaşmamışlardır. Bunun üzerine boş halde bulunan ve kamu arazisi niteliğine sahip kıyılara yönelim ortaya çıkmıştır. Yatırımcılar yasaya ve yönetmeliğe uygun olarak, seçtikleri kamu arazilerini kiralamak istemişlerdir. Yasalara göre halkın kullanımına açık olması gereken kıyı alanları böylece yeni bir yağma olayı ile karşı karşıya kalmıştır. Kıyılarda yer alan özel işletmelere ait alanlardan zaten serbest bir şekilde yararlanamayan halk, kamuya ait olan arazilerin de tel örgüler arasında kalmasıyla tamamen kıyılardan koparılmıştır.

Kıyısız alanlarda yaşayan yerel halk, turizmi kolay ve ucuz bir kâr amacı olarak benimsemiş, böylece konaklama ve rekreasyon tesislerinin en düşük standartlarını uygulamaktan kaçınmamıştır. Fırsatçı girişimcilerin desteği ile de gecekondulu görünüşlü otel, motel, kamping ve plaj tesisleri sözde rekreasyonel ve turistik tesisler olarak kıyıları boyunca sergilenmişlerdir. Halka açık olması gereken kıyıları bu tesislerin çoğunda tel örgüleri, tahta perdeler ve duvarlar ile genel görünüme kapatılmışlardır.

Bu kıyı yağmasına özel teşebbüs kadar, bazı kamu kuruluşlarının da katıldığı gözlenmektedir. Çeşitli kamu kuruluşları, dinlenme tesisleri, lojmanlar, eğitim tesisleri vb. yapılarını en değerli kıyısız alanlara sıralamakta bir sakınca görmemişlerdir. Her ne kadar, son yıllarda bazı kontrol mekanizmaları kıyı yağmacılığı için işletilmeye başlanmışsa da yeterli olmamıştır.

Kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğunu ve bazı istisnaları içeren, canlı varlıkların yaşam ortamlarını ve belirli ekosistemleri koruyan ve turizm açısından hizmet verecek komplekslerin tesisi için ayrılan koruma alanları, ve nihayet genelde uygulanan kıyı koruma stratejilerini de içeren yasal düzenlemelerin bulunduğu belirtilmiştir. Aslında mevcut bu yasaların veya yasalara dayalı mevzuatın bir araya getirilmesi halinde belki de korumada yasal bir eksiklik olmadığı saptanabilir.

Ancak uygulamada koruma hizmetlerinin değişik yönleri ile uygulayıcı organizasyonların değişik kuruluş yetkilerine verilmiş olması beklenen sonuçların alınmasını zorlaştırmaktadır. Örneğin uygulamada Ege'deki meyve bahçelerinin ve zeytinliklerin yerleşim alanlarına tahsis edilmesi; Bodrum, Marmaris Köyceğiz,



Fethiye , Finike gibi bölgelerde bütün kıyı şeridinin turizm açısından plansız bir yerleşime itilmesi; İzmir-Çeşme ve Çeşme'den Dilek Milli Parkı'na (Davutlar Köyü) kadar kıyı şeridinin ikinci konut konumunda kooperatiflerce aşırı yoğunlukta sadece ticari amaçla yerleşime açılması artırılabilir örnekler arasındadır.<sup>138</sup> Yine Bodrum-Güvercinlik sahil yolu altında yıkılması gereken inşaatların tamamlanması, izinlerin tutarsızlığını ve uygulanması gereken yasal bir durumun dikkate alınmadığının bir ölçüsü olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kentsel yerleşimlerde yoğunluk hiç dikkate alınmamakta, dağ başlarına kadar kooperatif izinleri verilmekte, dolayısıyla kent çekirdeğinde ve sahil kesiminde aşırı yoğunluk kıyı alanlarını bir turistik yöre özelliğinden uzaklaştırmaktadır.

Doğal kaynakların tahrip edilmeden kullanıma sunulabilmesi yanında, altyapı hizmetlerinin de tesisi, düzenli yerleşim politikalarının içinde ulaşımı da kapsayacak geniş bir boyutla ele alınması zorunludur. Altyapısı olmayan, yolları yetersiz, suyu kısıtlı olan, sahili belli bir yoğunluğa hizmet verebilen, bugünkü yoğunluğu bile kaldıramayan yörelere hala kooperatif ve villa inşaatı izni veren yerel yönetimlere dur denmelidir.<sup>139</sup>

## ii. İkinci (Yazlık) Konutlar

Ülkemizin kıyısız alanlarında, kaynak koruma/kullanma dengesinde, yatırımların rasyonelliğinde ve toplum-kamu yararı önceliğinde köklü sorunlar vardır. İkinci konutlar, bu sorunları doğuran, geliştiren, etkileyen ve etkilenen olgular arasında ağırlıklı olarak yer alırlar. Sayıları, kıyısız alandan beklenen ve toplumsal yararı azaltacak kadar çoktur.

---

<sup>138</sup> Hasan Asmaz (1996); "Kıyıların Korunması", **Tabiat ve İnsan**, Sayı:2, Ankara, s.1.

<sup>139</sup> Hasan Asmaz (1996); "Kıyı Kullanımındaki Sorumluluk", **Tabiat ve İnsan**, Sayı:3, Ankara, s.1.

Türkiye'de ikinci konutlar kıyı sorunlarının önemli bir bölümünü oluşturmaktadır.<sup>140</sup>

- Fiziksel çarpıklıklar,
- Çevresel olumsuz etkiler, yüksek nüfus ve yapı yoğunlukları,
- Yapı ölçeğinde kalite düşüklükleri,
- Doğal ve yapay mekanların düzensiz parçalanmışlığı,
- Çevre kalitesi açısından olumsuzluklar,
- Altyapı olanaksızlıkları,
- İşletmecilik açısından çözümsüzlükler,
- Kaynak savurganlığı,
- Ölü sermaye yatırımları olmaları,
- Parasal kaynakların irrasyonel kullanımı,
- Ekonomiye katkıların sınırlılığı,
- Sağlanan yararların sınırlılığı.

Yerleşim amaçlı yapılaşmalar kıyıların doğal görünülerinin bozulmasının en önemli nedenlerinden birisidir. Yasaların yetersizliği veya boşluklarından dolayı kıyılarımız adeta talan edilmiştir. Zamanla kıyıda ikinci konut sahibi olma eğilimi, orta ve dar gelirli toplum kesimlerinde de ortaya çıkmıştır. Bu durum, düşük standartlı ve yoğun bir yerleşmeyi amaçlayan çok katlı blok yapılaşmalar sonucunu doğurmuştur. Böylece rekreasyonel değeri yüksek olan kıyısal alanlar çirkin ve düzensiz yapılarla çevrilmiştir. Bunun sonucunda da kırsal nitelikte olması gereken kıyı alanları gittikçe sağlıksız bir yarı kentsel hatta bazı alanlarda kentsel bir görünüm almaya başlamıştır.

Her türlü çevresel kirlenme kıyılarımızı boydan boya kaplamıştır. Mantar gibi, hiçbir estetik kuralı gözetmeden, çevresel değerleri yok ederek büyük bir görsel çirkinlik yaratılmıştır. Yeterli altyapı olmadığından, kanalizasyon sistemi etkin olarak kurulamadığından, içme suyu ve deniz suyu kirlenmekte, çöpler düzgün olarak toplanamadığından da her taraf çöple kaplanmaktadır. Bitki örtüsü yerini yoğun ikinci konut yapılarına bırakmaktadır.

---

<sup>140</sup> Ülker Baykan Seymen (1996); **Türkiye'de Kıyı Yerleşmelerinde Tatil Konutları**, T.C.Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı Konu Araştırmaları Dizisi:17, Ankara,s.69.

yerine getirecek durumda değildir. Bu da belediye hizmetleri ve denetiminin olması gerekenin çok altında yürütüldüğünü göstermiştir.<sup>141</sup>

Kıyılar yalnızca veya öncelikle ikincil konut alanları için bir kaynak olarak görülmemelidir. Toprağın ve denizin birleştiği bu alanlar, doğal güzellikleri, bitki örtüsü, denizi ve çoğu kez de eski medeniyetlerden bugüne taşıdığı kültürel değerlerin çok yoğun olarak bulunduğu alanlardır, ikincil konut gibi bireysel kullanım yerine daha geniş kitlelerin kullanımına açık tutulmalıdırlar Tüm dünyada, kıyılarda derinleme planlama ilkesine uyulmaya çalışılmaktadır, ikincil konutlara deniz kenarından içeriye doğru belli bir uzaklıktan sonra izin verilmesi uygun olacaktır.

#### 4. Deniz Kirliliği<sup>142</sup>

Türkiye'yi çevreleyen denizler genellikle birbirinden farklı özellikler gösterirler. Bu durum, denizler arasında su karışımını sınırlandırır. Dolayısıyla, bu denizlere boşaltılan atıkların sularla birlikte karışıp gitmesi ve seyrelmesi de daha güçtür. Ayrıca, su kütlelerinin dikey karışımının belirli bir derinliğe kadar olması, daha altında inmemesi de (özellikle Marmara Denizi ve Karadeniz'de), kirletici maddelerin her bir katmanda yoğunlaşmasına neden olmaktadır.

Nehirlerin ve kanalizasyon kanallarının Akdeniz'e toplam yıllık boşaltımı 36,3 milyon m<sup>3</sup>'ü bulmaktadır ki bunun %99'u nehirlerden gelmektedir. Sanayi atıksuları

---

<sup>141</sup> Cemal Arkon (1989); **İkincil Konutlar:Sorunları ve Potansiyelleri İle Planlama İçerisindeki Konumu (İzmir Örneği)**, İzmir, s.105.

<sup>142</sup> Devlet Planlama Teşkilatı (1998); **Ulusal Çevre Eylem Planı**, Ankara, s.54.

toplam boşaltım içinde %1'den az paya sahip olmasına karşın, bu boşaltımda cıva, kurşun, krom ve çinko gibi hayli zehirli maddeler yer almaktadır. Tarımsal etkinlikler, nehir ve akarsuların denize taşıdığı kirleticilerin en büyük kaynağını oluşturmaktadır.

Akdeniz'in Türkiye kıyısında ya da kıyı yakınında bulunan kritik alanları arasında şunlar yer almaktadır:

- Hem kendine özgü hidrolojik özellikler (sıgılık, üst akıntı, su ürünleri potansiyeli) taşıyan hem de evsel ve sınai atıksuların alıcı ortamı olan İskenderun Körfezi;
- Son dönemde hızlı bir nüfus artışına ve turistik gelişime sahne olan, bu nedenle çevresel altyapının yetersiz kalıp ekolojinin (yapılaşma nedeniyle) bozulduğu Kemer-Alanya sahil şeridi (Antalya kenti dahil olmak üzere);
- Su kuşlarının yeniden üremeleri açısından değer taşıdığı için özel olarak koruma altına alınan Göksu Deltası;
- Sayfiyelerin ve turistik tesislerin yoğunlaştığı çeşitli kıyılar. Akdeniz, ayrıca, dünyada nesillerinin tükenme tehlikesi en büyük 12 canlı türünden biri olan Akdeniz fokunun da yurdudur. Bugün sayıları 300-400 civarında tahmin edilen fokların 50 kadarı Akdeniz kıyısının ıssız noktalarında yaşamaktadır.

Kıyı uzunluğu 2.805 km olan Ege Denizi Akdeniz'deki beş ayrı havzadan birini oluşturmaktadır. Ege'ye boşalan atıksular kıyı boyunca konumlanan yaklaşık 50 önemli noktadan (yedi nehir, en azından 40 büyük turistik tesis ve yazlık site, bir sanayi bölgesi ve Karadeniz'den gelenler) ve evsel atıksu kaçaklarından kaynaklanmaktadır. Bu kaynaklardan gelen kirlilik yükü, 20 milyon nüfusun kirlilik yüküne eşdeğerdir. Bunun da 19 milyonu Karadeniz kaynaklıdır. Verilen bu rakama, 7,5 milyon nüfus eşdeğeri bir kirlilik yükü de bitişikteki Yunan yerleşimleri ve sanayi kuruluşları nedeniyle eklenmelidir. Böylece toplam kirlilik yükü 27,5 milyon nüfus eşdeğerine yükselmektedir. Yerel kirlilik sorunları arasında askıda katı maddeler, çözünmüş/dağılmış hidrokarbonlar, cıva ve kadmiyum yer alır. Ege'nin kuzeyinde

BOİ (Biyokimyasal oksijen ihtiyacı)<sup>143</sup>, azot ve kanalizasyon kaynaklı fosfor boşaltımının 1990'dan 2010 yılına iki kat artması beklenmektedir.

Ege denizinde kıyı ve kıyı yakınındaki kritik alanlar arasında şunlar yer alır:

- İç körfezi, İzmir kanalizasyonundan gelen organik kirlilikle birlikte, sanayi kuruluşları ile petrolden kaynaklanan ağır metal konsantrasyonlarının ve bunların yanı sıra liman etkinlikleri nedeniyle gemi atıklarının tehdidi altında bulunan İzmir körfezi;
- Bakırçay ve Gediz nehirlerinden gelen organik yüklerin yanı sıra tanker trafiği, rafineriler ve dolun tesislerinin kirliliğine maruz olan Çandarlı körfezi;
- Hızlı bir nüfus ve turistik tesis, ikinci konut inşaatı artışına sahne olan, böylece bunların getirdiği kirlenmeye ve ekosistem bozulmalarına maruz kalan Kuşadası-Marmaris kıyı şeridi.

Karadeniz doğudan batıya 1.200 km, kuzey-güney doğrultusunda ise 600 km uzunluğundadır.

Doğal nedenlerden ve Türkiye dahil çeşitli ülkelerden kaynaklanan atıklar yüzünden kirlilik yükü göreceli olarak yüksektir. Su toplama havzasında 160 milyon insanın yaşadığı Karadeniz 16 ülkenin kirleticilerini almaktadır. Tek başına Tuna nehri Karadeniz'e yılda 60 ton cıva, 1.000 ton krom, 4.500 ton kurşun ve 50.000 ton petrol taşımaktadır. Bu kirlenme, Marmara ve Ege denizlerini de etkilemektedir.

Marmara'ya yılda tahminen 766 milyon m<sup>3</sup> atıksu boşalmaktadır. Bu rakama, İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları içindeki sanayi kuruluşlarının atıksuları dahil değildir. Çünkü bu konuda ayrıntılı bir envanter bulunmamaktadır. 158 bin ton BOİ ve 337 bin ton KOİ (Kimyasal Oksijen İhtiyacı)<sup>144</sup> eşdeğeri organik

---

<sup>143</sup> BOİ, organik kirliliğin bir ölçüsüdür. Bir su veya atıksudaki organik maddelerin biyokimyasal süreçlerle tam ayrışmaları için bu işlemi yapan mikroorganizmaların, suyun birim hacmi başına gereksinim duydukları oksijen miktarıdır. Evsel atıksu işleme süreçlerinin etkinliğini ölçmede de kullanılır. Bu tanım, IULA (1995); **Çevre Terimleri Sözlüğü**, İkinci Baskı, İstanbul, s. 13'ten alınmıştır.

<sup>144</sup> KOİ, bir su örneğindeki organik ve oksitlenebilir inorganik bileşikleri yükseltgemek için gerekli oksijen miktarını ölçen, suyun kalitesiyle ilgili bir göstergedir. Bu tanım, IULA (1995); **Çevre Terimleri Sözlüğü**, İkinci Baskı, İstanbul, s. 59'dan alınmıştır.

madde, Marmara ile birleştigi noktada İstanbul Boğazı'na boşalmaktadır. Son yıllarda ötrofikasyon, zooplankton azalması, bazı balık türlerinin yok olması ve önemli ölçülere varan yosun artışı belirlenmiştir.

Kıyıda ve kıyı yakınında bulunan kritik alanlar şunlardır:

- İzmit kentinin evsel atıklarının yanı sıra, Türkiye'nin en önemli sanayi bölgesinin atıklarını da alan İzmit Körfezi,
- Gölanyağı çayı aracılığıyla yakın kasabaların sınai ve evsel atıklarının yanı sıra İzmit Gölü'nün kirliliğini de alan Gemlik Körfezi.

Deniz kirliliği çoğu kere kara kökenlidir. Evsel ve endüstriyel etkiler, tarımsal faaliyetler, katı atık, toprak erozyonu vb. nedenler yanında deniz ulaşımından ve kaza nedeniyle ortaya çıkan kirliliklerdir. Bu şekilde deniz ortamına bırakılan petrol ve petrol ürünleri, reaksiyonlarının tamamlanması için yeterli zaman olmadığından kıyıya sürüklenirlerse deşdikleri katı yüzeylerin üzerinde yapışkan ve toksik bir tabaka oluştururlar. Ayrıca su üzerinde kalan petrol tabakası da atmosferden alıcı ortama oksijen transferini engeller, bu da sucul ortamdaki canlıların (deniz bitkileri ve su kuşları da dahil olmak üzere) yaşamları için bir tehlike ortaya çıkarır.<sup>145</sup> Bütün bu etkenler suya ilişkin dengeyi bozabilecek özellikler taşımaktadır

## 5. Balıkçılık ve Su Kültürü

Balıkçılık, kıyı yerleşimlerinde gerek yerel gerek ülkesel anlamda önemli bir ekonomik faaliyet olarak kendini göstermektedir.

Balıkçılık alanları bütün denizlerimizde önem taşımaktadır: Türkiye, avlanan balık miktarı açısından dünyada 50. sırada yer almaktadır. Karadeniz'de 247, Marmara'da 200, Ege'de 300, Akdeniz'de ise 500-550 balık türünün yaşadığı tahmin edilmektedir.<sup>146</sup>

---

<sup>145</sup> Günay Kocasoy (1991); "Çevre Kirliliğine Genel Bakış", **Atıksu Arıtma Sistemleri**, İstanbul, s.6.

<sup>146</sup> Devlet Planlama Teşkilatı (1998); **a.g.p.**, s.57.

Kıyı yerleşimlerinde bir yandan kirlenme bir yandan sürekli ve dengeli olmayan balık avlama yöntemleri, deniz ekosistemlerine bozucu etki yapmaktadır.

Kıyı yerleşimlerinde görülen evsel, sanayi ve tarımsal atık kirliliği, bir yandan toksit etki yaparak, denizel ortamda yaşayan canlıları yok ederken diğer yandan habitat sorununa neden olmaktadır. Bunun sonucunda varolan ekolojik denge bozulmakta, bazı canlı türleri yok olmaktadır.

Balık avlama yöntemleri ve aşırı avlanma, açık ve kıyı sularımızda balıkçılığı sürdürülebilir olmaktan uzaklaştırmaktadır. Böylece bir yandan balık ve diğer deniz canlılarının sayıca azalmasına bir yandan da yakalanan balık miktarlarının azalmasına yol açılmakta ve bu azalmalar da sürdürülemezliğin işaretleri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Avlanma yöntemleri ve aşırı avlanma kıyı sularımızda su kültürü açısından da olumsuz sonuçlar vermektedir. Türkiye'de derin deniz balığı stoklarının %30'u sürdürülebilir olmayan bir biçimde avlanmaktadır ve stoklar sürekli olarak azalmaktadır. Trol avcılığı, bilinçsizlik ve vurdumduymazlık sonucu avlanacak balığın yaş ve boyuyla ilgili sınırlamalara uyulmaması, hem balık stoğunu, hem de tür çeşitliliğini azaltmaktadır. İlgili yasa ve yönetmelikler bilmeden bu amaçlara hizmet etmektedir. Yasaların uygulanmasındaki yetersizlikler nedeniyle balıkçılar getirilen sınırlamalara karşın küçük balıkları da avlamaktadırlar. Aşırı avlanmaya gelince; balık kaynaklarına ilişkin olarak 1991-1993 yıllarında yapılan araştırmalara göre, 6 balık türü ve bütün avlanma alanları itibarıyla derin deniz balık stoklarının %60'ı avlanmaktadır. Bu oran, derin deniz balık stoklarının ve diğer deniz kaynaklarının sürdürülebilirliği açısından hayli aşırı olarak değerlendirilmektedir<sup>147</sup>.

Balıkçılık alanlarının uğradığı kaybın bir nedeni de kıyı erozyonudur. Kıyı toprağının yağlı rüzgar ve heyelan gibi çeşitli faktörlerin etkisi ile doğal ortamından koparılıp su ve denizel ortamlara taşınması, bu ortamların su kaynakları ve buralarda yaşayan canlı türleri açısından zararlı bir duruma gelmesine neden olur. Bozucu etkinin ilk nedeni suyun bulanıklığının artmasıdır. Bulanık bir suda suyun ışık geçirgenliği azalacağı için fotosentez etkisi azalacak, böylece üretim ve verimlilik düşecektir. Suda asılı halde bulunan maddelerin çökmesiyle dipte

<sup>147</sup> Devlet Planlama Teşkilatı (1998); a.g.p., s.56.

yaşayan canlıların üreme ve büyümesine de engel olunacaktır.<sup>148</sup> Kıyıların denetimsiz bir şekilde ve yasallık süsü verilerek doldurulması ve bu işlemler sırasında kara ve su yapısının doğallığının bozulması sonucu ortaya çıkan yabancı maddeler balık ve balıkçılık faaliyetlerini olumsuz etkilemektedir.

1971 yılında 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu'nun çıkarılması ile birlikte Türkiye'de su kültürü çalışmaları yani su ürünleri yetiştiriciliği hızla yayılmıştır. Günümüzde 1000 kadar balık yetiştirme işletmesi vardır. Ancak bunu yanında bazı kişilerin Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'na projelerini sunmadan ve gerekli izinleri almadan özellikle kıyı alanlarımızda deniz balığı üretimi yaptıkları bilinmektedir.<sup>149</sup> Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, Ege kıyılarında su kültürü çalışmalarına uygun 66 alan saptamıştır.<sup>150</sup> Su kültürü (aquaculture), çabuk gelişen bir faaliyettir. Su kirliliğine ve endemik balık popülasyonuna etkileri olabilecek zararlara yol açmaktadır. Son yıllarda artan kültür balıkçılığı deniz ekosistemlerini olumsuz yönde etkilemiştir. Suda çözülebilen atıklarla birlikte, yenmemiş yemlerden ve balık dışkılarından oluşan katı parçacıklar hem kıta içi hem de denizlerdeki ekosistemleri kirletmektedir. Ayrıca bazı işletmelerde kıyı ekosistemlerine olumsuz etki yapabilecek maddelerin kullanılması, beslenme koşullarının bilimsel kriterlere uymaması gibi etkenler de bozucu etkilere neden olmaktadır.

## 6. Enerji Üretimi

İnsan ihtiyaçlarının karşılanmasında ve gelişmesinin sağlıklı olarak sürdürülmesinde gerekli olan enerji, özellikle sanayi, konut ve ulaştırma gibi sektörlerde kullanılmaktadır. Ancak enerji yaşantımızdaki vazgeçilmez yararlarının yanı sıra üretim, çevrim, taşınım ve tüketim esnasında büyük oranda çevre kirlenmesine de yol açmaktadır. Özellikle kıyı alanlarımızda, artan nüfus yoğunluğu, buna bağlı olarak artan enerji ihtiyacı ve sanayinin gelişmesine paralel olarak kurulan büyük ölçekli enerji üretim ve çevrim sistemleri ekolojik dengeyi büyük ölçüde etkiledikleri gibi sınırlar ötesi etkileri de beraberinde getirmektedirler.

---

<sup>148</sup> M.Ali Canyurt, Şükran Cirik (1998); "Çevre ve Canlı Türleri", İzmir'in Kentleşme-Çevre-Göç Sorunları ve Çözüm Önerileri, Çevre Raporu, Cilt:2, İzmir, s.83.

<sup>149</sup> M.Ali Canyurt, Şükran Cirik (1998); a.g.m., s.81.

<sup>150</sup> Geniş bilgi için bkz. T.C. Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı Su Ürünleri Araştırma Enstitüsü (1992), Ege Denizi ve Canlı Kaynakları, Bodrum, s.67.



Enerji üretiminden kaynaklanan başlıca sorunlar şunlardır:<sup>151</sup>

- Özellikle linyite dayalı termik santrallerden kaynaklanan başta baca gazları olmak üzere sıvı ve katı atıkların yol açtığı olumsuz etkiler,
- Hidrolik santraller de dahil olmak üzere tüm enerji üretim tesislerinin ekosistem üzerindeki olumsuz etkileri,
- Arazi bozulmaları ve toprak kayıpları,
- Doğal kaynakların tüketilmesi,
- Nükleer enerjiye dayalı radyoaktif atıkların yol açtığı çevre sorunları,
- Başta sanayi olmak üzere enerji kullanımından kaynaklanan katı, sıvı ve gaz atıkların yol açtığı su, hava ve toprak kirliliği.

Ayrıca kıyı alanlarımızda termik santrallerin soğutulması için kıyıdan çekilerek kullanılan suların da olumsuz etkileri ortaya çıkmaktadır. Radyoaktif atıklar dışında nükleer santrallerin olası etkileri daha sınırlıdır, ancak riski yüksektir. Örneğin A.B.D.'nin Pensylvania eyaletinin Üç Mil Adası'nda yer alan bir nükleer santralde görülen ancak önemli bir çevresel kirliliğe yol açmayan sızıntı literatüre giren ilk önemli örnek olaydır.<sup>152</sup> Buna karşın daha sonra Çernobil'de çok daha trajik sonuçlar yaratabilen çere sorunları ortaya çıkmıştır.

## 7. Ulaşım

Ulaşım, kara, deniz, hava ve suda önemli etkiler yaratır. Ekonomik faaliyetlerin sürdürülmesi amacıyla bu faaliyetlerin tamamlayıcısı durumundaki terminal ve park yerleri kolaylıklarının yerine getirilmesi için alana ihtiyaç bulunmaktadır.

Trafikteki yoğunlaşma, bir yandan yol talebini arttırmakla birlikte, aynı zamanda ulaşımın gerektirdiği park yeri, yaya kaldırımları, alışveriş merkezleri gibi çeşitli tesisler için de yer ayrılmasını gündeme getirmektedir. Ulaşım ve buna bağlı olarak aşırı toprak talebi, önemli düzeyde verimli toprakların bu amaçla

---

<sup>151</sup> T.C. Çevre Bakanlığı (1994), II.Çevre Şurası Çalışma Belgesi, 28 Şubat-02 Mart, İstanbul. Bu bilgi, Mümtaz Turgut Topbaş ve diğerleri (1998); a.g.e., s.283'te kaynak olarak gösterilmiştir

<sup>152</sup> Firuz Demir Yaşamış (1994); "Çevre Yönetiminin Kurumsal Temelleri", **Türk İdare Dergisi**, Yıl:66, Sayı:403, Ankara, s.88.

kullanılmasına yol açmaktadır. Ülkemizde yaklaşık 25 bin hektar tarımsal arazi ulaşım amacıyla kullanılmaktadır.<sup>153</sup>

Ulaşım için gerekli olan yolların yapımı sırasında gürültü, toprak tahribi, mikroklima değişimi, toprak kayması, toprakta yağ, toz, tuz ve diğer yabancı maddelerin depolanması, arazi bölünmesi, yeraltı su düzeyinin düşmesi, yeşil alanların azalması gibi olumsuz çevresel etkiler ortaya çıkmaktadır.<sup>154</sup> Yolların hizmete açılmasından sonra ise, konut alanlarında ve rekreasyon alanlarında gürültü ve güvenlik sorunları gündeme gelmektedir. Ulaşım sırasındaki gürültü, toz ve taşıtlardan kaynaklanan tehlikeli atık ve petrol ürünlerine bağlı hava kirliliği nedeniyle insanlarda sağlık problemlerinin ortaya çıktığı görülmektedir. Ayrıca karayolları ve otoyolların kenarında ağır metallerin birikimi de önemli bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Kıyı yerleşimlerinde ulaştırma sorunlarına ilişkin en önemli payı deniz ulaştırması almaktadır. Deniz taşıtlarından kaynaklanan kirlilik en önemli tehdidi oluşturmaktadır. Bu kirlenme, başta petrol taşıyan tankerler olmak üzere trafiğin yoğun olduğu yerlerde meydana gelen kazalardan; gemilerin uygunsuz biçimde bıraktıkları safra, sintine suyu ve katı atıklardan ileri gelmektedir.

## 8. Tarım

Tarımsal faaliyetlerin kirlenici etkisi sınırlıdır. Tarımsal kökenli kirlilik 4 grupta incelenebilir:<sup>155</sup>

- Tarımsal mücadele ilaçları,
- Gübreleme,
- Sulama,
- Diğer Tarımsal Uygulamalar (Hormonlama, Toprak İşleme ve Erozyon)

Tarımsal kullanımlar için sulak alanların kurutulması bu faaliyetlerin fiziki etkilerine örnek gösterilebilir. Tarımsal faaliyetlerde kullanılan gübre ve tarım ilaçları temiz su kaynaklarını kirlen en önemli özelliğe sahiptir. Bitkilerin sulanması ve çiftlik hayvanlarına içme suyu sağlanması gibi tarımsal amaçlarla kullanılan suların belli kalite özelliklerine sahip olmaları gerekir. Sulamada kullanılacak suyun kalitesiz

<sup>153</sup> Mümtaz Turgut Topbaş ve diğerleri (1998); a.g.e, s.175.

<sup>154</sup> T.C. Çevre Bakanlığı (1997); **Türkiye Çevre Atlası-96**, Ankara, s.365.

<sup>155</sup> Mümtaz Turgut Topbaş ve diğerleri (1998); a.g.e, s.193.

olması tarımsal çevre kirliliği açısından önemli bir sorundur. Hormonlama sonucu insanlarda kanser etkisi, şekil ve davranış bozuklukları, genetik etkiler, sinir sistemine olan etkiler; hayvanlarda doza bağlı olarak ani ölümler, bitkilerde yaprak ve meyvelerde şekil bozuklukları, koflaşma gibi etkiler ortaya çıkmaktadır.

Ayrıca arazinin konumu, toprak yapısı ve iklim koşulları dikkate alınmadan yapılan yanlış toprak işleme yöntemleri ile toprağın özellikle yağış sularıyla taşınmasına yani erozyona sebep olunmaktadır. Söz konusu durum, toprağın verimsizleşmesine yol açmakla birlikte akarsuların kirlenmesine, baraj ve kanalların dolmasına neden olmaktadır.

### **9. Kanalizasyon Sorunu**

Genelde kıyı yönetimlerindeki yönetim birimlerinin bir kanalizasyon ve arıtma tesisi bulunmamaktadır. Buna göre kıyılarda uygulanan sistem, hemen hemen tam anlamıyla pislik çukurlarının (foseptik) kullanılması ya da doğrudan denize akıtılması şeklindedir. Bu sistem bugünün koşulları içinde hem sağlık hem de turistik açıdan hiçbir zaman yeterli değildir. Ayrıca sızıntının çevre kirliliğine yol açtığı da bilinmektedir.<sup>156</sup>

### **10. Su Sorunu (İçme&Kullanma)**

Mevcut su potansiyelimizin %12'si içme-kullanma suyu, %10'u sanayi, %78'i de tarımsal sulamada kullanılmaktadır.<sup>157</sup>

Kıyı yerleşim alanlarının çoğunda, yaz aylarında, gerçek nüfusun üstünde nüfus artışı olması, "su" sorununu ortaya çıkarmaktadır. Turizm kullanımlarının yaz aylarında su kıtlığına sebep olduğu bilinmektedir. Hemen her kıyı yerleşiminde su ihtiyacının karşılanabilmesine yönelik belediye hizmetleri, bir yandan çevrenin su kaynakları durumuna, öte yandan, mevcut su rezervlerinin kullanımına bağlıdır. İçilebilir nitelikli su arzının yetersizliğine bağlı olarak, kullanma suyu ayırımına gidilse

---

<sup>156</sup> Zerrin Toprak Karaman (1990); "Kıyı yerleşimlerinde Turizm Faaliyetleri ve Belediyelerin Karşılaştıkları Sorunlar:Çeşme Belediyesi Örneği", **Amme İdaresi Dergisi**, TODAİE, Cilt:23, Sayı:4,Ankara, s.125.

<sup>157</sup> Lütfi Çakmak-Tuncay Demir (1997); "Su Kirliliği ve Etkileri", **Çevre ve İnsan**, Sayı:36, Ankara, s.27.

de, kullanma su miktarı da denizin turistik kullanımını yanında bahçe sulama nedeniyle de çoğu kere yetersizdir<sup>158</sup>.

Gelişmiş ülkelerde kişi başına günde 150 litre içme ve kullanma suyunun temini koşul olarak getirilmiştir. Ülkemizde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca çıkarılan ilgili yönetmeliğe göre; nüfusu 5.000'e kadar olan yerlerde 50-60 litre/gün, nüfusu 5.000-50.000 arası olan yerleşimlerde 60-80 litre/gün ve nüfusu 50.000'den büyük olan yerleşimlerde ise 80-120 litre/gün içme-kullanma suyunun fert başına sağlanmış olması istenmektedir. Bu suların aynı zamanda dezenfekte edilmiş ve içilir vasıfta olması yükümlülüğü de getirilmiştir<sup>159</sup>. Bu durumda özellikle içme ve kullanma suyu ihtiyacının arttığı ve çeşitlendiği kıyı yerleşimlerimizde özellikle yaz aylarında artan nüfus ve buna bağlı olarak artan kullanım talebi nedeniyle sorunlar yaşanabilmektedir. Aşağıda bazı kıyı yerleşimlerimizin yaz ve kış nüfus oranları gösterilmiştir:<sup>160</sup>

Belediye	Yaz/Kış Nüfus Oranı	Belediye	Yaz/Kış Nüfus Oranı	Belediye	Yaz/Kış Nüfus Oranı
Çeşme	14.80	Urla	06.47	Çandarlı	13.00
Alaçatı	03.36	Karaburun	05.94	Seferihisar	03.67
Foça	02.76	Kuşadası	04.59		
Yeni Foça	10.74	Dikili	09.75		

**Tablo 1:** "Bazı kıyı yerleşimlerimizin yaz ve kış nüfus oranları"

**Kaynak:** N.Orhan Baykan (1994) "Ege Kıyı Şeridi Yerleşimlerinde Yeraltısuyu Tuzlanması", **Kıyı Sorunları ve Çevre Sempozyumu**, Belediye Yayınları No:7, Kuşadası, s.74

<sup>158</sup> Zerrin Toprak Karaman (1990); **a.g.m.**; s.125.

<sup>159</sup> Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (1993); **a.g.r.**, s.38.

<sup>160</sup> N.Orhan Baykan (1994); "Ege Kıyı Şeridi Yerleşimlerinde Yeraltısuyu Tuzlanması",**Kıyı Sorunları ve Çevre Sempozyumu**, Belediye Yayınları No:7, Kuşadası, s.74.

Genel anlamda olduğu gibi kıyı yerleşimlerinde de su kullanma şekilleri şunlardır:<sup>161</sup>

- Su yolu taşımacılığı
- Enerji üretimi
- Su temini
  - Belediyelere
  - Sanayi kuruluşlarına
- Kullanılmış suların uzaklaştırılmasında alıcı ortam olarak
  - Belediye kanalizasyon suları
  - Sanayi sıvı atıkları
- Balıkçılık ve su ürünleri amaçlı
- Tarımsal amaçlı
  - Sulama suyu
  - Çiftliklere içme ve kullanma suyu
- Dinlenme ve turistik amaçlı
  - Yüzme
  - Diğer su sporları

Kıyı kentlerinin büyümesine paralel olarak artan talep, yerel su kaynaklarının kapasitesini aşmakta ve yöneticileri gittikçe daha uzaklardan su taşımaya mecbur bırakmaktadır.

Ayrıca barajlar, kanallar, pompalama istasyonları, borular ve atık suları işleme merkezlerinden oluşan modern bir su dağıtım ve atık suların toplanması sisteminin inşası ve bakımı son derece pahalıdır ve her kıyı yerleşiminde mümkün olamamaktadır. Suyun toplanıp istenen özelliklere sahip bir hale getirilmesi ve atık suların işlenmesi büyük miktarda enerji ve kimyasal maddeler gerektirdiği gibi, bu durum hem çevre kirlenmesini arttırmakta hem de su sistemini içinden çıkılmaz bir hale getirmektedir. Bu şartlar altında büyük kıyı yerleşimlerinin çoğu, yerel halkın ihtiyaçlarını karşılamakta zorlanmakta, genellikle mevsimsel olarak ikinci konut

---

<sup>161</sup> Haydar Sur vd. (1998); "Su Kirliliği Sorunu ve Çözüm Önerileri", **Standart Ekonomik ve Teknik Dergi**, Yıl:37, Sayı:438,s.81.

sahipleri tarafından doldurulan bu bölgeler ciddi bir susuzluk sorunu ile karşı karşıya kalmaktadır.<sup>162</sup>

## 11. Gürültü Kirliliği

Her yerleşim bölgesinde olduğu gibi kıyı yerleşimlerinin de iç içe bulunduğu gürültü kirliliğine zemin oluşturan faktörler arasında sanayileşme, plansız kentleşme, hızlı nüfus artışı ve nüfus yoğunluğundaki mevsimlik artışlar, bu konuda yeterli eğitimin verilmemesi sayılabilir. Kıyı yerleşimlerinde görülen gürültü kaynakları şu şekilde sıralanabilir:<sup>163</sup>

- Trafik ve ulaşım gürültüleri (karayolu, demiryolu, havaalanı gürültüleri vs.),
- Endüstri gürültüleri (endüstri araç ve makineleri ile işyerlerindeki çeşitli faaliyetlerden doğan gürültüler vs.)
- Yapım(şantiye) gürültüleri (yol ve bina yapım işlerinin ve makinelerinin gürültüleri vs.)
- İnsan faaliyetlerinden doğan gürültüler (çocuk bahçeleri, spor alanları, atış alanları ve kişisel gürültüler; yüksek sesle konuşmalar vs.)
- Ticari amaçlı gürültüler (açıkhava sinemaları, eğlence yerleri, yükseltilmiş reklam ve müzik yayınları, seyyar satıcı sesleri vs.)

Kıyı alanlarındaki gürültü geçici zararlara yol açmaktadır. Gürültü bariyerleri, "akustik gölgeler" yaratmak için kullanılmaktadır. Gürültü, özellikle konut bölgelerinde sorun yaratmaktadır.

## B. POLİTİK SORUNLAR

Kıyı yerleşimlerinin daimi nüfusu yanında, ortalama olarak yılın 2-3 ayını ikinci konutlarda barınarak geçiren vatandaşların, belde nüfusu ile birlikte değerlendirilmesi, bazı politik sonuçları da gündeme getirmektedir. Söz konusu kıyı yerleşiminde sürekli yaşayan kişiler, o belde için vergi veren ve o belde için çalışan

---

<sup>162</sup> Sandra Postel (1993); "Susuzluk Sorunu", **Dünyanın Durumu**, World Watch Enstitüsü Raporu, Tema Vakfı Yayınları, No:4, Ankara, s.37.

<sup>163</sup> Türkiye'nin Çevre Sorunları (1999); Türk Çevre Vakfı Yayını, Ankara, s.438.

kişiler olmakta, ancak oy kullanırken ikinci konut sahipleri nedeniyle o belde için karar verici konumdan çeşitli boyutlarıyla uzaklaştırılmaktadır. Beldedeki genel karar organları ilgilerini turistlere ve özellikle ikinci konutlarda yaşayanlara çevirmekte, genelde lideri tanımayan ikinci konut sahiplerinin verdiği oyların etkisiyle seçilen parti önem kazanmaktadır. Böylece belde halkı yerine getirdiği hemşehrilik görevleri karşısında yönetime katılmada ve istediği lideri seçme konusunda sıkıntı çekebilmektedir.

### C. YASAL DÜZENLEMELERDEN KAYNAKLANAN SORUNLAR

Kıyı alanlarını ilgilendiren yasal düzenlemelerin uygulamada olumsuz gidişe prim verecek bir şekilde düzenlendiği görülebilmektedir.

Kıyı alanlarındaki bozulmalar ve çarpık yapılaşma ile yasal düzenlemeler arasında yakın bir ilişki vardır. Getirilen yasal düzenlemelerin yetersizliği veya dar kapsamlı olması sonucu kıyılardaki orman ve tarım arazileri azalmış, yaratılan yasal boşluklarla da kıyılardaki betonlaşmaya ortam hazırlanmıştır.

Bu konuda belirtilebilecek yasal düzenlemeler şöylece sıralanabilir:<sup>164</sup>

- Kıyı kuşağını 10 metre olarak belirleyen ve kıyıda, eğitim, spor, turizm ve bazı sanayi tesislerine izin veren, 1985'de yürürlüğe girmiş olan, 3086 sayılı Kıyı Yasası,
- Anayasa Mahkemesi'nin 10.07.1986 tarihli ve 1986/4 sayılı kararı ile iptal edilmiş olan 3086 sayılı Kıyı Yasasının 4 yıla yakın süre uygulamada, bir anlamda boşlukta bırakılması, (15 Temmuz 1987 tarihli Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Genelgesi ile genelgeler dönemi),
- Bununla da yetinilmeyip, orman arazilerinin, planlama kararlarını göz ardı ederek, turizm yatırımcılarına doğrudan tahsisini öngören, 86/10479 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ve 18 Mart 1988 tarihli yönetmelik,
- Tarım alanlarının, tarım dışı amaçlı kullanımında oldukça esnek hükümler taşıyan 11.3.1989 tarihli "Tarım Alanlarının Tarım Dışı Gaye ile Kullanılmasına Dair Yönetmelik",

---

<sup>164</sup> Semra Ener Ongan - Danışman (1997); a.g.e., s.57.

- Turizm amaçlı plan değişikliklerinde, plan ana kararlarına aykırı olarak yoğunluk arttırmayı özendirici nitelikli 1985 tarihli Turizm Bakanlığı genelgesi.

3086 sayılı Kıyı Yasası'nın Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edildiği 1986 yılından 3621 sayılı Kıyı Yasasının kabul edildiği 1990 yılına kadar 4 yıla yakın bir süre yasal boşluk meydana gelmiş ve bu dönem, kıyılardaki yapılaşmanın en yoğun olduğu bir dönem olup, kıyıları büyük ölçüde, bir anlamda Anayasa Mahkemesi'nin iptal ettiği bir yasaya göre biçimlendirilmiştir.

İmar mevzuatına uygun olarak veya ruhsat dışı yapılan inşaatların kontrolünde yerel idareler kadro, teçhizat ve olanaklar açısından zayıf kalmışlardır. Kıyılardaki yoğun yapılaşma talepleri ile birlikte altyapı hizmetlerine olan aşırı yük karşısında zaten yetersiz durumda bulunan teknik ve ekonomik güçleri ile kıyı belediyeleri, sorunların çözümünde zor durumda kalmışlardır. Genellikle sonradan garip bir mozaik oluşturan "mevzii planlar" biçiminde parça parça oluşturulan kooperatif gelişmeler ya da yazlık siteler, daha sonra planın bir bütün olarak ele alınmasında sorunlara yol açmaktadır.

Çalışmanın "Kıyılarımız ve Hukuk" başlıklı 3. Bölümü'nde kıyıya ilişkin yasalar ve yönetmeliklere eleştirel yönden yaklaşıldığı ve sorunlara yer verildiği için burada tekrar değinilmemiştir.

#### **D. YETKİ VE GÖREV GEÇİŞMESİ**

Ülkemizde yetki ve görev karmaşasının en belirgin örneği deniz ve kıyı alanları yönetiminde yaşanmaktadır.

Örneğin Kıyıda doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan arazilerde planlama ve yapılanma konusunda etkin ve detaylı olarak ilgili kuruluşlar şunlardır:<sup>165</sup>

- Genel Kurmay Başkanlığı
- Başbakanlık DPT Müsteşarlığı

---

<sup>165</sup> Semra Ener Ongan - Danışman (1997); a.g.e., s.37.



- Maliye Bakanlığı
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı
- Ulaştırma Bakanlığı
- Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
- Kültür Bakanlığı
- Turizm Bakanlığı
- Orman Bakanlığı
- Çevre Bakanlığı
- Sağlık Bakanlığı
- Denizcilik Müsteşarlığı
- Dış Ticaret Müsteşarlığı
- Türkiye Gemi Sanayii

Yine, konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi sektörler ile kentsel-kırsal yapı ve gelişme ile doğal ve kültürel değerler arasında koruma-kullanma dengesini sağlayan ve arazi kullanım kararlarını belirleyen yönetsel, mekansal ve işlevsel bütünlük gösteren sınırlar içinde, varsa bölge planı kararlarına uygun olarak yapılan, idareler arası koordinasyon esaslarını belirleyen, 1/25.000, 1/50.000, 1/100.000 veya 1/200.000 ölçekte hazırlanan çevre düzeni planlarının hazırlanması görevi, Çevre Bakanlığı'nca 04.11.2000 Tarihli 2420 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan "Çevre Düzeni Planlarının Yapılması Esaslarına Dair Yönetmelik"e göre Çevre Bakanlığı'na ait gösterilirken<sup>166</sup>, bir diğer bakanlık olan Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ise, 17.03.2001 Tarihli ve 24345 Sayılı Resmi Gazete'de yayınladığı "İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik"<sup>167</sup>te bu planları hazırlama yetkisinin kendisine ait olduğunu<sup>167</sup> belirtmektedir. Buradan da görüleceği üzere, aynı konuda birden fazla otoritenin kendisini yetkili sayması ve bunu da yayınladıkları hukuksal araçlarla koruma altına almaları uygulamada çelişki ve belirsizlik yaratmaktadır.

---

<sup>166</sup> 04.11.2000 Tarihli 2420 Sayılı Resmi Gazete, Çevre Düzeni Planlarının Yapılması Esaslarına Dair Yönetmelik.

<sup>167</sup> 17.03.2001 Tarihli ve 24345 Sayılı Resmi Gazete, İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik.

Türkiye’de yaşanan sorunların pek çoğu, yasalarla tanımlanan yetki ve sorumlulukların birbirleriyle çakışması, kurumların sektörel yapısı ve yasalardaki boşluklardan kaynaklanmaktadır. Bu kaos ortamında yetki boşlukları bulunması kaçınılmazdır. Farklı amaçlarla kurulan merkezi ve yerel kurumların denetimi altındaki bölgelerin sayısındaki artış ve bunların arasındaki eşgüdümün sağlanamayışı ulusal kıyı şeridinin toplumun yararına korunmasına ilişkin yetki ve görev kargaşasına yol açmaktadır.

## II. KIYI ALANLARI YÖNETİMİ

### A. Kıyı Alanları Yönetimi Gerekliliği

Kıyı alanı, deniz ve kara ekosistemlerinin buluştuğu ve her iki sistemin birbirini etkilediği ve bu anlamda da çok zengin bir yaşam ortamı oluşturan coğrafi bir bölgedir. Çekim merkezi niteliğinde bulunan kıyı alanları, bir yandan doğal hayat için önemli bir kaynak özelliği gösterirken, kara ve deniz arasında bir geçiş bölgesi olma özelliğinden dolayı da içerdiği doğal zenginlikler ve biyoçeşitlilik açısından sürdürülebilirlik ölçüsünde korunması gereken yaşam alanlarıdır.

Bizim ülkemizde de olduğu gibi Kıyı devletlerinin toplam nüfuslarının yaklaşık yarısı kıyılarda yaşamakta ve iç kesimlerden bu çekici noktalara doğru yaşanan göç hareketleri giderek artmaktadır. Dünya nüfusunun 1/3’lük kısmı, tüm karaların yaklaşık 10.000’de 3’ü kadarlık bir yer kaplayan kıyı alanlarında yaşamaktadır. Ülkemize baktığımızda ise 1990 nüfus sayımı sonuçlarına göre Türkiye toplam nüfusunun %51’i kıyı kentlerimizde yaşamaktadır. 1997 nüfus sayımı sonuçları incelendiğinde, denizlerimize kıyısı bulunan kentlerimizdeki nüfusun toplam nüfusumuzun yine %51’ini oluşturduğunu görüyoruz.

İşte beşeri anlamda böylesine büyük bir baskı altında bulunan bu değerli alanlar, bize sunmuş oldukları doğal kaynaklar ve kullanım olanakları nedeniyle son yıllarda hızla ve bilinçsiz bir şekilde tüketilmektedir.

Kıyılarda görülen bu baskı ve tahribatın önlenmesi, aynı zamanda kaynakların optimum ve en uzun süre kullanılabilmesi, sınırlı kıyı kaynaklarının yanlış, bilinçsiz ve bencilce kullanımının yanı sıra bu alanda birbirleriyle çatışan faaliyetleri uyumlaştırmaya yönelik araçların eksikliği, kıyı kaynaklarının koruma-

gelişme dengesi içinde kullanımına yönelik bir bilimsel verilere dayalı, objektif, çağdaş bir yönetim ve planlama anlayışını gerekli kılmaktadır.

Bu yüzden kıyı alanlarındaki kaynakların geliştirilmesine ve kullanımına ilişkin planlama ve uygulama kararlarının; teknik, sosyo-ekonomik ve çevre konularında çok sayıda disiplini ilgilendiren geni bir veri tabanına ve bilimsel metotlara dayanarak alındığı bir yönetim modeli ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

## B. Kıyı Alanları Yönetimi Nedir?

KAY, kıyı alanlarını geliştirmeye yönelik süreçlerin organizasyonu ve planlanması ile ilgilidir ve bu kapsamda yürütülen faaliyetlerin, doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımının sağlanması hedef alınarak kontrolüne olanak veren idari, teknik, yasal, ekonomik, sosyal ve bilimsel mekanizmalardan oluşmaktadır.

İlk kez 1970'li yılların başında A.B.D.'nde ortaya atılan bu düşünceye ilişkin çeşitli tanımlar yapılmıştır:

- Kıyı Alanları Yönetimi (KAY)<sup>168</sup>, doğal sınır koşulları altında, kıyı kaynakları ile bu kaynakların kullanma talepleri arasındaki optimum ilişkinin planlanması ve bu kaynakların koruma-kullanma dengesini sağlayacak stratejilerin belirlenmesidir.<sup>169</sup>
- Sosyo-ekonomik koşullarla kıyı etkileşimi arasındaki ilişkiyi, altyapı olanaklarının planlanmasını, projelendirilmesini, inşasını, kontrol ve izleme süreçlerini, işletilmesini ve restorasyonunu kapsayan, bilimsel bilgi temeline dayalı akılcı bir yönetim modelidir.<sup>170</sup>
- KAY; kıyı alanlarında sürdürülebilir kalkınma yaklaşımı çerçevesinde çevre yönetim planının hazırlanması kapsamında, kıyı alanlarında tabii ve yapılı çevrede sürdürülebilir gelişmenin sağlanması, çevre kalitesinin yükseltilmesi, kirlenme ve tahribatın önlenmesi, bu konularda

---

<sup>168</sup> Çalışmanın bundan sonraki bölümlerinde "Kıyı Alanları Yönetimi" ifadesi kısaltılmış şekliyle (KAY) gösterilecektir.

<sup>169</sup> Sedat Kapdaşlı (1995); a.g.e., s.264.

<sup>170</sup> Tuncay Kuleli (1994); "Kıyı Yönetimi ve Sorunları", **Kıyı Sorunları ve Çevre Sempozyumu**, Belediye Yayınları No:7, Kuşadası, s.281.

çevresel politika, strateji, program ve arazi kullanım planlaması ilkelerinin ve uygulama tekniklerinin belirlenmesidir.<sup>171</sup>

- Önemli bir doğal zenginlik kaynağı olan kıyılardaki bozulmaların önlenmesini ve kıyı kaynaklarının sundukları olanaklardan dengeli ve sürdürülebilir biçimde yararlanılmasını amaçlayan, kıyı alanlarından sorumlu olan, varılması beklenen hedefleri tutarlı bir şekilde tanımlayan, gerekli kullanım kararlarını alarak uygulayan ve yapılan faaliyetlerin alınan kararlara uygunluğunu denetleyen güçlü uzman kuruluş(lar) oluşturulmak suretiyle gerçekleştirilen, böylece karar, uygulama ve denetim süreçlerinde bütünlüğün, etkinliğin ve bilimselliğin sağlanmasına olanak veren çağdaş bir yönetim modelidir.<sup>172</sup>

### C. Kıyı Sorunlarının Uluslararası Boyutu

Kıyılar, idari bölünme veya ulusal sınırların belirlenmiş olması anlamında, ait oldukları devletlerin doğal varlıklarıdır. Ancak günümüze kadar geçen süre içerisinde kıyılarda meydana gelen bozulmalar, artık sadece ilgili ulus devleti değil, aynı zamanda bu kıyıların etkilerinin derinden görüldüğü diğer ülkeleri de ilgilendirebilmektedir.

Kıyı alanlarında görülen problemler, ulusal boyutu yanında uluslararası boyutta önem taşıyan bir özelliğe sahiptir. Kıyılara sahip bir çok ülke uluslararası bir çaba olmaksızın bu tür problemlerin üstesinden geleceğinden endişe duymaktadırlar.

Amerika Birleşik Devletleri'nde 1972 yılında yürürlüğe giren Kıyı Alanları Yönetimi Yasası, KAY konusunda atılan ilk önemli adım olmuştur. Ama öncesinde kıyı ve deniz ekosistemlerine ilişkin koruma ve önleme amaçlı uluslararası çalışmalar da yapılmıştır. En önemli oluşumlar şunlardır:

---

<sup>171</sup> I.Önal-A.Nuray (1997); "Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi ve Sorunları", **Türkiye Kıyıları'97**, Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara, s.16.

<sup>172</sup> Adnan Akyarlı (1994); "Kıyı Bölgesi Yönetimi Açısından Turizm Olgusu ve Kuşadası", **Kıyı Sorunları ve Çevre Sempozyumu**, Belediye Yayınları No:7, Kuşadası, s.128.

## 1. 1954 Denizlerin Akaryakıtla Kirlenmesini Önleme Konusundaki Uluslararası Konvansiyon

Deniz ve kıyı ekosistemlerini konu alan ilk çalışma, International Maritime Organization (IMO) tarafından hazırlanmıştır. 26 Temmuz 1958'de yürürlüğe giren bu konvansiyonda tankerlerin belirtilen yasak bölgeler içinde petrol ile petrol karışımı ve artıkların denize basılması yasaklanmış, tankerlerden başka herhangi bir gemiden yapılacak basılma işlemlerinin karalardan mümkün olduğu kadar uzakta yapılması şartı getirilmiştir. 1962 e düzenlemesinde ise, tankerler yanında kuru yük gemilerinin de sintinelerini basmaları bazı kurallarda bağlanmıştır. 1954 Konvansiyonu 1969 düzenlemesi ile daha da güçlenmiştir. 1967'de meydana gelen "Torrey Canyon" kazası ve bunun meydana getirdiği büyük deniz kirlenmesi olayı, bütün dünyanın dikkatini deniz kirliliği ve bu kirlenmede ortaya çıkan hukuki sorunlara çekmiştir.<sup>173</sup>

## 2. 1972 BM Stockholm Konferansı

BM'nin 1972 yılındaki ulusal programında kıyı alanlarının ve su kaynaklarının geliştirilmiş yönetimi planlanmıştır. Kıyı alanlarının yönetimi,

- Koruma, geliştirme, restore etme
- Ulusal standartlarla geliştirilmiş kıyı alanlarının birlikte değerlendirilmesi
- Yerel yönetim, devlet ve kuruluşların eşgüdümlü çalışması
- Halkın katılımının programlaştırılması ve uzlaşmacı sistem yaratma çabaları

olmak üzere 4 temel politikaya dayandırılmıştır.<sup>174</sup>

---

<sup>173</sup> Zekai Yazıcı (1987); "Türkiye'deki Deniz Kirliliği ve Türk Ekonomisi Üzerindeki Etkileri", **Çevre ve İnsan**, Sayı:3, Ankara, s.53.

<sup>174</sup> Zerrin Toprak Karaman (1998); **Çevre Yönetimi...**, s.323.

### **3. 1973 Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Sözleşme (MARPOL)**

Bu sözleşme ile kapsam biraz daha geliştirilmiş, diğer kirletici faktörlerin yanına petrol kirlenmesi de eklenerek, istenen birtakım şartlar yerine getirilmeden gemilerden denizlere petrol veya petrol karışımı sıvıların dökülmesi yasaklanmıştır.

### **4. 1975 Akdeniz Eylem Planı**

Ülkemizin de kıyısı bulunduğu Akdeniz'de Kıyı Alanları Planlaması ve Yönetimi'ne yönelik ilk adım, 1975 yılı başında Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerin bir araya geldiği toplantıda günümüzdeki 'Akdeniz Eylem Planı'nın temelini atılmasıyla gerçekleşmiştir

BM Çevre Programı, (UNEP) 1974 yılından bu yana "Bölgesel Denizler Programı" kapsamında, bazı etkinlikleri birer eylem planı olarak düzenlemektedir. Bu etkinliklerde çevre sorunları sadece deniz ortamları kapsamında ele alınmayıp, denizler ve kıyılar için sosyo-ekonomik etkileşimler de dikkate alınarak, kirlenmenin ve çevresel zararın nedenleri araştırılmaktadır. Böylece UNEP, birçok eylem planını değişik kıyı alanlarında uygulamaya geçirebilmektedir. Akdeniz Eylem Planı tasarısı, Akdeniz'de kıyısı olan 16 ülkenin katılımıyla 28 Ocak-4 Şubat 1975 tarihleri arasında İspanya'nın Barselona kentinde yapılan hükümetler arası bir toplantıda kabul edilmiştir.

Ülkemiz yönüyle, Bölgesel Denizler Programı çerçevesinde uygulanan en kapsamlı plan "Akdeniz Eylem Planı" dır. Akdeniz Eylem Planı, Stockholm Konferansı'nın ilke ve kararları doğrultusunda, genelde çevre, özelde deniz kirliliğini önleme yönünde uluslararası düzeyde sorumluluk paylaşımı ve dayanışmanın örneklerinden biridir.

Eylem Planını özetle; bilimsel inceleme ve araştırma (MED-POL Projesi) ile "Çevresel Yönetim" çalışmaları oluşturmaktadır. MED-POL, Akdeniz bölgesinde bugüne kadar ele alınmış en kapsamlı kirlilik araştırma projesidir. Bu proje Akdeniz'deki kirliliğin bilimsel açıdan incelenmesi ve araştırılması çalışmalarını kapsamaktadır. Çevresel yönetimle ilgili olarak da, kalkınma-çevre ilişkisinin dengeli

bir şekilde sürdürülmesi temelinde, bölge ülkeleri arasında tamamlayıcı bir sosyo-ekonomik planlamanın uygulanması zorunluluğu ele alınmıştır. Türkiye, MED-POL gerekleri doğrultusunda deniz suyu kalitesini izlemekte; kirliliğin karasal kaynaklarını asgariye indirmeye yönelik bir yatırım portföyü hazırlamakta; ve Akdeniz için bir Gündem 21 planının hayata geçirilmesine katkı sağlamaktadır

#### **a. Mavi Plan**

Mavi Plan, Akdeniz Eylem Planı, sosyo-ekonomik planlama boyutunun, uzun vadeli bütünleştirici planlama çalışmasıdır. Mavi Plan genel yapısı içinde, "ileriye dönük", "geniş kapsamlı" ve "eylemsel özellik" taşımaktadır. Mavi Plan üç aşamalı olarak hazırlanmıştır. 1980-1983 yılları arasında gerçekleştirilen birinci aşamada, bölgede yer alan ulusal ve uluslararası kurumlarca çevrenin ve gelişim faaliyetlerinin tanısı yapılmıştır. İkinci aşama, 1984-1986 yılları arasında gerçekleştirilen ve "Global Akdeniz Senaryoları" adı verilen çalışmalardır. 1987 yılı sonlarında gerçekleştirilen üçüncü aşama ise geliştirilen gelecek senaryolarının değerlendirilmesidir.

#### **b. Öncelikli Eylemler Programı**

Öncelikli Eylemler Programı da Akdeniz Eylem Planı'nın sosyo-ekonomik planlama boyutu içinde yer alan diğer bir unsurdur. Bu program, Mavi Planın çok kapsamlı ve uzun olması nedeniyle, üye ülkelere kısa dönemli bilimsel, teknik ve mali yardım sağlamak amacıyla başlatılmıştır.

#### **c. Özel Koruma Alanları**

Özel Koruma Alanları ise, Barselona Antlaşması'nın ekinde yer alan "Akdeniz'in Özel Koruma Alanları Protokolü"nü'nün yasal temelini oluşturduğu çalışmadır. Bu çalışmalar "Özel Koruma Alanları Bölgesel Faaliyet Merkezi" (RAC-SPA) tarafından yürütülmektedir.

Akdeniz Eylem Planı'nın çalışmaları, kurumsal yapısı gereği, taraf ülkelerin iki yılda bir yaptıkları olağan hükümetler arası toplantılarda alınan kararlar doğrultusunda gerçekleştirilmektedir. Olağan toplantılar arasındaki dönemlerde ise

çalışmalar, her altı ayda bir üye ülkelerde yapılan toplantılar şeklinde, Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi Bürosu'nca yürütülmektedir. Akdeniz Eylem Planı'nın koordinasyon ve sekreteryaya hizmetlerini ise "MED-UNIT" yürütmektedir.

#### **d. 1976 Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Barselona Sözleşmesi)**

Akdeniz Eylem Planı'nın yasal çerçevesini belirlemeyi amaçlamıştır<sup>175</sup>. Eylem Planı'nın yasal çerçevesini, 13 Şubat 1976 tarihinde kabul edilen Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi ve bu sözleşme ile ilgili olarak kabul edilen 4 adet protokol oluşturmaktadır. Bu protokoller şunlardır:

1. Akdeniz'in Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunması Protokolü,
2. Akdeniz'in Gemilerden ve Uçaklardan Vaki Olan Boşaltma Sonucunda Kirlenmeden Korunmasına Ait Protokol,
3. Fevkalade Hallerde Akdeniz'in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Mücadele ve İşbirliğine Ait Protokol,
4. Akdeniz'de Özel Koruma Alanlarına İlişkin Protokol.

#### **5. 1982 BM Konvansiyonu Denizler Kanunu (Law of Sea, LOS)**

1982 yılında 2 yıllık bir süre için imzaya açılan bu konvansiyon, temel olarak, deniz kaynaklarının tüm uluslarca dengeli bir şekilde kullanımını sağlamayı amaçlamaktadır. 1984 yılında imzaya kapanan LOS konvansiyonu ile beklenen uluslararası ilgi sağlanamamış; ABD, İngiltere ve Batı Almanya dışında ancak 119 kıyı ülkesi tarafından imzalanmıştır.<sup>176</sup>

---

<sup>175</sup> Ahmet Samsunlu (1990); "Çevre Konularına Genel bir Bakış", **Çevre ve İnsan**, Sayı:12, Ankara, s.13.

<sup>176</sup> Tuncay Kuleli (1994); **a.g.m.**, s.290.



## **6. 1985 Akdeniz’de Ortak Öneme Sahip 100 Kıyusal Tarihi Sit (Cenova Deklerasyonu)**

Barselona Sözleşmesine taraf ülkelerin 1985’te yaptıkları 4. Olağan Hükümetlerarası Toplantıda kabul ettikleri "Cenova Deklerasyonu" gereği seçilmiş ve Birleşmiş Milletler Çevre Programı tarafından yayımlanmış olan "Akdeniz’de Ortak Öneme Sahip 100 Kıyusal Tarihi Sit" listesine giren alanlardan Türkiye kıyı alanlarında yer alanlar belirlenmiş ve Kültür Bakanlığı’nın sorumluluğuna verilmiştir

## **7. Rio Zirvesi ve Gündem 21 Eylem Planı’nda Kıyı**

1992 yılında yayınlanan Rio Deklarasyonu dahilinde kabul edilen ilkeler, ülkelere ulusal ve uluslararası alanda yeni sorumluluklar ve işbirliği için yeni yükümlülükler getirmiştir. Rio’da ele alınan konulardan biri de deniz ve kıyı alanlarının korunmasına yönelik idi. Bu alanların korunmasına ilişkin sorunların da ancak çok aktörlü bir yaklaşım içerisinde çözümlenebileceği Rio Konferansı’nda sıkça dile getirilmiştir. Rio’da bu amaçla bütünleşik kıyı yönetimi düşüncesi ortaya atılmış ve bu düşünce, deniz ve kıyı alanlarının sürdürülebilir gelişimini sağlamaya yönelik bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır.

1992 yılında düzenlenen Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Komisyonu’nda kabul edilen en önemli belgelerden biri olan Gündem 21 Eylem Planı, deniz ve kıyı alanlarına ilişkin olarak ayrıntılı bir çok saptamada bulunmuştur. Gündem 21 kapsamında bu amaçla oluşturulan düzenleme ile, kıyı devletlerini, sahip oldukları kıyı alanlarını sürdürülebilir kalkınma anlayışına uygun olarak kullanma konusunda yükümlülük altına sokmaktadır. “Okyanusların, Kapalı ve Yarı Kapalı Denizler de Dahil Olmak Üzere Tüm Denizlerin Kıyı Alanlarının ve Canlı Kaynaklarının Korunması, Rasyonel Kullanılması ve Geliştirilmesi” başlığını taşıyan söz konusu düzenleme çerçevesinde, belirtilen amaçlara ulaşmak için kıyılara sahip devletler “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi” anlayışına uygun olarak bölgesel ve ulusal düzeyde gerçekleşecek bir çalışma süreci başlatmışlardır.

Deniz çevresi, global hayat-destek sistemlerinin önemli bir unsurudur. 1982 yılında yapılan ve 1994 yılında yürürlüğe giren Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde de belirtildiği gibi, uluslararası hukuk, devletlerin hak ve

sorumluluklarını tanımlamakta, deniz çevresi ve kıyı alanlarının korunması ve geliştirilmesi için ulusal, bölgesel ve global düzeyde deniz ve kıyı alanlarının yönetimi ve geliştirilmesine yönelik yeni yaklaşımlar benimsenmelidir. Kıyılara ve deniz çevresine ilişkin düzenlemeleri çağdaş bir bakış açısı ile düzenleyen bu uluslararası sözleşme, birkaç devlet dışında tüm dünya ülkeleri tarafından kabul edilmiş küresel düzeyde bir belge niteliğindedir.

Gündem 21'in 17. bölümünde deniz ve kıyı sorunlarına ilişkin olarak yer alan program alanları şunlardır<sup>177</sup>:

**a. Kıyı Alanlarının ve Özel Ekonomik Bölgelerin Bütünleşik Yönetimi ve Sürdürülebilir Gelişimi**

Kıyasal kaynaklar yerel halklar için hayati öneme sahiptir. Dünyadaki yoksulluk daha çok kıyı alanlarında yoğunlaşmıştır. Özel ekonomik bölgeler de, doğal kaynakların korunması ve geliştirilmesi açısından devletler için önemli bölgelerdir. Bunlara rağmen, kıyı çevresi dünyanın bir çok bölgesinde hızla zarar görmektedir.

Kıyı alanlarının ve deniz çevresinin bütünleşik yönetimi ve geliştirilmesi için kıyı ülkeleri;

- Tüm ilgili sektörleri içine alan entegre politikalar belirlemeli,
- Kıyı alanlarının mevcut ve planlanan kullanımını tanımlamalı,
- Proje planlama ve uygulama safhalarında önleyici ve ihtiyati yaklaşımlara başvurulmalı,
- Kıyı alanlarının ve deniz çevresinin kullanımı sonucunda kaynak değerlerindeki değişiklikleri yansıtan ulusal kaynak ve çevresel hesaplama metotları geliştirmeli ve uygulamalı,

<sup>177</sup> Trabzon Vakfı (1996); **Trabzon İli Kıyı Yönetimi**, Proje Başkanı Ruşen Keleş, Trabzon Vakfı Yayınları, Ankara, s.192-195.; Michael Keating (1993); a.g.e., s.69-73.

- Planlama ve karar verme safhalarında halkın katılımını sağlamalı,
- Kıyı kaynaklarının planlanması ve yönetimi için envanterler hazırlamalı ve bu envanterlerde habitatlar, altyapı, beşeri gelişim, eğitim, biyoçeşitlilik ve ekonomik faaliyetleri irdelemelidir.

Geleceğe yönelik planların entegrasyonunda bölgesel işbirliği de büyük bir öneme sahiptir.

### **b. Deniz Çevresinin Korunması**

Deniz çevresinin kirlenmesinde birçok kaynak rol oynamaktadır. Deniz kirliliğinin yüzde 70'i kara kökenli kaynaklardan (kasaba ve şehirler, sanayi, inşaat, tarım, ormancılık ve turizm), yüzde 10'u deniz taşımacılığından, diğer kısmı ise denize boşaltma faaliyetlerinden kaynaklanmaktadır.

Kirleticilerin başında evsel atıksu, sentetik organik bileşimler, plastik, metaller, yağlar, radyoaktif maddeler gelmektedir. Bu materyallerden bazıları zehirleyici olup, bulunduğu ortamda yavaş yavaş ayrışır ve canlılarda birikir. Kara kökenli kirlilik kaynakları aynı zamanda besin zincirinde toksite neden olmaktadır. Halen karadan kaynaklanan deniz kirliliğine ilişkin herhangi bir küresel program mevcut değildir.

Karada gerçekleştirilen birçok faaliyet de deniz çevresinde bozulmaya yol açabilmektedir. İnsan yerleşimleri, arazi kullanımı, kıyı altyapı inşaatları, tarım, ormancılık, kentsel gelişme, turizm ve sanayi bu faaliyetlerden bazılarıdır.

Denizcilik ve deniz kökenli faaliyetler de deniz kirliliğine sebep olmaktadır. Deniz taşımacılığı, kazalar ve illegal boşaltmalar sonucunda her yıl 600 bin ton petrol okyanuslara girmektedir. Bu tür kirlilikten en çok etkilenen ülkeler, Avustralya, Finlandiya, Almanya, Hollanda, Norveç ve İsveç şeklinde sıralanabilir.

Denizdeki hayatı destekleyen ve üretim sağlayan kapasiteyi korumak, iyileştirmek, bozulmayı kontrol altında tutmak ve azaltmak için ülkeler tarafından;

- deniz çevresinin bozulmasının önlenmesi, azaltılması ve kontrolü için önleyici ve ihtiyari yaklaşımlar benimsenmeli;
- önemli olumsuz etkilere sebep olabilecek faaliyetler için çevresel etki değerlendirmesi yapılmalı;
- çevresel, sosyal ve ekonomik kalkınma politikalarına deniz çevresinin korunması konusu entegre edilmeli;
- ekonomik teşvikler uygulanmalı (kirleten öder prensibi gibi); kıyıda yaşayan nüfusun hayat standartları iyileştirilmeli,
- özellikle kalkınmakta olan ülkelerin kıyı alanlarında yaşayan insanların hayat standartlarını iyileştirmek yoluyla bu insanların kıyı ve deniz ortamını korumaya yardımcı olmaları sağlanmalı,
- kanalizasyon arıtma sistemlerini inşa ve bakım ihtiyaçlarını ortaya koyarak; kanalizasyonları, balıkçılık ve su alanları ile plajlara boşaltmaktan kaçınılmalı, sanayi atıklarını da kontrol altına alarak doğru bir şekilde işleme tabi tutulmalı,
- bu kirleticileri kontrol altına almak için, kanalizasyon ve atık yönetimleri, tarım uygulamaları, madencilik, inşaat ve taşımacılık yöntemleri değiştirilmelidir.

Gündem 21'in 17. bölümünde, yukarıda sayılan taahhütlere ek olarak ülkelerin dikkat etmesi ve üzerinde düşünmesi gerekli olan konulara değinilmiştir. Bunlar;

- Denizlerde tehlikeli seviyede birikme tehdidi gösteren sentetik kimyasalların boşaltılmasını azaltmak ve yok etmek,
- Zehirli atıkların boşaltılmasını kontrol etmek ve azaltmak üzere denize boşaltma yerine karalarda güvenilir merkezi atık işleme sistemleri kurmak,

- Kargo gemilerinin kaza ve kirlenme riskini azaltmak için daha sıkı uluslararası kurallar getirmek,
- Denizlerdeki bitkilerin aşırı büyümesine sebep olarak deniz ortamını tehdit eden azotlu ve fosforlu maddelerin denize boşaltılmasını kontrol altına almak,
- Toprağın ve atıkların nehirlere ve denizlere akmasını azaltmak üzere karalarda gerekli uygulamaları yapmak,
- Çevreye daha az zarar veren pestisit ve gübreleri kullanmak, çevreye uyumlu olmayanları yasaklamak, pestisitlerin kontrolü için alternatif metotları uygulamak,
- Okyanuslara çöp boşaltmayı ve tehlikeli atıkları denizde yakmayı durdurmak, limanlardaki, marinalardaki ve balıkçı barınaklarındaki yağları, kimyasal atık ve çöpleri toplamak, gemilerden kaynaklanan kirliliği daha kuvvetli düzenlemeler ile kontrol etmektir.

Ayrıca mercan kayalıkları, bataklığa benzeyen kıyılar ve nehir ağzları, ekosistemin en fazla çeşitlilik ve üretkenlik gösteren yerlerindedir. Bu alanlar kıyıları korur ve gıda üretimi, enerji ve turizm yoluyla ekonomik kalkınmaya katkıda bulunur. Dünyanın birçok bölgesinde ekosistemler baskı ve tehdit altındadır. Ülkeler, yapılaşma gibi arazi kullanımlarından dolayı meydana gelen kıyı erozyonunu durdurucu ve doldurmayı kontrol altına alıcı ve önleyici metotlarla ekosistemleri korumalıdır.

### **c. Açık Denizlerdeki Canlı Kaynaklarının Sürekli Kullanımı ve Korunması**

Sorunların temel prensibi, düzensiz balıkçılık, aşırı kapitalizasyon, aşırı filo büyüklüğü, kontrolden kaçmak amacıyla gemilerin bayrak değiştirilmesi, yeterli kadar selektif olamayan balıkçılık cihazları, güvenilir olmayan veri tabanları ve devletler arasındaki işbirliği eksikliğidir.

Canlı deniz kaynaklarının korunmasına ilişkin olarak devletler,

- insanların beslenme ihtiyacının ve diğer sosyal ekonomik kalkınmaya ilişkin hedeflerin karşılanabilmesi için canlı deniz kaynak potansiyelini arttırmalı,
- deniz türlerini çevresel ve ekonomik açıdan maksimum verim sağlanacak şekilde muhafaza etmeli,
- selektif balıkçılık mekanizmalarının geliştirilmesini destekleyerek, hedeflenen türlerin yakalanmasında israfı azaltmalı ve hedeflenmeyen türlerin avlanmasını önlemeli,
- balıkçılık faaliyetlerini etkili bir şekilde izlemeli,
- nesli tehlikede olan deniz türlerini korumalı,
- habitatları ve ekolojik açıdan hassas diğer yöreleri korumalı,
- açık denizlerdeki canlı deniz kaynaklarına ilişkin bilimsel araştırmaları arttırmalıdır.

#### **d. Ulusal Yetki Alanındaki Canlı Deniz Kaynaklarının Sürdürülebilir Kullanımı ve Korunması**

Deniz balıkçılığında yılda 80 ile 90 milyon ton arasında balık ve kabuklu deniz hayvanı elde edilmektedir. Bu miktarın yüzde 95'i ulusal yetki dahilindeki sulardan sağlanmaktadır. Ürün miktarı geçtiğimiz kırk yıl içerisinde 5 katı kadar artmıştır.

Canlı deniz kaynakları önemli bir protein kaynağıdır ve bunların kullanımı özellikle yerel halk için oldukça önemlidir. Ulusal yetki dahilindeki alanlarda yürütülen balıkçılık, aşırı avlanma, yabancı filoların izinsiz girişi, ekosistemlerin zarar görmesi, büyük filolar, yeterince seçici olmayan balıkçılık cihazları, güvenilir olmayan veri tabanları ve küçük çaplı balıkçılık ile büyük çaplı balıkçılık faaliyetleri arasında artan rekabet gibi önemli sorunlarla karşı karşıyadır. Balık stoklarının durumu hakkındaki yetersiz bilginin yanında aşırı avlanmaya karşı ülkeler arasında çok az işbirliği vardır.

Önemli ekolojik fonksiyonları olan, kıyı korunmasına katkı sağlayan ve gıda enerji, turizm ve ekonomik kalkınmada önemli rol oynayan mercan resifleri ve diğer

deniz ve kıyı habitatları da hem insan faaliyetleri hem de doğal sebepler nedeniyle tehdit altındadır.

Ülkeler, balıkların, balina, yunus ve fok gibi deniz memelilerinin dahil olduğu deniz hayatının korunması ve sürdürülebilir şekilde kullanılabilmesi için kendilerini taahhüt altına sokmaktadır. Bu taahhütler ışığında ülkeler;

- Yerli halkın ihtiyaçlarını hesaba katarak, denizlerin sürdürülebilir bir şekilde kullanılmasına yönelik politikalar belirlemeli,
- Uluslararası işbirliği ve koordinasyonu sağlamak üzere balıkçılık yönetimine ilişkin anlaşmalar yapmalı,
- Yeni balıkçılık uygulamalarının çevresel etkisini değerlendirmeli ve uyumlu balıkçılık teknolojilerini kullanmalı,
- Dinamit, zehirlenme ve diğer bozucu balıkçılık uygulamalarını yasaklamalı,
- Mercan kayalıkları, nehir ağzları, bataklıklar ve sulak alanlar, balık yumurtlama ve yavru büyüme alanları gibi belli alanları koruma altına almalı,
- Denetimleri arttırarak balıkçılığı koruyucu kurallara uymayan gemilerin denize açılmalarını engellemeli ve açık denizlerde ağ sürerek avlanan büyük balıkları kontrol etmelidirler.

#### **e. Deniz Çevresinin Yönetimi ve İklim Değişikliğine İlişkin Belirsizlikler**

Deniz çevresi iklim ve atmosferik değişikliklere karşı oldukça hassastır. İklim değişikliğinden kaynaklanan küresel ısınma, deniz seviyesinin yükselmesine yol açmakta, düşük oranlı bir yükselme ile de olsa küçük adaların ve alçak kıyıların

önemli ölçüde zarar görmesine neden olabilmektedir<sup>178</sup>. Günümüzde dünya nüfusunun yarısından fazlasının kıyıya 60 km. mesafedeki sahil şeridi içerisinde yaşadığı ve bu oranın 2020 yılında dünya nüfusunun dörtte üçüne ulaşacağı dikkate alınır, deniz seviyesinin yükselmesi ve ultraviyole radyasyonun artmasının deniz çevresi üzerindeki etkilerini değerlendirebilmek için acil çözümlere ve ayrıntılı verilere ihtiyaç vardır.

Özellikle küçük adalardan oluşan kalkınmakta olan ülkeler büyük bir tehdit altındadır. Bazıları tamamen su altında kalma tehlikesi içerisinde. Dünyada çoğu tropik ada, günümüzde iklim değişikliği ile birlikte siklon, fırtına ve tayfunların sıklığının ön etkileri ile karşı karşıyadır. Bu ülkeler, beklenmedik deniz seviyesi yükselmesine karşı planlama yapabilmek için yardıma ihtiyaç duymaktadırlar.

Deniz seviyesinin yükselmesinin etkileri<sup>179</sup>;

- Deniz seviyesinin altındaki alanların ve sulak alanların su altında kalması,
- Kıyı erozyonunun artması,
- Kıyıların sellere karşı savunmasızlığının artması,
- Kıyıların bütünlüğünün tehdit altında kalması,
- Irmakların, nehirlerin ve yer altı sularının tehdit altında kalmasıdır.

Kıyı ekosistemlerindeki olası değişiklikler, kuşların veya yavru balıkların yaşam ortamlarının yok olması, körfezlerdeki balıkların yemlerini sağladıkları organik materyallerin üremesinde azalmalara neden olacaktır. Deniz seviyesindeki çok ani ve hızlı değişimler, kıyı ekosistemlerini yok edebilecek veya zarar verebilecektir. Bu da mercan kayalıklarının su altında kalması, biyolojik çeşitlilikteki

---

<sup>178</sup> II. Dünya İklim Konferansı'nda açıklanan "Business as Usual" senaryosunun gerçekleşmesi halinde günümüz ile 2025-2050 yılları arasında atmosferde ikiye katlanan CO<sub>2</sub>'nin etkisi küresel ortalama sıcaklık 1,5 °C ile 4.5 °C ve 2050 yılında 0.3-0.5 m, 2100 yılında ise 1 m. kadar deniz seviyesinin yükselmesine neden olacaktır. 1990 yılında gerçekleştirilen Uluslararası İklimsel Değişiklikler Paneli'nde (IPCC) belirtildiği üzere deniz seviyesi yerel jeolojik hareketlerin neden olduğu bölgesel değişikliklerle her 50 yılda ortalama 6 cm. yükselmektedir.

<sup>179</sup> T.C. Çevre Bakanlığı (1998); a.g.e., Ankara, s.32.



azalmalar, ekonomik ve kültürel değerleri olan birçok türün yaşam döngüsünün zarar görmesine neden olacaktır.

Deniz seviyesinin yükselmesinin en önemli sosyo-ekonomik etkisi, yoğun kullanımı ve yoğun nüfusa sahip kıyı düzlüklerinin su altında kalmasıdır. Örneğin Mısır'da deniz seviyesinin 1 m. yükselmesi Mısır'ın verimli topraklarının % 12-15'inin sular altında kalmasına neden olacaktır. Bangladeş'te bu oran yüzde 14'tür.

İklim değişikliğini ve iklim değişikliğinin kıyı ve deniz kaynakları üzerindeki etkilerine ilişkin araştırma ve enformasyonun global düzeyde alışverişini sağlamak üzere, ölçüm, veri toplama ve veri değerlendirme teknikleri standartlaştırılmalıdır.

#### **f. Bölgesel / Uluslararası İşbirliği ve Koordinasyonun Güçlendirilmesi**

Uluslararası işbirliği ulusal çabaların desteklenmesinde önemli rol oynamaktadır. Deniz ve kıyı alanlarına ilişkin program alanlarının uygulanabilmesi için ulusal, bölgesel ve global düzeyde etkili kurumsal düzenlemelere ihtiyaç vardır. Birleşmiş Milletler bünyesinde ve dışında deniz konularında uzman birçok kurum vardır. Bu kurumlar arasındaki işbirliği ve koordinasyon artırılmalı ve güçlendirilmelidir.

Gelişmiş ülkeler, kültürel, biyolojik ve ekonomik kaynakların korunması ve bu değerlerin bir envanterinin çıkarılması için destek sağlamalıdır. Muhtemel iklim değişikliği ve deniz seviyesinin yükselmesi dikkate alınmalıdır.

#### **g. Küçük Adaların Sürekli ve Dengeli Kalkınması**

Küçük adalar, birçok eşsiz bitki ve hayvan türünü barındırmanın yanı sıra, ada kaynaklarını iyi yönetmeyi bilen zengin ve çeşitli yerli kültürlerle de sahiptir. Küçük adalar, sınırlı kaynakları, coğrafik açıdan dağınıklıkları, izole olmaları ve ekolojik açıdan hassas olmaları sebebiyle sürekli ve dengeli kalkınma yolunda birçok engelle karşı karşıyadırlar. Global ısınma ve deniz seviyesindeki yükselme, ada topraklarının bir bölümünün ya da tamamının yok olmasına sebep olabilecektir.

Böyle küçük ulusların kalkınma seçenekleri de sınırlı olup yapmaları gereken noktalar şu şekilde belirtilmiştir:

Taşıma kapasitelerini, yani uzun vadede ekosistemlerin ne derecede bir kullanmayı kaldırabileceğini araştırmak,

Kaynakların çok yönlü şekilde kullanılmasını öngören, çevre ve ekonomi planlarını bütünleştiren, kültürel ve biyolojik çeşitliliği ve soyu tehlike altında olan türler ile deniz habitatlarını koruyan sürdürülebilir kalkınma planları hazırlamak,

Sürdürülebilir nitelikte olmayan mevcut politika ve uygulamaları gözden geçirmek ve değiştirmek, hayati ada ekosistemlerini tehdit eden ve bu yüzden bırakılması gereken teknolojileri belirlemektir.

## **8. Kıyılara İlişkin Olarak Rio ve Gündem 21'in Değerlendirilmesi**

1992 Rio Konferansı ve kabul edilen ilkeleri, bütünleşik kıyı yönetimi düşüncesini, kıyılar ve denizlere ilişkin alanların sürdürülebilirliğini sağlamak yolunda bir araç olarak sunması, konuya daha sistemli bir şekilde yaklaşılması bakımından bir dönüm noktası olarak nitelendirilebilir.

"Münhasır Ekonomik Bölgeler de Dahil Olmak Üzere Kıyı Alanlarının Bütünleşik Yönetimi ve Sürdürülebilir Gelişimi" başlığı altında bütünleşik kıyı yönetimi ilkeleri ve modelleri belirtilmiştir. Bu düzenlemeyle kıyılara sahip devletler, kendi ulusal yetki alanlarına giren kıyı ve deniz kaynaklarının bütünleşik yönetimi ve sürdürülebilir gelişimi bir görev olarak kabul etmektedirler. Çok aktörlü bir yaklaşımın savunulduğu konferansta, ülkeler, tüm sektörlerin içinde bulunduğu ve ortak bir çalışmayı ifade eden bütünleşik bir kıyı politikası ve karar alma mekanizması oluşturmak, koruyucu politikalar belirlemek, kıyı kaynak envanterleri çıkarılarak çevresel muhasebelerini oluşturmak, sektörler arasında iletişimi en üst düzeyde tutabilmek için katılımcı bir planlama ve enformasyon sistemleri oluşturmak konularında taahhütlerini ortaya koymuşlardır.

Konferansta, yerel ve ulusal düzeyde bütünleşik bir kıyı yönetiminin gerçekleştirilebilmesi için aralarında eşgüdüm sağlanması gerekli konular da ortaya konmuştur<sup>180</sup>. Bu konular;

- Arazi ve su kullanım planları ile yerleşim politikalarının, sürdürülebilir bütünleşik kıyı ve deniz yönetimi plan ve programlarının, kritik alanları belirleyen kıyı profillerinin ve acil durum planlarının hazırlanması ve uygulanması ile çevresel etki değerlendirmesinin yapılması ve sonuçlarının izlenmesi,
- Yerleşim alanlarında çevrenin korunması için gerekli arıtma ve altyapı tesislerinin yapılması ve iyileştirilmesi, çevre sorunu oluşturan etkenlerin periyodik olarak izlenmesi, tahrip olmuş doğa alanlarının iyileştirilmesi,
- Sürdürülebilir gelişmeye yönelik kıyı alanlarını etkileyen konulara ilişkin (turizm, balıkçılık, sanayi, tarım, kentleşme vb.) programların bütünleştirilmesi,
- İnsan kaynaklarının geliştirilmesi, eğitim, bilinçlendirme ve bilgilendirme programlarının hazırlanması, çevre uyumlu teknolojilerin kullanımının teşviki ve çevre kalite ölçütlerinin geliştirilerek uygulanmasıdır.

Gündem 21'in 17. bölümünde yer alan düzenlemelere bakıldığında ise, aslında 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde belirtilen düzenlemelerin bir uygulaması niteliğinde olduğu görülmektedir. Gündem 21'in 17. bölümünde yer alan "Kıyı Alanlarının ve Özel Ekonomik Bölgelerin Bütünleşik Yönetimi ve Sürdürülebilir Gelişimi" ile "Ulusal Yetki Alanındaki Canlı Deniz Kaynaklarının Sürdürülebilir Kullanımı ve Korunması" başlıklı program alanları, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin "Münhasır Ekonomik Bölge"ye İlişkin V. Bölümünün uygulanmasına yönelik iken; Gündem 21'de yer alan "Deniz Çevresinin Yönetimi ve İklim Değişikliğine İlişkin Belirsizlikler" başlıklı program alanı, Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin "Deniz Çevresinin Korunması"na ayrılan XII. Bölümünün uygulanmasına ilişkin konuları içermektedir<sup>181</sup>.

<sup>180</sup> Şule Güneş vd. (1998); "Rio Sonrası Entegre Kıyı Alanları Yönetimi, Türkiye Deneyimi", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara, s.26.

<sup>181</sup> Borgese E. M. (1995); **Ocean Governance and United Nations**", Halifax, N.S: Canada. Bu bilgi, Şule Güneş vd. (1998); **a.g.m**, s.25'te kaynak olarak gösterilmiştir.

\* \* \*

Birleşmiş Milletler Çevre Örgütü'nün Bölgesel Denizler Programı (Regional Sea Program, RSP) ve Küresel Çevre Programı (Global Environmental Facility, GEF) tarafından desteklenen Karadeniz Çevre Programı (Black Sea Environmental Programme, BSEP) bu konuda uluslararası düzeyde atılan diğer önemli adımlar olmuştur.

Akdeniz'de Kıyı Alanları Planlaması ve Yönetimi kapsamında ilk dört pilot proje; İzmir Körfezi, Kastela Körfezi (eski Yugoslavya), Rodos Adası ve Suriye Kıyı Kesimi'nde gerçekleştirilmiştir. İkinci grup KAY programları 1992 yılında Arnavutluk Kıyıları, Fuka Bölgesi (Mısır), ve Sfax Bölgesi (Tunus) için oluşturulmuştur. 1993 yılında ise Cezayir ve Fas'ta iki programa daha başlanması kararlaştırılmıştır. Ayrıca aynı yıl Malta, İtalya ve İsrail'de de KAY Planı hazırlanması hedeflenmiştir.

Ayrıca güncelliği açısından Avrupa Topluluğu düzeyinde bir dizi somut eylemleri içeren "Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi İçin Avrupa Stratejisi"ne de değinmek uygun olacaktır.

### **9. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY) İçin Avrupa Stratejisi<sup>182</sup>**

Avrupa Topluluğu'nun geliştirmiş olduğu "Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY) İçin Avrupa Stratejisi"nde söz konusu eylemler şunlardır.<sup>183</sup>

#### **a. Üye Ülkelerde ve Bölgesel Denizler Düzeyinde Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Etkinliklerini Özendirmek ve Desteklemek**

Avrupa Topluluğu (AT), bütünleşik kıyı yönetimini, yol göstererek bunların uygulanması için parasal özendirme araçları sağlayarak destekleyecektir. Her üye ülke, bütünleşik kıyı alanları yönetimini uygulamak için seçecekleri yol ve araçlar konusunda tümüyle esnek olacaktır.

---

<sup>182</sup> Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ifadesi bundan sonraki bölümlerde BKAY kısaltılmış şekliyle ifade edilebilir.

<sup>183</sup> Erdal Özhan (2001); "Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi İçin Avrupa Stratejisi" **Bütünleşik Kıyı Yönetimi Alt Grubu Raportör Raporu**, Deniz ve Denizaltı Kaynaklardan Yararlanma Teknolojileri Çalışma Grubu, Tübitak, Ankara.

AT, mevcut INTERREG III ve URBAN programı dışında LIFE III gibi öneri halindeki yeni araçlarla bütünleşik kıyı alanları yönetimini uygulayacak olan ülkelere finansman desteği sağlayacaktır. Deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı ve balıkçılık ile kıyı yönetimi arasında uyumlu bir işbirliği kurmak için, yeni çıkartılan Balıkçılığı Yönlendirmek İçin Parasal Kaynak (FIFG) düzenlemesi de finansal destek oluşturmaktadır.

#### **b. AT Politikalarını Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ile Uyumlu Yapmak**

Kıyı alanlarını etkileyen AT politikalarının kıyı yönetimine ilişkin kurallara saygı göstermesini, kıyı alanlarıyla ilgilenenler ve bu alanlardan etkilenenler arasında etkili bir diyalog kurulmasını ve bütünleşik kıyı alanları yönetimi ile AT sektörel politikaları arasında uyum sağlanması amacıyla Avrupa Komisyonu'nun servisleri içerisinde sürekli bir süreç oluşturulacaktır. "Kıyı Alanlarını Değişiminde AT Politikalarının Etkisi" ve "Bütünleşik Kıyı Yönetimi üzerine Avrupa Komisyonu Ortaya Çıkarma Programından Alınan Dersler", bu uyumun sağlanmasına hizmet edecek iki teknik belgedir. BKAY ile uyumlandırılacak bu politikalar, doğa politikası, taşıma politikası, dış politika, ÇED politikası, balıkçılık politikası, su politikası, kırsal alanlarının geliştirilmesi politikası, deniz kirliliği politikasıdır.

#### **c. Avrupa'da Kıyılarla İlgilenenler / Etkilenenler Arasındaki Diyalogun Geliştirilmesi**

Ortak bir gelecek geliştirmeye hizmet edecek böyle bir diyalogun kurulması, kıyı alanlarının planlanması ve yönetimi için bir Avrupa görüşü üzerinde uzlaşmak amacıyla bir araya gelecek kesimleri arasında etkileşimi ve eşgüdümü artıracaktır.

#### **d. En iyi Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Uygulamalarını Geliştirmek**

AT, en iyi bütünleşik kıyı alanları yönetimi uygulamalarını geliştirmek amacıyla yerel düzeydeki kapasite artırımına destek verecektir. Ayrıca yerel yönetimler ve diğer toplum kesimlerindeki uygulayıcılar arasında bütünleşik kıyı alanları yönetimine ilişkin "ortak bir dil" oluşturulmasına ve bu uygulayıcılar arasında bilgi ve deneyim aktarımının gerçekleştirilmesine katkıda bulunulacaktır. Bunun için

bir kıyı alanları uygulayıcıları ağının oluşmasına destek verecektir. Bu ağ, araştırma sonuçlarının ve bilimsel verilerin ve aynı zamanda iyi bölge yönetimiyle ilgili bilgilerin yayılması için bir kanal oluşturacaktır.

#### **e. Kıyı Alanlarıyla İlgili Bilgi Oluşturmak**

AT, hem doğa bilimleri hem de sosyal bilimler açısından, kıyı alanlarıyla ilgili yararlı bilgilerin oluşturulmasına destek olmayı sürdürecektir. Komisyon, veri tabanlarının geliştirilmesini ve Avrupa düzeyinde kullanılabilen bilgilerin ortaya çıkarılmasına yardımcı olacaktır ve AT tarafından desteklenen kıyı alanlarıyla ilgili araştırmaların, her düzeydeki son kullanıcıların gereksinmelerine uygun içerikte, biçimde ve zaman diliminde bilgi oluşturmasını sağlayacaktır.

#### **f. Bilginin Yayılması ve Kamu Bilincinin Artırılması**

Avrupa Komisyonu, sahip olduğu bilgi ve verilerin kıyı plancısı ve yöneticilerine, güvenilir ve bütünlük bir şekilde aktarılması için araçlar geliştirecektir. Ayrıca katılımcı bir kıyı yönetimine ulaşmak için, özel sektör ve halka da bilginin yayılması sağlanacaktır.

Elde edilen bilgi ve verilerin, plancılara, yöneticilere, özel sektöre ve halka ulaştırılması, kurulacak bir "Avrupa Kıyı Alanları Araştırma Ofisi" ile sağlanacaktır.

#### **g. Stratejinin Uygulanması**

Bu strateji, farklı bölgelerdeki farklı koşulları birleştiren, esnek ve geliştirilebilir bir araçtır. Zamana bağlı olarak değişen koşullar bu politika belgesinin değiştirilmesi ve ekler yapılması ihtiyacını ortaya çıkaracaktır. Buradan hareketle Avrupa Komisyonu, 2003 yılında "Bütünlük Kıyı Alanları Yönetimi İçin Avrupa Stratejisi"nin ilk değerlendirmesini yapacaktır.

## D. Kıyılar ve Ulusal Faaliyetler

### 1. Ülkelerin Kıyı Alanları Yönetimi'ne Ulusal Açıdan Yaklaşımı

Kıyıların kontrol dışı bırakılmayacağı ve kurusal bir program çerçevesinde yürütülmesi gerekliliğini fark eden kıyı devletleri, bir yandan uluslararası anlamda faaliyet gösteren organizasyonlara üye olmakta, bir yandan da ülkesel anlamda kendilerine özgü kıyı yönetim programları oluşturma çabası içine girmektedirler.

Kıyı yönetimine ilişkin ABD, İngiltere, Fransa, Hollanda, Kanada, Avustralya ve İspanya gibi birçok ülke kendi ulusal programlarını oluşturmuşlardır. Ancak bu ülkelerin pek çoğunda kıyısız sorunları çözmeye yetkili bir kuruluş ya da genel bir görüş mevcut değildir. Kıyı yönetim modelleri genel anlamda, üniversitelerin araştırma konuları içinde önemle yer almakta, ancak konuya en genel anlamıyla kirlilik ve biyoçeşitlilik açısından bakılmakta, yönetsel mekanizmalar ikinci planda bırakılmaktadır.

Bugün birçok batı ülkesi, örneğin Fransa, İngiltere ve İtalya, kıyılarda doğal niteliklerini koruyan alanları çeşit yollarla kamu adına kazanmanın ve bu alanları tüm doğal yapısını koruyarak kullanıma açmanın metotlarını araştırmaktadırlar. Bu ülkelerde kıyılar, kentleşme, endüstrileşme, turizm ve ikinci konutlar tarafından işgal edilmiş ve kıyılarda kamuya ait, doğal yapısı korunmuş, herkese açık dinlenme ve eğlence alanları çok azalmıştır. Kıyılar bir çok ülkede hızla tüketilmektedir. Bu nedenle kalan kıyı parçalarının da benzer gelişmelerle yok edilmesini önlemek amacıyla bu ülkelerde bazen satın alınarak bazen kamulaştırılarak kamu mülkiyetine geçirilmesi ve bu yolla korunmasına çalışılmaktadır.

Birçok ülke kendi kıyılarında kentsel büyüme ve gelişmenin ortaya çıkaracağı gelişmeleri denetleme gereğini duymuş ve hazırladıkları bölge planlarında ikinci konutları da içeren politikalar geliştirmişlerdir. Örneğin 1980'li yıllarda Stockholm için hazırlanan planda, kent merkezinden 1 saatlik uzaklık kadar olan kıyı kesimlerinde ikinci konut yapımı sınırlandırılmış, bu alanlar Stockholm'ün 2000 yılındaki sürekli nüfusu için rekreasyon alanları olarak ayrılmıştır<sup>184</sup>. Böylece ikinci konutlarla Stockholm arasında bir bölgenin, dinlenme ve eğlence etkinlikleri için

<sup>184</sup> Cemal Arkon (1989); a.g.e., s.102.

ayrılması düşünölmüştür. Benzer politikaların gelecek için düşünölməsi kaçınılmazdır.

KAY'a ilişkin olarak dünya üzerinde ulusal çabalara yönelik 2 genel yaklaşım uygulanmaktadır. Amerikan ve İngiliz modelleri olarak geçen bu iki yaklaşımdan Amerikan modeli, resmi yaptırımları daha fazla olan ve daha merkezîyetçi bir model iken, İngiliz modeli, merkezîyetçi yapının etkisinin daha az olduğu, ancak çok başlılığın getirmiş olduğu görev ve yetki karmaşası nedeniyle kıyı sorunlarının çözümlüne ilişkin önlemlerin yetersiz kaldığı bir model olarak görölmektedir.

Özellikle 1970'lerden sonra dünyadaki birçok kıyı kenti, kıyı geliştirme projeleri başlatmış durumdadır. Kıyıların yeniden keşfi anlamında kentsel gelişme projelerini uygulayan ABD kıyı kentlerine örnek olarak, Baltimore, Boston, San Antonio, San Francisco, Seattle ve New York verilebilir. Özellikle New York dünyanın en önemli liman kentlerinden biri olarak kentsel gelişme projelerinin en başarılı uygulamalarına sahne olmuştur. New York'u oluşturan 5 bölgeden biri olan Manhattan'da 2 proje literatürde yerini almıştır.<sup>185</sup> Birincisi, South Street Seaport'tur. Güney Manhattan'ın doğu kıyısında yer alan. koruma ve kentsel canlandırma sorunlarına turistik ve ticari nitelikte bir çözümün önerildiği bir kentsel yenileme örneğidir. İkinci proje olarak görölen Battery Park City ise, yine Güney Manhattan'ın batı ve güneybatı kıyısında yer alan ve özgün bir örgütlenme modeli içeren bir kentsel tasarım projesidir. Dolgu alanda üretilen büro, ticaret ve konut kullanımların içeren bu alan, çağdaş yaşam tarzının açık mekanları ile donatılmış olması nedeniyle şimdilerde kentin en popüler konut bölgesi durumundadır. Bu iki örnek, birbirleriyle bağlantılı olarak tasarlanmamakla birlikte Manhattan adasının güneyinde suyla ve kıyıyla ilişkisi olan ender açık alanları içermektedir.

Kıyılara ilişkin ülke deneyimleri OECD'ye üye ülkeler tarafından rapor edilmiştir.<sup>186</sup> OECD ülkelerinde kıyı alanları yönetimine bütünleşik bir anlam kazandırma amacı güden çalışmalar şunlardır:<sup>187</sup> Türkiye (İzmir Körfezi), Avustralya

---

<sup>185</sup> Zuhâl Ulusoy (2001); "Kıyılar ve Kıyı Gelişim Projeleri", XXI, Mimarlık Kültürü Dergisi, Ocak-Şubat Sayısı, s.149.

<sup>186</sup> Bu konuda bkz. OECD (1993); "Integrated Coastal Zone Management and Living Marine Resources", **Integrated Policies**, Paris, s.87.

<sup>187</sup> OECD (1993); "Coastal Zone Management", **Integrated Policies**, Paris, s.32.



(Güneydoğu Tazmanya), Kanada (Fraser Nehri), Fransa (Seine Halici'nde Kirlilik Kontrolü), Finlandiya, İsveç, Danimarka, Almanya (Helsinki Konvansiyonu), Yunanistan (Messolonghi-Aitolikon Kıyusal Sulak Alanı), İtalya (Venedik Kıyı Gölü), Japonya (Seto İç Denizi), Hollanda (Doğu Scheldt Haliç Çalışması), Yeni Zelanda (KAY Problemlerine Kurumsal Bir Yanıt Çalışması), Norveç (Lenka Projesi), Portekiz (Aveiro Gölü Halici), İsviçre (Cenevre Gölü), Birleşik Krallık (Doğu Dorset ve Hampshire Kıyı Yönetimi), Amerika Birleşik Devletleri (Chesapeake Körfezi) ve Eski Yugoslavya (Kastela Körfezi).



Tablo 2'de kıyı yönetimi ile ilgili olarak dünyadaki yaklaşım ve gelişmeler değerlendirilmiştir:

**Tablo 2. Kıyı yönetimi ile ilgili olarak dünyadaki yaklaşım**

Sektörel Girdiler	Düzeyler	Bölümler	Faaliyetler	Çıktılar	Politik Kararlar
Başlangıç bilgileri: Geçmiş kararlar, yeni kararlar, dış etkiler (baskı, müdahale vb.)	BAŞLANGIÇ	KIYI YÖNETİMİ MODELİNİN BAŞLATILMASI	Kıyı Yönetim Programına ilişkin teklif edilen girişimler	Kıyı Yönetim Programını hazırlayıcı teklifler	Kıyı Yönetim Programının başlatılması
Sektörel sorunların tanımlanması	PLANLAMA	HAZIRLAYICI FAALİYETLER	Kıyı alanının belirlenmesi, kesişen sektörel sorunların belirlenmesi, genel hedef ve konuların teklifi, stratejilerin belirlenmesi, yasal, mali ve kurumsal isteklerin belirlenmesi	Kıyı profili  Kıyı Yönetimi Programı	Kıyı Yönetim Programının ve sürekliliğinin uzun dönem için temin edilmesi
Sektörel analiz ve gelecek senaryosu		ANALİZ VE GELECEK SENARYOSU	Konuyla ilgili yeni çalışmalar, doğal sistemlerin, sosyo- ekonomik sistemlerin analizi, gelecek ile ilgili senaryo	Alternatif senaryo	-
Sektörel hedef ve stratejilerin belirlenmesi		HEDEF VE STRATEJİLERİN BELİRLENMESİ	Sektörel teklifler ve kesişen sektörel hedefler ve konular, alternatif stratejiler, yasal teklifler, mali ve kurumsal düzenlemeler, seçilen stratejilerin değerlendirilmesi	Yönetim stratejileri	Kabul edilmiş hedefler, objektifler ve stratejiler
Sektörel plan ve projeler		BÜTÜNLEŞTİRİLMİŞ, KAPSAMLI PLAN VE YÖNETİM SİYASALARI (METOT)	Toprağın ve denizin kullanımının tahmini, yasal, kurumsal ve mali araçların (ÇED vb.) kullanılması	Bütünleşik kıyı master planı	Kıyı Yönetim Programının master planı ve ilgili politikalarda bütünleştirilmesi
Sektörel planlar (taahhütler)	UYGULAMA	PLANLARIN UYGULANMASI	Düzenleyici ekonomik ve çevre koruma araçlarının kullanılarak gelişmenin kontrolü, kurumların uyumlaştırılması	ÇED çalışmaları	Kalkınma için uygun görülen ekonomik araçların kullanılması
Sektörel izleme ve kontrol		İZLEME VE DEĞERLENDİRME	Uygun araç ve politikaların gözden geçirilerek yeniden tanımlanması	Değerlendirme	Kıyı Yönetim Programı sürecinin güncelleştirilmesi

**Kaynak:** United Nations Environment Programme, Priority Actions Programme (1993); "Guidelines for Integrated Coastal and Marine Areas Management", Second Draft, pp.19. Bu tablo, Zerrin Toprak Karaman (2001); "Türkiye'de Kıyı Yönetimine Katılım Analizi", **Türk İdare Dergisi**, Mart, Sayı:430, Ankara, kaynağından aktarılmıştır.

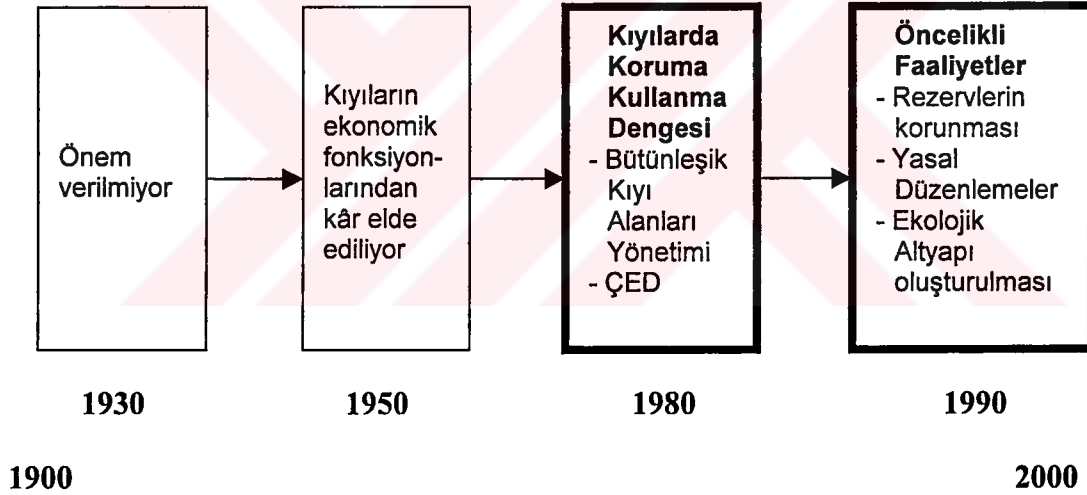
## 2. Avrupa'da Kıyı Alanları Yönetimi'nin Gelişme Süreci

Avrupa'ya baktığımızda, kıyılar ve kıyı korumacılığının önemi ve bunların planlama ve yasama süreçlerine katılması, son 60 yıl içerisinde olmuştur. Aşağıda Kuzeybatı Avrupa, Güney Avrupa ve Doğu Avrupa'da gelişmeler ayrı ayrı açıklanmıştır.<sup>188</sup>

### a. Kuzeybatı Avrupa (Hollanda Örneği)

Şekil 3'de Kuzeybatı Avrupa'da kıyılar ve kıyı korumacılığına verilen önemin ve bunun planlama ve yasa faaliyetlerine konu olma süreci şematize edilmiştir:

Şekil 3. Kuzeybatı Avrupa'da Kıyıların Planlama ve Yasama Faaliyetlerine Konu Olma Süreci



**Kaynak:** F.van der Meulen, H.A.Udo de Haes (1996); "Nature Conservaton and Integrated Coastal Management in Europe:Present and Future", **Landscape and Urban Planning**, Vol:34, Elsevier,Netherland, s.402. Koyu çerçeveli kareler şimdiki durumu ifade etmektedir.

Literatürde bu gelişmeye uygun olarak verilen örneklerden birisi de "Hollanda kumsalları"dır. İçme suyuna yönelik ilgi, özellikle ülkenin yoğun bir kirliliğe maruz kalan batı kesiminde kendini göstermiştir. Çünkü o dönemlerde kumsalların

<sup>188</sup> F.van der Meulen, H.A.Udo de Haes (1996); "Nature Conservaton and Integrated Coastal Management in Europe:Present and Future", **Landscape and Urban Planning**, Vol:34, Elsevier,Netherland, s.403.

büyük bir kısmı, içme suyu şirketleri tarafından yönetiliyordu. Gelişme süreci 4 aşama olarak açıklanabilir:

1. Aşama: Bu aşamada doğanın ve kıyıların planlama ve yasama faaliyetlerine katılmasına yönelik bir ilgi yoktu. Ama yine de içme suyu kaynaklarının ekonomik önemi ve kirletilmemiş kaynakların güvenliği açısından kumsallarda bina ve yolların inşa edilmesine izin verilmiyordu.

2. Aşama:1950'lerde ise içme suyuna olan ilgi oldukça artmıştı. Artan talebe bağlı olarak yüzey suları kumsallar üzerinde açılan alanlara yapay olarak doldurulmaya başlanmıştı, bu da nehir sularından sağlanıyordu. Suya olan ihtiyaç artık doğanın korunmasına yönelik bir tehdit oluşturmaya başlamıştı. Otoyol yapımına yine izin verilmiyordu, çünkü yapılacak inşaatlar içme suyu kaynaklarının kirlenmesine yönelik potansiyel bir risk taşıyordu. Yani kıyılar ekonomik faaliyetlerden elde edilen kazançlar uğruna korunuyordu ve hala kıyıların planlanması ve yasal düzenlemelere tabi tutulması konusu ikinci plana itiliyordu. Kumsallar ötrofik nehir suları nedeniyle giderek kurak bir hal almaya başlamıştı. Kumsalların jeohidrolojik yapısı ve bitki örtüsü çok büyük oranda olumsuz değişimlere uğramıştı.

3. Kumsallar üzerinde faaliyet gösteren içme suyu şirketlerinin neden olduğu bu gelişmelere bağlı olarak, kıyı korumacılığı ve içme suyu talebine yanıt verme faaliyetlerini dengeli bir şekilde uyumlaştırmaya yönelik bir yönetim politikası geliştirildi. Bu süreç de hükümet ve hükümet dışı kuruluşların işbirliğiyle gerçekleştirildi. Birçok kumsalda ÇED'ler ve Bütünleşik Kıyı Yönetimi'ne yönelik planlar yürütülmeye başlandı. Ulaştırma ve Çalışma Bakanlıkları "Kıyısız Savunma" adlı multidisipliner bir çalışma yaptılar. Kıyısız savunmaya yönelik 1990-2090 yılları arasındaki 100 yıllık bir periyodu kapsayan 4 senaryo geliştirdiler. Bu senaryolar geliştirilirken, doğa, rekreasyon, içme suyu ihtiyacı, endüstri faaliyetleri ve barınma gibi konular dikkate alındı. Her bir senaryo için bu konulara yönelik maliyetler hesaplandı ve bu bilgiler ışığı altında Kıyısız Savunma'ya yönelik ulusal bir politika oluşturuldu.

4. Aşama: 1990'ların başında, kıyıların planlanması ve yasal yönden düzenlenmesi konusu çok daha fazla önem kazandı. Hollanda hükümeti, ana

fonksiyonları nedeniyle tüm kıyusal kumsalların koruma altına alındığını ilan etti. Tüm faaliyetler, "2000'e Gelmeden Doğanın Korunması Sözleşmesi" altında yer aldı. Hükümet, 1990 yılında Tarım, Doğa Yönetimi ve Balıkçılık Bakanlığı tarafından hazırlanan bir "Doğa Politikası Planı" yayınladı. Bu planın giriş kısmında, kıyı alanları, ulusal ekolojik network'ün bir parçası olarak kabul edildi. Bu planla ulusal ve uluslararası sürdürülebilir ekosistemlere yönelik uygun ve tutarlı bir network oluşturuluyordu. Aynı zamanda içme suyu şirketleri de doğaya en az zararlı içme suyu sağlamaya yönelik alternatif çalışmalarda bulunuyorlardı.

Danimarka ve Birleşik Krallık'ta da benzer kurumsal gelişmeler yaşanmıştır.

Danimarka'da yapılan çalışmalar içerisinde, "Doğa Koruma Sözleşmesi"nden söz edilebilir. Bu sözleşme, biyotopların genel korunma ölçütleri ve ayrılmış bölgelerin korunmasına yönelik direktifleri içeriyordu.

Birleşik Krallık'ta ise National Trust kıyı alanlarına ilişkin özel bir program içeriyordu. İngiltere ve Galler kıyılarının %30'unu oluşturan Heritage kıyıları, gelişmemiş kıyıları olmasına rağmen her geçen gün bozulan yapı nedeniyle etkilenerek kayıplara uğramaktadır.

### **b. Güney Avrupa (İspanya Örneği)**

Kıyı korumacılığına yönelik planlama ve yasama faaliyetleri süreci, Güney Avrupa'daki Akdeniz ülkelerinde, Kuzeybatı Avrupa'ya göre farklılıklar göstermektedir. Ekonomi, ekolojik kaynakların kayıplarına etki eden faktörler arasında her zaman birinci sıradadır. Akdeniz'de turizm faaliyetlerindeki artış, Fransa, İspanya ve İtalya kıyı şeridini yok etmeye devam etmektedir. Türkiye ve Yunanistan'da da son yıllarda hızlı bir şekilde artan turizm gelişmeleri görülmektedir.

İspanya'da, Ley de Costas (Kıyı Kanunu), plajları yapılaşmaya karşı korumaya çalışmakta ama uygulamalar hala yetersiz kalmaktadır.

İtalya'da Legge Galasso adlı kanun, ilgi merkezi halinde bulunan özel çevre koruma bölgelerine yönelik sorunlara ilişkin ana noktaları içermektedir. Ama yine de yetersizdir.

Portekiz'de kültürel ve mimari değere sahip kentsel ve kırsal bölgelerin korunması ana amaç olarak görülmektedir. Korumaya yönelik son kanun, farklı yönetim metotları uygulanan 2 tip bölge ortaya koymaktadır. Bunlardan biri, sınıflandırılmış koruma bölgeleri, diğeri ise, ulusal ekolojik rezervlerin bir parçası olan bölgelerdir.

Yunanistan'da ise, plajların ve "loggerhead turtle" denilen caretta caretta'ların korunmasına yönelik yaklaşımlar ve fonlar oluşturulmaktadır.

Bazı Güney Avrupa ülkelerine değindikten sonra konuya örnek olması anlamında İspanya KAY çalışmalarına değinilmektedir.<sup>189</sup>

Kıyılarının uzunluğu 8000 km. yi bulan İspanya, dünya turizminde önemli paya sahip ülkeler arasındadır. Turizmin %80'i kıyılarda yoğunlaşmaktadır ve kumsallar önemli odak noktalarıdır. Ülke kıyıları gel-git olayları ve rüzgarın etkisi, erozyon gibi doğal faktörler, diğeryandan ise turizm, sanayi gelişmeleri, baraj ve liman yapımı gibi kentsel gelişmelerden olumsuz etkilenmektedir. Ülke nüfusunun %35'inin 5 kilometre derinliğindeki kıyı alanında yaşamaktadır. 1983 yılından bu yana Bayındırlık, Ulaştırma ve Çevre Bakanlığı, kıyı korumacılığına yönelik politikalar belirlemişlerdir. 1993-1997 dönemini kapsayan bir kıyı kesimi planı oluşturulmuştur. Bu plan, kumsal alanlar, bataklıklar, kumullar ve kayalık alanlar gibi kıyı sistemlerinin de korunmasını amaçlamıştır.

1988 yılında yürürlüğe giren Kıyı Kanunu'na göre kıyılara yönelik 2 temel politika amaçlanmıştır:

---

<sup>189</sup> Özlem Ünal (2001); "Bütüncül Kıyı Alanları Yönetiminde Uluslararası ve Ulusal Deneyimler, İspanya Örneği", **Ege Mimarlık**, Mimarlar Odası İzmir Şubesi, Ocak Sayısı, İzmir,s.35.

- Tüm ülke kıyıları için kamu kullanımına ayrılan alanların tanımlanması ve bu alanlarda yapılacak faaliyetlerin belirlenmesi,
- Doğal veya beşeri nedenlerden dolayı özelliklerini kaybetmiş veya kaybolmaya yüz tutmuş kumsalların yeniden kazanılması.

Birinci politikaya yönelik olarak kıyı alanında kamu mülkiyetine konu olan üç alan belirtilmiştir. tanımlanmıştır:

- **Geçiş alanı:** Kamusal kullanıma ayrılmış 100 m.lik bir kuşaktan sonra gelen 6 m. lik bir banttır. Tamamen yaya yolu olarak ayrılan bu bant gereğinde 20 m.ye kadar genişletilebilmektedir.
- **Kullanım Alanı:** Sadece kamu kullanımına ve kıyidan yararlanmaya yönelik kullanımlara ayrılmış ve geçiş alanını takip eden 100 m.lik kuşaktır (gereğinde 200 m.ye kadar genişletilebilir) Konut kullanımı, günde 500 araçtan fazla trafiği olan yollar, enerji nakil hatları, reklam panoları ile, arıtma yapılmaksızın denize atık deşarjı ve her türlü kazı yasaklanmıştır. Ancak, yeşil alanlar, spor alanları, kıyı kullanımına yönelik kamu servisleri, kamplar ile, doğası gereği başka bir konumda olamayacak kullanımlara izin verilmiştir.
- **Etki alanı:** Mimari perdelemelerden ve yöredeki ortalama yapı yüksekliğini aşan yapılaşmalardan kaçınılması önerilen en az 500 m. genişliğinde olan kuşaktır.

İkinci politikaya baktığımızda ise, deniz etkilerinden korumak amacıyla yapılan beton duvarlar yerine, doğal bir koruma faktörü olan kumsalın kullanılmasının tercih edildiğini görüyoruz. Kumsalların yeniden kazanılması amacıyla iki yöntem benimsenmiştir:

- Jeofiziksel araştırma ve kıyı dinamiği çalışmalarına dayanarak deniz yatağının uygun olan kesimlerinden alınan kumun, erozyon nedeniyle kaybolmaya yüz tutmuş kumsala taşınması ve dalgalar ve deniz akıntıları yoluyla serbest biçimde yayılımının sağlanmasıdır.

- Deniz hareketlerinin aşırı boyutlara ulaştığı ve kum yataklarının mevcut kumsaldan çok uzakta olduğu durumlarda, bu kez kumu tutmak ve dalgalar yoluyla denize taşınmasını önlemek amacıyla kıyıya paralel veya dik olmak üzere dalgakıranların inşa edilmesidir. Bu işlemler sırasında kumsalı işgal eden uygunsuz yapıların da yıkılması yoluna gidilmiştir.

Çalışmalar sonucu, 10 yıllık dönemde toplam 7.7 milyon metrekare kumsal yeniden kazanılmıştır.

### **c. Doğu Avrupa**

Doğu Avrupa'da kıyı alanları yönetimine duyulan ihtiyaç giderek önem kazanmaya başlamıştır. Bunun en büyük nedeni son 10 yıl içinde meydana gelen büyük politik gelişmelerdir. Karadeniz ve Baltık Denizi çevresindeki ülkeler, sınırlarını kaldırmışlar ve dışa açılmışlardır. Bu ülkelerin ekonomileri, Avrupa'nın diğer bölgeleriyle karşılaştırıldığında çok yetersiz kalmaktadır. Bunun yanında Kuzeybatı ve Güney Avrupa ile karşılaştırıldığında geniş kıyı kesimlerinin hala bozulmamış olduğu ve hala yüksek bir değer ifade ettiği görülmektedir. Fakat yine de, ekonomik yaşam standardının buna bağlı olarak turizm faaliyetlerinin artması, geri dönüşü olmayan kayıplar için bir risk teşkil etmektedir. Bazı Baltık devletlerinde, askeriyeğe ait çok büyük toprak alanları bulunmaktadır. Bu topraklar orijinal sahiplerine tekrar gelecektir ama Hükümetler, doğal rezervleri barındıran toprakları satın alacak paraya da sahip değildir. Sonuçta, geniş yönetim birimleri oluşturma şansı da azalacaktır.

Baltık çevresindeki ülkeler, Baltık Denizi ve onu çevreleyen kıyıların korunması için uluslararası işbirliğine yönelmeye başlamışlardır. Sorunun ana noktaları, birkaç yıl önce Helsinki'de düzenlenen bir konferans sırasında ortaya atılan Helcom Konvansiyonu'nda ele alınmıştır.

### **3. Kıyı Alanları Yönetimi ve Türkiye**

Türkiye'ye bakıldığında ise hala tam anlamıyla yasal ve pratik çerçevesi tam olarak belirlenmiş bir KAY programı olmadığı görülmektedir. Türkiye kıyıları



bugüne dek yönetilmemiş değildir ama bu yönetim, merkeziyetçi bir anlayışa sahip, çeşitli dönemlerde koruma-kullanma dengesini hiçe sayan, politik süreçlere göre şekillenen, yerel bakış açısını yakalayamamış bir yaklaşımla gerçekleşmiştir. Ancak tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de sahip olunan kıyı değerlerinin çok aktörlü, katılımcı ve yerelden genele giden bütünlük bir yönetime ihtiyaç duyduğu anlaşılmıştır. Ama bu “farkında oluş” ülke geneline yayılmadıkça kıyı alanlarına ilişkin çalışmalarda başarı beklemek, etkili bir anlam ifade etmeyecektir.

#### **a. Türkiye’de Kıyıların Etkin Yönetilememesinin Nedenleri**

Türkiye’de kıyı alanları KAY düşüncesi ortaya çıkmadan önce de yönetiliyordu. Ancak sorun, yönetimin etkinsizliği ve sürdürülemezliği noktasında çözüme kavuşturulamamaktadır. Daha önceki bölümlerde de belirtildiği gibi, özellikle 1990’lardan bu yana kıyılarının yönetilmesine ilişkin ulusal ve uluslararası çalışmalara katılım gösteren ülkemiz, ne yazık ki bu hassasiyetini tüm kurumlarına yayamamıştır. Çalışmalar bölgesel düzeyde kalmış, yurt geneline yayılamamış, merkezi anlamda gücü elinde bulunduran siyasi çevreler çoğu kez olaylar ile yakından ilgilenme gereği hissetmemişlerdir. Türkiye’de kıyılarda koruma-kullanma dengesinin sağlanamaması etkin yönetsel mekanizmaların tam anlamıyla gelişmemiş olmasından ya da hiç bulunmamasından kaynaklanmaktadır. Bu faktörler şu şekilde belirtilebilir:

#### **i. Mevcut Kurumsal Düzenlemelerden Kaynaklanan Sorunlar**

Kıyı alanlarına ilişkin özel bir kurumsal yapı bulunmamaktadır. Çevre Bakanlığı ve Bayındırlık İskan Bakanlığı bünyelerinde kurulan kıyı şube müdürlükleri envanter dokümantasyon oluşturma gibi sınırlı görevler yüklenmişlerdir. Kıyı alanlarında çok sayıda yetkili ve görevli kurum bulunmaktadır. Bu bakımdan birçok kuruluşun yetkileri örtüşmekte ya da yetki boşlukları bulunmaktadır. Kurumsal yapıdaki karmaşa ya da çok başlılık nedeniyle önemli bir eşgüdüm eksikliği yaşanmaktadır. Çoğu kez bu kurumlar birbirlerinden koordinesiz bir şekilde ve aldıkları kararlarla da birbirlerini etkisiz kılmaktadırlar. Merkezi, bölgesel ve yerel düzeyde yatay eşgüdümde ve bunlar arasındaki düşey eşgüdümde de eksiklikler bulunmaktadır. Bunun sonucu olarak kıyılarda tam bir görev/yetki/sorumluluk karmaşası yaşanmaktadır.

Kıyı alanları ile ilgili olarak pek çok kurum ve kuruluş ve çeşitli yasal düzenlemeler devrededir. Türkiye'de yaşanan sorunların pek çoğu, yasalarla tanımlanan yetki ve sorumlulukların birbirleriyle çakışması, kurumların sektörel yapısı ve yasalardaki boşluklardan kaynaklanmaktadır. Bu kaos ortamında yetki boşlukları bulunması kaçınılmazdır. Farklı amaçlarla kurulan merkezi ve yerel kurumların denetimi altındaki bölgelerin sayısındaki artış ve bunların arasındaki eşgüdümün sağlanamayışı ulusal kıyı şeridinin toplumun yararına korunmasına ilişkin yetki ve görev kargaşasına yol açmaktadır. Koruma amaçlı düzenlemeler, kullanma amaçlı olanlarla delinmekte; uygulamalardaki koordinasyonsuzluk, kıyı alanlarındaki başı bozukluğu ve baskıyı arttırmaktadır

Kıyı yönetimi konularındaki kararlar çok büyük oranlarda merkezde alınmakta, alınan kararların uygulanması kamu yönetiminin yerindeki ilgili birimlerine bırakılmaktadır. Kararı üreten, yasal mevzuatı hazırlayan merkezi bürokrasi olmakta ve bürokratik becerisi yüksek olan kadrolar merkezde yoğunlaşmaktadır. Oysa kararların uygulanma düzeyinde nitelikli ve işini ciddiyetle yürüten görevlilere gereksinme vardır. Bu nedenle uygulamanın içindeki kadrolara konuların tür ve önemine uygun bilgi ve deneyime sahip kişilerin getirilmesi ve bunları bu görevlerinde verimli ve etkili çalıştıracak koşulların yaratılması gerekliliği göz ardı edilmektedir.

Mevcut kurumsal düzenlemelerin olumsuzluğuna ilişkin diğer bir konu da eşgüdüm yetersizliğidir. Gerek merkezde gerek yerel düzeyde sürekli olarak yapılan toplantılara karşın yine de bir yandan, yetki ve görev kıskançlığı diyebileceğimiz bir duygusal tepkiyle işbirliğinden kaçışlar bir yandan da gereğinden fazla uzayan ve sonuçsuz kalan görüş sormalar çoğu kez uygulamayı geciktirmekte, durdurmakta ya da olmaması gereken bir doğrultuya yönlendirmektedir.<sup>190</sup>

Kıyılara sahip çıkacak, amaçları, ilkeleri, hedefleri ve temel politikaları tanımlanmış bir örgütlenmenin olmaması nedeniyle, kıyıların korunması, kullanılması ve planlanması gibi süreçlerde birçok kurumsal çelişkiler belirmektedir. Uygulamada ise çok sayıdaki bu kurumlar bir eşgüdüm içinde çalışma

---

<sup>190</sup> Seyhun Örs (1998); "Kıyı Alanları Yönetimi ve Mahalli İdarelerin Reformu Yasa Tasarısı", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara, s.64.

yapamadıkları için kıyı kaynakları olumsuz etkilenmekte, çok amaçlı kullanımlar yerine bir iki sektöre bağlı kalınmakta, kıyı ekosistemi ve nadir türler büyük zarar görmektedir.

## ii. Siyasi Çevrelerin Kamu Aleyhine İlgisi

Türkiye'de özellikle 1980 sonrası hükümette yer alan siyasi partiler, kıyı alanlarının biçimlendirilmesine yönelik olarak bütüncül, korumacı ve yönlendirici politikalar üretememişlerdir. Birkaç siyasi parti bilerek ya da bilmeyerek, kıyı sorunlarından ancak birkaçına değinmişler ve bu sorunların çözümüne yönelik uygulamalar gerçekleştirememişlerdir.<sup>191</sup>

Kıyıya ilişkin karar alıcı, plan yapıcı, uygulayıcı ve denetleyici, kamu, yerel ve gönüllü kuruluşlar arasında kurumsallaşma ve koordinasyonun gerekliliği, 1990 sonrası hükümet programlarında yer almış, ancak bu uygulamaya geçirilememiştir. 4 Haziran 1999 tarihinde açıklanan 57. hükümet programında da "Akdeniz-Ege Turizm Altyapısı ve Kıyı Yönetimi (ATAK) Projesi" tamamlanacak, bu amaçla uluslararası kuruluşların sağladığı finansmanın kullanılması için gerekli iç düzenlemeler yapılacaktır" ve "Turizm bölgelerindeki ve kıyı kenar çizgisinde bulunan yerlerdeki uygulamalar yasalara uygun şekilde yürütülecektir" şeklinde yüzeysel anlatımlar dışında başka bir yaklaşım görülmemektedir.

1980'den bugüne kadar kurulmuş olan hükümetlerin, hükümet programlarında kıyı alanlarına ilişkin detaylı yaklaşımlar görülmemektedir. Hükümet programları, sanki "aman atladığımız bir konu kalmasın, hiç değilse ucundan dokunalım" gibi bir anlayışla bazı çevrelerin tepkilerini çekmemek kaygısıyla "kıyı" konusu da çok genel anlamda bir iki satırla geçiştirilmiştir. Bazı programlarda ise hiç ele alınmamıştır.

Bazı siyasi partiler, siyasi parti programlarında ve seçim bildirgelerinde kıyı mekanı ve çevreye yönelik olumlu politikalar önermişler, ancak iktidara geldiklerinde olumsuz gidişe prim verecek politikalar ve yasal düzenlemelerin gerçekleşmesine

---

<sup>191</sup> Ayşe Tekel (1998); "1980 Sonrası Hükümet ve Siyasi Parti Programlarında Kıyı", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara, s.56.

imkan tanımışlardır. Kıyı mekanının düzenlenmesi ve yönetimine yönelik bir çok kurum ve kuruluşun oluşturulması da siyasi partilerin belli dönemlerde belli kişilere koltuk açmak amacıyla gerçekleştirdikleri düzenlemeler olarak eleştirilere maruz kalmıştır. Nitekim halen konuyla ilgili bir çok kurum ve kuruluşun bulunması kıyı mekanına yönelik sorunların çözümünü kolaylaştırmaktan çok yetki ve sorumlulukların çatışmalarına neden olmakta ve bir kaos ortamı yaratmaktadır.

Kıyı mekanın biçimlenmesinde bütüncül kıyı örgütlenme modelinin ve yasal düzenlemenin sağlanamaması zamana göre değişen farklı politik ortamlarda belli çıkar gruplarını ön plana çıkarmış ve belli dengeler üzerinde kurulan istekler, dağınık olan örgütlenme ve yasal boşluklardan da yararlanarak kıyı alanlarının biçimlendirilmesinde etkin olmuştur. Ancak bu oluşumlar belli çıkar dengeleri üzerine kurulu olduğundan, çoğunlukla bu alanların gerçek kullanıcısı olan halkı dışlayıcı ve Anayasamızın da belirttiği gibi kıyı mekanımızı devletin hüküm ve tasarrufu altında olan, toplum yararına korunması gerekli alanlar niteliğinden uzaklaştırmıştır.

Türkiye'nin kıyılarının korunmasına, kıyı alanlarının planlanmasına ve bunların yönetime yönelik bütüncül bir devlet politikası bulunmamaktadır. Siyasi partiler iktidara geldiklerinde günlük siyasi kaygılarla, keyfi ve belli çıkar gruplarının isteklerini ön plana alan uygulamalar yapmaktadırlar, Örneğin; kıyı alanları, toplumun yararına değil, belli çıkar gruplarının yararına yapılaşmaya açılmaktadır. Kıyı koruma bilincinin ve siyasi bilincin bireylerde oluşmaması, bu alanlarda meydana gelen olumsuz gelişmelerin önemli etkenlerinden bir diğerini oluşturmaktadır.

Bu nedenlerle kullanıcılar ile kıyı alanlarının uyumlu bütünleşmesine imkan sağlayacak kıyı örgütlenme modeli, yasal düzenlemeler ve uygulama süreçlerinin gerçekleşmesi ve bunun gerçekleşmesi için hükümetlerin ve hükümette yer alan ve almayan tüm siyasi partilerin üzerlerine düşen görevleri hassasiyetle yerine getirmeleri, kıyı mekanına yönelik detaylı, bütüncül, korumacı politikalar üretmeleri ve bunları uygulamaya yansıtmaları gereklidir.

### **iii. Mevcut Yasal Düzenlemelerden Kaynaklanan Sorunlar**

Ülkemizde kıyı alanlarının yönetimine ilişkin, geniş kapsamlı bir yasal düzenleme bulunmamaktadır. Yasalar ve KHK'lerle farklı kurumlara verilen görevler ve sorumluluklar kıyı alanlarını da kapsamaktadır. Kıyı Yasası doğrudan kıyı alanları ile ilgili olup, kıyı ve bitişik kara yönündeki 100 metre genişliğindeki kıyı kuşağındaki mülkiyet ve arazi kullanma ilişkilerini düzenleyen özel amaçlı ve dar kapsamlı bir düzenleme olarak değerlendirilebilir.

Bugün Türkiye'de yasal anlamda ulusal bir KAY politikası net olarak ortaya konmamıştır. Kıyılara yönelik yasaların sayıca çokluğu, bu yasaların aynı konuya farklı açıdan yaklaşımları nedeniyle yasal standartlar oluşturulamaması ve yine söz konusu yasaların farklı bakanlık ve müsteşarlıkların sorumlulukları altında bulunması KAY için büyük bir engel teşkil etmektedir.

Deniz, sulak alan ve karadan oluşan bölgelerde, yönetim standart ve esaslarını belirleyen ne başlı başına bir yasal düzenleme ne de uygulamadaki yetki ve sorumlulukların toplandığı tek bir kurum bulunmaktadır. Farklı doğal kaynakların yönetimine ve kıyı alanlarındaki insan faaliyetlerinin planlanmasına ve düzenlenmesine ilişkin bir çok yasa, tüzük, yönetmelik, vb. bulunmakta; pek çok kurum ve kuruluş bu konularda görev yapmaktadır.

Halk katılımı ve bilgi edinmeye ilişkin yasal mekanizmalar yetersizdir. Bu konuda yasal düzenlemeler çok kısıtlı alanlarda katılıma olanak vermektedir.

Kıyılara ilişkin yasalar ve uygulama problemlerine önceki bölümlerde değinildiği için tekrar olmaması açısından burada değinilmemiş, ancak konu bütünlüğünün bozulmaması açısından kısa bir açıklama yapılması uygun görülmüştür.

### **iv. Planlama Sorunu**

1960'larda canlanan planlama anlayışı, 1985'lerden sonra iyice ivmesini yitirmiş ve şimdilerde tam bir plansızlık ortamına girmiştir. Yapılacak öncelikli iş planlama ve yönetimin kaçınılmaz olduğunun tekrar gündeme getirilmesi, bunun

geniş halk kitlelerince benimsenmesi ve hükümetlerin aynı bilinç ve anlayışla davranmalarının sağlanmasıdır. Aksi halde bilimsel çalışmalar gerçek yaşama yansımayan akademik tatmin alanları olarak sürdürülmeye devam edecektir.

Ulusal ve uluslararası stratejilerin geliştirildiği planlarda kıyılar halen ihmal edilmektedir. 2001-2005 dönemini kapsayan "Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı"<sup>192</sup>ve 2001 tarihli "Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı"<sup>193</sup> incelendiğinde kıyı ve kıyı korumacılığına ait bir politika bulunmadığı; konunun sadece çevre bahsi içinde yüzeysel olarak ele alındığı; konuya su kirliliği ve atık yönetimi ile doğal kaynaklar çerçevesinde çok dolaylı olarak yaklaşıldığı ve ayrı bir çalışma konusu edilmediği görülmektedir. Bu da kıyılara yönelik ülke stratejisinin henüz oluşmadığı ve en azından 2005 yılına kadar oluşmayacağı anlamına gelmektedir.

Planlardaki ikili yapı, kıyı planlamasını imkansız kılmaktadır. Belediyeler kendi sınırları içerisindeki alanlardan sorumlu olup, valilikler (Bayındırlık ve İskan Müdürlükleri) ise geri kalan bölük pörçük kıyılardan sorumludur. Böylelikle kıyıların bir bütün olarak ele alınması mümkün olamamaktadır. Kültür Bakanlığı ise koruma alanları (Doğal Arkeolojik ve Kentsel Sitler) ile ilgilidir. Örnekler çoğaltılabilir. Önemli olan bu yetki karmaşasının tespit edilmesi ve basitleştirilmesi yolunda adımlar atılmalıdır. İngiltere örneğinde olduğu gibi fiziki planlama yetkilerinin tek bir çatı altına alınıp diğerlerinin onu destekler kuruluşlar olarak çalışmalarını daha akılcıdır.

Kıyı Alanlarındaki sosyo-ekonomik süreçler ve bunlarla ilgili yoğun karmaşık, birbirine etkileşen, yarışan, çelişen kullanım ve faaliyet kararları arasındaki eşgüdümü-entegrasyonu sağlayacak planlar yapılmamıştır. Çevre Düzeni Planı gibi mevcut planlama yöntemleri çoğu kez yetersiz kalmaktadır. Mevcut fiziksel planlama yaklaşımında planlama kademeleri arasında ilişkilerin zayıf olması, yetki örtüşmeleri bulunması, planlama sürecinde koordinasyonun sağlanamaması, sektörler arası dengenin planlara yansımaması, doğal çevrenin korunmasına ilişkin ekolojik temele dayalı planlama tekniklerinin planlama sürecine

---

<sup>192</sup> Devlet Planlama Teşkilatı (2000); **Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005**, Ankara.

<sup>193</sup> Avrupa Birliği Genel Sekreterliği (2001); **Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı**, Ankara.

entegre edilmemesi sonucunda fiziki planlarda olumsuz kararların yaygınlaşması, plan uygulama araçlarının (özellikle finansman alanında) yeterli olmayışı nedeniyle planların uygulanmayışı, yaptırım güçlerinin zayıf olması gibi bir çok sorun bulunmaktadır.

#### **v. Yerel Yönetimlere Gerekli Önemin Verilmemesi**

Türkiye’de yerel örgütlenmeler, merkeze göre daha güçsüzdür. Bu merkezi yönetim kuruluşlarının yerel örgütler ile yerel yönetimler, özellikle karar alma, bütçe oluşturma, kaynak yaratma ve işbirliği konularında yetersizlikler bulunmaktadır. Türkiye, yerinden yönetim ilkesini bir politika olarak benimsemekle birlikte, bunu hayata geçirecek düzenlemeleri yapamamıştır.

Türkiye’de denize kıyısı olan 26 il bütününde il yönetimi ve belediye yönetimi birlikteliği bulunmamaktadır. Merkezîyetçi yönetim modeli ile ilgili olarak, mevcut iletişim eksikliği yerel ölçekte yapılabilecek işlemlerin yapılamamasına ve alınabilecek kararların alınamamasına yol açmakta ve gecikme olayı yaşanmaktadır. “Global düşün, yerel çöz” felsefesi sadece sözde kalmaktadır.

Türkiye’de kıyılar üzerinde yerel yönetimlerden çok merkezi yönetimin (özellikle Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, Kültür Bakanlığı, Turizm Bakanlığı, Orman Bakanlığı, Özel Çevre Koruma Kurulu Başkanlığı gibi) kontrolü olduğu açıkça görülmektedir.<sup>194</sup>

Kıyı alanları yönetiminde stratejik kararlar merkezde alınırken uygulama ve ayrıntılar hükümetin taşra teşkilatına ve/veya belediyelere bırakılmaktadır. Kıyı alanları yönetimi kapsamına giren çeşitli konular ayrı ayrı bakanlıkların ayrı ayrı birimlerinin yetkisine verilmiştir.

Kıyı kentlerimizde, yerel ölçekte artan turizm amaçlı kullanımların planlamasının, yörelerin evsel atık ve sanayiden kaynaklanan atıklarıyla ilgili hizmetlerinin (çöp deponi alanları, arıtma sistemleri, çöp taşımacılığı vb.), yakıt ve su politikalarının, çarpık kentleşme ve yanlış arazi kullanımları gibi sorunların

---

<sup>194</sup> Zerrin Toprak Karaman (1998); *Çevre Yönetimi...*, s.325.

kontrolünün merkezinde hep yerel yönetimler vardır.<sup>195</sup> Durum böyle iken, yerel sorunları bizzat yaşayan ve yetki verildiğinde yerel anlamda en iyi çözüm üretebilecek durumda bulunan yerel yönetimler dışlanmaktadır. Valilik ise bir yandan yerel yönetimin diğer yandan merkezi yönetimin temsilcisi olarak sorunların çözümünde birbirleriyle çakışan roller üstlenmektedir.

Kıyılardaki koruma sorunları, doğal ve yapılaşmamış çevre, tarihsel çevre ve kentsel çevre konularında odaklanmaktadır Bu alanlarda, turizm, konut ve diğer kullanımların getirdiği rantlar, korunması gereken doğal, kültürel, tarihsel ve diğer değerlerin önüne geçmekte ve koruma konusu çevre ve yapıların yeni yapılanmaya açılması yönünde baskı yaratmaktadır. Bu baskılar, merkezde yasal karar alıcıların yönlendirdiği bölgesel kurullar tarafından karşılanmaya çalışılmakta, yerel yönetimler ve halk genellikle kısa çıkarlar peşinde, korumayı sınırlandırma yönünde bu kurullara baskı yapmaktadır. Bu baskıların ortadan kaldırılmasının birinci koşulu, genelde yapılaşmadan doğan spekülasyon kazançlarının toplum denetimi altına alınmasıdır. Ancak, böyle bir bağlamda korumaya alınması gereken alanlar üstündeki vurgun düzeyinde kazanç beklentileri başka kanallara yönlendirilebilir ve yatırımcıların işletme kararları ile sınırlandırılabilir. Yerel spekülasyon yollarının kapanması, sağlıklı ve tanıdık değerleri korumaya yönelik bir yerel katılıma yol açacak, koruma kurullarının daha desentralize ve sivil bir yapıya sahip olması sağlanacak, korumada aşağıdan yukarı doğru bir yapılaşmaya geçilebilecek, koruma kurulları bilimsellik ve yerel katılıma dayanan özerk bir yapıya kavuşacaktır.<sup>196</sup>

#### **vi. Sivil Toplum Örgütleri ve Bilimsel Kurumlarla Olan İletişim ve Bilgi Eksikliğinden Kaynaklanan Sorunlar**

Kıyılara konu teşkil eden her türlü faaliyet kıyı ekosistemini, kıyı kaynaklarını ve kıyıda yaşayan halkın sosyo-ekonomik yapısını etkileyecektir. Bu yüzden kıyı alanlarında yapılacak planlama sürecine, yöre halkının katılım ve

---

<sup>195</sup> Yılmaz Dündar (1997); "Kıyı Yönetiminde Enformasyonun ve Yerel Yönetimlerin Önemi", **Kıyı Sorunları ve Çevre Sempozyumu**, Belediye Yayınları No:7, Kuşadası, s.119.

<sup>196</sup> TMMOB (1996); **Antalya Kıyı Yerleşmeleri-Planlama, Yapılanma, Kullanma ve Sorunları**, Antalya Şubesi, Antalya, s.120.



desteğinin sağlanması gerekmektedir. Bu katılım ise genelde meslek örgütlerinin ve gönüllü kuruluşların aracılığıyla sağlanmaktadır.

Yerellik olgusunun ön plana çıkmasına rağmen, bürokrasi (teşkilat) halkın katılımının karar sürecinde etkili olacağı modellere destek verememekte, merkezi yönetim, ağırlıklı hizmet sisteminde "halkın katılımına" şüpheyile yaklaşmaktadır. Nitekim uygulamada, "gönüllülük" ile "devlet" unsurları birleştirilmiş ve çevre dahil çeşitli konularda devlet eliyle kurulan vakıflar ortaya çıkmıştır. Aslında vakıflar aracılığı ile geleneksel anlamıyla, devletin dışında kişiler kendi mal varlıklarından bir kısmını ayırarak kamu için gönüllü hizmet yaratmaktadır<sup>197</sup>. Bu gelişim ise halkın, sorunlara yönetsel otoritenin bakış açısından yaklaşabilmesi sonucuna yol açmaktadır.

Türkiye'de kamuoyu oluşturmak kolaydır. Ancak kamuoyu bilinçli bilgilendirme sonucu oluşturulabiliyorsa bir anlam ifade etmektedir. Ne var ki ülkemizde yapılan birçok kıyı faaliyeti genelde bu tür örgütlerle uygulayıcı kurumların mahkemede karşı karşıya kalması ile sonuçlanmaktadır. Uygulayıcı kurumların bu tür örgütlerin katılımını veya önerilerini göz ardı etmesi sonucu ya milyarlarca kaynak aktarımı ile oluşturulan altyapılar çürümeye terk edilmekte ya da doğal ortam ve kaynaklar aşırı tahribata uğramaktadır.

Bu konuda en önemlisi ise karar vericilerin, bilimsel kuruluşların bulgularına değil, kısa vadede sonuç getirecek günlük politikalarla politik tercihlere itibar etmeleridir.

Bunların yanı sıra bilim ve araştırma kurumlarının, ilgili meslek odalarının, katkıda bulunabilecek diğer sivil toplum kuruluşlarının kıyı yönetimine yapıcı ve etkili bir biçimde katılmasına da olanak verilmemektedir.

## **vii. Yönetimde Gizlilik**

Gizlilik nedeniyle saklanan bilgiler, diğer kurumların yeterli ve gerekli tedbirleri almasını imkansız kılacağı gibi, yerel halkın tepki gösterme yeteneğini

---

<sup>197</sup> Zerrin Toprak Karaman (1994); "Kamusal Hizmetlerde Verimliliğin Sağlanmasında Alternatif Kurum Olarak Vakıflar", *Türk İdare Dergisi*, Yıl: 66, Sayı 403, Sayfa 25-78.

azaltabilir. Bu nedenle ilgili yönetimlerin önemli bilgileri açıklamaktan kaçınmaları özellikle çevre ve kent yönetimlerinin en temel sorunudur. Yerel halkın yaşadığı çevreden habersiz bırakılması, alınabilecek önlemlerin gecikmesi ya da hiç alınmamasından dolayı toplumsal ve bireysel mağduriyetleri yaratabilmektedir.

Katılımın gerçekleşmesi için zorunlu olan ön koşul, vatandaşların idari faaliyetlerden haberdar olmasıdır. Yönetimin halkı bilgilendirme görevi ve halkın da bilgilendirme hakkı bulunmaktadır. Bu hak yönetimde açıklık ilkesinin gereğidir. Bu ön koşul sağlandıktan sonra itiraz etme hakkının kullanılması sonucunda "dikkate alınma" gerçekleşebilecektir. Vatandaşların bilgilendirilmesi, "idarenin istediği kadar" ile sınırlı olmamalıdır. Katılımın konusu olan faaliyetlere ilişkin belgeleri elde ederek inceleyebilme hakkının da vatandaşa sağlanması gerekmektedir.<sup>198</sup>

Gizlilik her ne kadar eleştirilebilir ise de yönetimler, gizliliğe ihtiyaç duymaktadırlar. Gizliliğin sebeplerini, "siyasi rejimin özelliği", "devlet güvenliği", "otoritenin korunması", "yönetimin etkinliği ve tarafsızlığı", "kötü yönetim", "denetim riskinden korunma" ve "özel hayatın korunması" olarak belirtmek mümkündür.

İlk olarak, ani gelen ve etkisi uzun süren çevresel etkilere sık sık karşılaşıldığı gibi, "panik yaratmama", "devlete olan güvenin sarsılmaması" gibi istekler ile "kötü yönetim" birleşmektedir. Çevre sorunlarına ilişkin konularda da, yönetim hazır olmadığı için gizlemeyi tercih etmektedir.

Türk Kamu Yönetiminde gizlilik genel bir kural, açıklık ise istisna haline gelmiştir. Gizliliğe ilişkin düzenlemeler çevre mevzuatında da yer almaktadır.

Ancak yönetimler, ortaya çıkan zararlı çevresel etkilere yönelik bilgilerin saklanması, kurumların yeterli ve gerekli tedbirleri almasını geciktirebileceğini göz ardı etmekte hiç tereddüt etmemektedirler. İstedikleri kamuoyunun tepkisiz kalmasıdır. Bu nedenle önemli ve acil bilgilerin açıklanmasından kaçınılması, çevre politikasının aslında temel sorunları arasında yer almaktadır. Örneğin halk Kordonyolu ile ilgili olarak hala tam anlamıyla ne düşüneceğini bilememektedir. Bugün halen birçok kimse, birbiri ardına yönetime gelen iki belediyenin belki de

---

<sup>198</sup> Zerrin Toprak Karaman (1999); "Çevre Ahlakı ve Çevre Etiği Anlatımında Temiz Siyaset" İzmir Su Kongresi-4-5 Haziran, TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulu, İzmir, s.23.

iktidar hırsı yüzünden görüş ayrılığına vardığı Kordon Yolu'nun, dolgu çalışması nedeniyle, her iki uygulamada da (otoyol uygulaması ve karşıt görüş olarak yeşil alanlara sahip yürüyüş yolu) su ve deniz yapısının bozguna uğratıldığıının, her iki çabanın da deniz alt sistemlerini geri dönüşü olmayan bir olumsuzluk içine ittiğinin farkında değildir. Sonuç olarak bugünkü yönetim, önceki yönetimin başlattığı bir olayı, "zarardan dönme" politikası olarak değil de "İzmirli'ye yakışır bir alan kazandırdık" edasıyla ele almaktadır. Oysa Yunanlıların bile yıllarca gözünün olduğu, ancak elde edemeyince Selanik kıyı şeridinde model olarak seçtiği tarihi Kordonyolu ileriki yıllarda eski haliyle bile hatırlanamayacak bir değişime uğratılmıştır.

### **viii. Bilgiye Erişim ve Bilgilerin Değerlendirilmesindeki Sorunlar**

Kıyılarda planlama yapabilmek için bilimsel verilere dayalı, sağlıklı ve güncel bilgilere ihtiyaç vardır. Bu bilgilerin bir veri tabanında depolanması ve sık sık güncellenmesi gerekir. Mevcut durumda kıyılarla ilgili bilgiler çok sayıda kurum tarafından elde edilmeye çalışılmaktadır. Ancak ortak bir veri tabanının oluşturulamaması sonucu, bir kurum diğerinin elindeki verilerden haberdar olamamakta, aynı konuda her kurum aynı verileri elde etmek için işgücü ve kaynak sarf etmektedir. Hangi bilginin hangi kurumda olduğu ise tam bir bilmecedir. Böyle bir iletişimsizlikte bilginin kim tarafından ve nasıl işleneceği de belirsizdir.

Birçok alanda olduğu gibi kıyı alanlarına yönelik ÇED raporları deneyimsiz, donanımsız ve tamamen kâr amacı güden şirketlere yaptırılmakta, belli bir süreyi kapsayan alan araştırmaları yapılmadan yalnızca literatür bilgilerine dayanarak hazırlanmakta, bölge hakkında genel bilgiler ile genel türler envanteri verilmekte, özellikle nesli tehlike altında olan kıyı/deniz canlıları ile nadir kıyı/deniz habitatlarından ya hiç söz edilmemekte ya da yanlış ve eksik bilgilere yer verilmekte, ÇED raporlarında yer alan bilgilerin doğruluğu Komisyonca incelenmemekte ve yatırım eksik ve yanlış bilgiler baz alınarak değerlendirilmekte, yatırım projesinden etkilenecek halk ve konularında uzmanlaşmış sivil toplum kuruluşlarının görüşlerine komisyonca başvurulmamakta, "halkın katılımı" toplantıları bir formalite olarak yapılmakta, yörede yaşayan halkın veya genel kamuoyunun, teknik, sosyo-ekonomik, ekolojik, kültürel ya da estetik açılarından olumsuz görüşleri komisyonca dikkate alınmamakta, ayrıca, ÇED raporu olumlu bulunan yatırımların taahhüt

ettikleri önlemler ve uygulamalar Çevre Bakanlığı tarafından sıkı bir şekilde takip edilmemektedir.

Orman Bakanlığı'nın ilan ettiği koruma alanlarında her ne kadar flora ve fauna hakkında çalışmalar yapılıyorsa da yeterli bilimsel araştırmalara yer verilmemektedir. Konular tür bazında ve ekosistem bütünlüğü içinde ele alınmamaktadır. Milli parklar ilan edilirken bunlar arasında biyolojik koridorların bulunup bulunmadığına dair bugüne kadar bir dokümana rastlanmamıştır.

Aynı şekilde Kültür Bakanlığı'nın ilan etmiş olduğu doğal sit alanları da hiçbir bilimsel temele oturtulmadan ilan edilmekte ve o alanda herhangi bir araştırma yapılmamakta ve bir alan ilan edilirken eko-sistemlerin sürdürülmesi kaygısı güdülmemektedir. Ayrıca, kadrolaşmada da doğal alanlarla ilgili ekolog, biyolog gibi uzmanların istihdam edilmesi endişesi yaşanmamıştır. Halbuki, koruma alanı ilan edilirken o alanın hangi kriterlere göre (tür ve habitat özelliği olarak) ilan edildiğinin belirlenmesi gerekmektedir. Kaldı ki, bu alanlar ilan edildikten sonra kendi haline bırakılmakta ve hiçbir izleme ve yönetime tabi tutulmamaktadır.

#### **b. Türkiye'nin Kıyı Alanları Yönetimi Üzerinde Örgütlenme İhtiyacı**

Ülkemizde kıyı alanlarının yönetimine ilişkin bazı projeler olmakla birlikte ülkesel veya bölgesel düzeyde bir kıyı yönetimi programı hazırlanarak hayata geçirilememiştir. Kıyılaşma eğilimlerinin sürmesi nedeniyle mevcut sorunların yanı sıra önümüzdeki dönemlerde sosyo-ekonomik ve mekansal yapıda önemli değişim ve dönüşümlerin gerçekleşmesine ilişkin belirtiler, sürdürülebilir kaynak yönetimi için yeni ve etkin araçlara olan gereksinimi zorunlu hale getirmektedir. Bu nedenle kıyı alanlarında sürdürülebilir gelişmenin sağlanması için "bütünleşik kıyı alanları yönetimi"ne ilişkin ülkesel ve bölgesel programların hazırlanması öncelik almaktadır.

Bu çerçevede Türkiye'de KAY'a ilişkin bir dizi pilot proje çalışmasının varlığından söz edebiliriz, İzmir Körfezi (1989-1993) Yönetim Planı bu konudaki ilk örnektir. Ancak Türkiye'nin KAY ile tanışması, geniş bir katılımı yapılan, 1991'de Çeşme (İzmir) "Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi" toplantısı ile olmuştur. Dünya Bankası desteğinde uzmanların hazırladığı Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi adım taşıyan rapor, 1991 yılında Kalkan'da (Antalya) uzmanların görüşüne sunulmuş ve

böylece Türkiye'nin kıyı alanları konusunda yaşadığı sorunlar ve bu alanlara ilişkin mevzuat ve kurumsal yapısının eksiklikleri ve boşluklar saptanmıştır. Ancak bu saptamalar yönünde bir düzenlemeye gidilmeksizin bir dizi pilot proje (İskenderun Körfezi Projesi, Bodrum Yarımadası Kıyı Alanı Yönetimi, Mersin Kıyı Alanı Yönetim Projesi, Patara Özel Çevre Koruma Alanı Yönetim Planı, Belek Yönelim Planı gibi) hukuksal dayanaklarını uluslararası belgelerden (Barselona Sözleşmesi ve Akdeniz Eylem Planı ) olarak ülkenin KAY uygulamalarının gündemini oluşturdular.

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1996-2000) ulusal çevre stratejisinin ve bu alandaki uygulama araçlarının geliştirilmesinin gerekliliği vurgulanmış ve bu doğrultuda hazırlanan "Ulusal Çevre Stratejileri ve Eylem Planı" (UÇEP), Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Çevre Bakanlığı ve finansman katkısında bulunan Dünya Bankası temsilcilerinden oluşan bir Yürütme Kurulu tarafından yönlendirilmiştir. Bu rapor, 8 Mayıs 1998 tarihinde DPT ve Çevre Bakanlığı arasında imzalanan bir protokolle uygulama aşamasına gelmiştir.

UÇEP'de Çevre Yönetimi için Sektörel Eylem Seçenekleri bölümünde "Denizlerin, Kıyı Alanlarının ve Diğer Duyarlı Ortamların Yönetimine Yönelik Eylemler" de yer almıştır. UÇEP'in belirlediği proje konularından biri "Kıyı Alanları Yönetiminin Geliştirilmesi" olup, projenin kapsamı; "Türkiye'nin deniz, göl ve akarsu kıyılarındaki çevresel sorunların nitelikleri ile boyutlarının ve kaynaklarının belirlenerek; bu sorunların önlenmesi ve çözülmesi ile doğrudan ve dolaylı olarak ilgili kurum ve kuruluşların yetki ve sorumluluklarının, çalışmaları sırasında yararlandıkları personel ve araç-gereç donanımları ile karşılaştıkları kısıtların, ilgili yasal düzenlemelerin, yürütülen program ve projelerin kapsamının belirlenmesi; kıyılardan farklı biçim ve düzeylerde yararlanan kesimlerin temsilcilerinin karar süreçlerine katılabildiği demokratik yönetim modellerinin geliştirilmesi; bu yönetim modelinin yaşama geçirilmesi için gerekli yasal düzenlemelerin hazırlanması; kıyı yönetim eylem planlarının ve programlarının hazırlanması ve uygulanması"dır şeklinde belirlenmiştir. Bu projenin uygulayıcısı olarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, ilgili taraflar olarak Turizm ve Çevre Bakanlığı, yerel yönetimler ve il özel idareleri önerilmiştir. Kısa dönemli projeler (5 yıl) arasında yer alan bu projenin tahmini maliyeti DPT'nin 1998 verilerine göre 26-50 milyon dolar olarak öngörülmüştür.

Bir diğerk belge, hazırlıkları sürmekte olan "Türkiye Ulusal Gündem 21 Hazırlama ve Uygulanması Projesi"dir. Bu Proje, Rio Konferansı'nda yapılan taahhüt çerçevesinde ve UÇEP çalışmalarına paralel olarak yürütölmek üzere, Çevre Bakanlığı koordinatörlüğünde başlatılmıştır. Projenin amacı; Türkiye'de çevrenin korunması ve sürdürülebilir kalkınma için kapsamlı bir eylem planı olacak Ulusal Gündem 21'in hazırlanması ve uygulanması ile bu bağlamda DPT, Çevre Bakanlığı ve diğerk bakanlıklar, kurumlar ile gönüllü kuruluşlar ve yerel otoritelerin ilgili çalışanlarının kapasitelerinin ve imkanlarının güçlendirilmesidir. Henüz taslak halde olan proje kapsamında yer alan 19 başlık altında çeşitli program alanları ve bu programların sorumluluğunu alacak olan kurum ve kuruluşlar belirlenmiştir. "Kıyı Alanları ve Denizlerin Sürekli ve Dengeli Yönetimi" başlığı altında yer alan "Kıyı Alanlarının ve Kıyı Denizlerinin Korunması, Sürekli ve Dengeli Yönetimi ve Geliştirilmesi için Entegre Plan ve Politikaların Oluşturulması" program alanının amaçları şu şekilde sıralanmaktadır.<sup>199</sup>

- Kıyı alanlarının sürekli ve dengeli gelişme ilkesi çerçevesinde yönetimi konusunda en uygun yapı araştırılacak ve ortaya konacak modelin uygulanması için çaba harcanacaktır.
- Belediyelerin, kentsel kıyı alanlarının yanı sıra, belediye sınırları içindeki limanlar, terminaller, marinalar, balıkçı barınaklarında çevre kaynakları kullanımı ve kirlenme konusunda denetim yapmaları sağlanacaktır.
- Bütün kamu kurum ve kuruluşlarının kendi faaliyet alanları içine giren işlerde çevreyi koruyacak ve kollayacak bir yaklaşım içinde davranması sağlanacaktır.
- Kıyı alanlarında çevre kaynakları üzerindeki baskının azaltılabilmesi için yerel gönüllü kuruluşlarla işbirliği yapılacak ve bu tür kuruluşların oluşması ve gelişmesi teşvik edilecektir.

Türkiye'de KAY'a ilişkin kurumsal anlamda atılan ilk önemli adım, "Kıyı Alanları Yönetimi Türk Ulusal Komitesi"nin kurulması olmuştur.

---

<sup>199</sup> Şule Günes vd. (1998); a.g.m., s.30.

### c. Kıyı Alanları Yönetimi Türk Ulusal Komitesi

Uluslararası bağlantılı ulusal bir network niteliğinde olan Türk Ulusal Komitesi, 1990 yılının ikinci yarısında başlayan çabalarla gündeme gelmiş ve 18 Ocak 1993 yılında kuruluşunu tamamlamıştır.

Komite, Ortadoğu Teknik Üniversitesi tarafından Ankara'da idare edilmektedir. Komitenin Yönetim Kurulu, 11 üyeden oluşmaktadır. 11 üyeden oluşan Türk Ulusal Komitesi Yönetim Kurulu, ODTÜ'den 1, bakanlıklar ve diğer devlet kuruluşlarından 5, kıyı belediyelerinden 1, üniversitelerden 1, özel sektörden 1, sivil toplum kuruluşlarından 1, ve bireysel temsilden de 1 kişi tarafından temsil edilmektedir. Komite başkanı Yönetim kurulu başkan ODTÜ tarafından temsil edilmektedir.

Ulusal Komite'nin kuruluş amaçları şu şekilde belirtilmektedir:<sup>200</sup>

- Çeşit kullanımlara konu olan ulusal kıyı alanlarından söz konusu faaliyetlere ilişkin bir koruma-kullanma dengesi oluşturularak en fazla yararı sağlamak ve buna ilişkin destekleyici çalışmalarda bulunmak,
- Kıyı alanlarında araştırma faaliyeti yapacak olan kamu kuruluşları, üniversiteler, belediyeler, sivil toplum kuruluşları ve özel sektör arasında işbirliği ve ortalama bir bilgi alışverişini sağlamak,
- Kıyı alanlarının rasyonel kullanımlarını ve yönetimlerini amaçlayan bilimsel araştırma projelerini geliştirmek, bu projelere katkıda bulunacak ve ilgili konularda organize edilecek bilimsel toplantılara destek verecek sponsorları bulmak ve teşvik etmek,
- Ulusal ihtiyaçlar göz önüne bulundurularak kıyı alanları yönetimi için gerekli olan kullanılabilir bilgi ve veritabanı merkezi oluşturmak,
- Kıyı alanlarına ilişkin mevcut veya gelecekte ortaya çıkabilecek problemleri tanımlamak, araştırmak ve izlemek, ayrıca bu problemlerin çözümlerine yönelik koruyucu çabaların geliştirilmesini teşvik edici çalışmalarda bulunmak,

---

<sup>200</sup> Erdal Özhan (1996); "Coastal Management in Turkey", **Ocean&Coastal Management**, Vol.30, Nos:2-3, Northern Ireland, pp.170.

- Kıyı sorunları yaşayan diğer ülkelerdeki kıyı alanları yönetimine ait gelişmeleri, yasaları, stratejileri izlemek; ilgili kuruluşlarla bilgi alışverişine girmek, eğer var ise, bu ülkelerde uluslararası normlar ve standartlara göre oluşturulmuş yasal ve kurumsal düzenlemeleri incelemek,
- Benzer açlarla kurulmuş olan uluslararası organizasyonlar (MEDCOAST, EUROCOAST, UNEP-MAP vb.) ile işbirliğine gitmek, Türkiye'yi 1 üye ile bu organizasyonlarda temsil etmek, bu organizasyonlarca yürütülecek program ve projelere katılmak, bu gibi program ve projelerin Türkiye'de de gerçekleştirilmesini sağlamak,
- Kıyı alanları yönetimini konu alan kısa ve uzun dönemli eğitim programlarının geliştirilmesini sağlamak,
- Kıyı alanlarının sürdürülebilir kullarımlarını sağlamaya yönelik eğitim programları, öğrenci değişim programları ile araştırma ve pilot projelerinin yaygınlaştırılmasını sağlamak,
- Kıyı alanlarının rasyonel kullanımı ve korunmasına yönelik olarak halkın bilgilendirilmesini hedef alan çevre eğitimlerini destekleyecek programların sponsore etmek ve yönlendirmek,

Kıyı Alanları Yönetimi Türk Ulusal Komitesi, kıyıya ilişkin birçok uzman görüşünün yer aldığı ve periyodik olarak yayınladığı bir raporla Türkiye'deki kıyı politikası ve bu politikaya yönelik gelişmeleri yazılı bir belgeye dönüştürmektedir. Ayrıca, Komite, 02-05 Kasım 1993 tarihinde Antalya'da düzenlenen "MEDCOAST 93, 1. Akdeniz Kıyı Çevresi Konferansı"nın organizatörleri arasında yer almış, uluslararası anlamda böyle önemli bir konferansın düzenlenmesine ön ayak olmuştur. Atmış olduğu bu ilk adımla, Akdeniz ve Karadeniz'i konu alan birçok eğitim programı ve yayını sağlayan, bir network niteliğinde olan Avrupa Birliği Med-Campus Programı'nın bir üyesi haline gelmiştir.

Türkiye'de kıyı yönetimlerine yönelik çalışmalar içinde, özellikle turizm açısından birinci derecede önemli olan Ege ve Akdeniz kıyılarındaki beldelerimize yönelik olarak gerçekleştirilen Akdeniz-Ege Turizm Altyapısı Kıyı Yönetim Projesi (ATAK), uluslararası nitelikli Mavi Bayrak Projesi ve Belek Kıyı Yönetim Projesi'nden söz edilebilir.



#### **d. ATAK Projesi**

1990 yılında Turizm Bakanlığı tarafından başlatılan ve 1994'ün başlarında yerel yönetimlerden sorumlu Devlet Bakanlığı'nın sorumluluğuna geçen ATAK Projesi, 2020 yılına kadar sürecektir olan ve Çanakkale-Balıkesir ve Antalya-Içel il sınırları içinde kalan 2 bin km.lik kıyı bandındaki tüm yerleşim birimlerinde çevre korumaya yönelik altyapı sistemlerini (içme suyu, kanalizasyon, katı atık tesislerinin kurulması ve işletilmesi) gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır. ATAK projesi kapsamında 100 yerleşim yerini kapsayan 25 havza oluşturulmuş ve bu bölgelere ait fizibilite raporlarının tamamlanarak projelendirilmesi amaçlanmıştır.

İzmir yöresinde ATAK Projesi çerçevesinde öncelikle master ve uygulama planları hazırlanarak ilgili belediyelerin çeşitli altyapı çalışmaları desteklenen turizm merkezleri; Doğanbey Kaplıcaları Termal Turizm Merkezi, Özdere Kıyı Kesimi Turizm Merkezi, Pamucak I No'lu Turizm Merkezi, Kuşadası Çam Limanı Turizm Merkezi, Kuşadası Yat Limanı Turizm Merkezi, Kuşadası Kadınlar Denizi Turizm Merkezi, Çeşme Paşa Limanı Turizm Merkezi, Çeşme-Altinkum Turizm Merkezi ve Alaçatı Turizm Merkezi'dir.<sup>201</sup>

#### **e. Mavi Bayrak Projesi**

Mavi Bayrak, AT ülkeleri tarafından 1987 yılından beri yürütülen ve özellikle kıyı beldelerindeki çevrenin temizliğinin, düzeninin yasalara uygun bir biçimde gelişmesini sağlamaya yönelik bir çalışma zinciridir. Temel felsefesi, plajlarda, marinalarda ve göllerdeki suların temizliğini ve hizmet düzeyinin yeterliliğini özendirme yoluyla sağlamaktır.<sup>202</sup>

Yüzme amacı ile kullanılan suyun niteliği; çevresel eğitim ve bilgilendirme çalışmalarının yönlendirilmesi; plaj düzeni ve emniyetinin sağlanması şeklinde 3 ana konu üzerinde yoğunlaşmıştır.

---

<sup>201</sup> İzmir Ticaret Odası(1996); **İzmir Stratejik Planı (1996-2002) Kalkışa Geçiş Dönemi**, İzmir, s.127.

<sup>202</sup> T.C. Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü (1997); **Özel Projeler-Turizm 1997**, Ankara, s.32.

Bu ana konular, merkezi Kopenhag'da bulunan "Avrupa Çevre Eğitim Vakfı (FEEE)" tarafından tespit edilen 26 kritere göre değerlendirilmektedir. Bu kriterleri sağlayan plajlara 1 yıl süreyle Mavi Bayrak verilmektedir ve her yıl FEEE broşüründe bu plaj ve marinalar tüm dünya ülkelerine duyurulmaktadır.

Türkiye'de bu faaliyet 1992 yılından beri başlamış olmakla birlikte "Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV)" tarafından yürütülmektedir.

Avrupa Birliği Çevre Komisyonu, Avrupa Parlamentosu, Birleşmiş Milletler Çevre Programı ile Avrupa Çevre Eğitim Vakfı'nın temsilcilerinden oluşan Avrupa Jürisi'nin 2001 yılında 2038 plaj ve 708 marina olmak üzere toplam 2746 Mavi Bayrak Ödülü verildiği belirtilmektedir. Türkiye'den ise 2000 yılında ödüle layık görülen 72 plaj ve 12 marina bulunurken, 2001 yılında, 99 plaj ve 11 marina "Mavi Bayrak"a layık görülmüştür. 2001 yılında İzmir'de Mavi Bayrak alan merkezlerin sayısı da 20'dir.<sup>203</sup> Ancak plaj potansiyelimize göre bu sayı oldukça azdır.

Uluslararası turizm pazarında Mavi Bayrak her geçen gün daha çok önem kazanmaya başlamıştır. Bu nedenle kıyılarımızdaki Mavi Bayrak ödüllü plajlarımızın sayısını artırmak için yerel belediyeler, mülki idare amirleri, plaj veya tesis işletmecileri olarak çevrenin korunması ve Mavi Bayrak kriterlerinin yerine getirilmesi konularında daha fazla özen gösterilmesi gerekmektedir.

#### **f. Belek Kıyı Yönetimi Projesi**

1995 yılından beri sürdürülen Belek Kıyı Yönetimi Projesi, Belek Turizm Gelişim Alanındaki bölgenin doğal yapısını ve özelliklerini saptayarak bu kaynakların korunmasını, geliştirilmesini ve akılcı bir biçimde işletilmesini amaçlamaktadır. Projeye yurt içinden Turizm Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, BETUYAB (Belek Turizm Yatırımcıları Birliği), Doğal Hayatı Koruma Derneği, yurt dışından

---

<sup>203</sup> İzmir-Seferihisar: Haritacılar, Akarca, Ekmeksiz, Teos Clup, Çeşme: Çeşme Altinkum, Pırlanta Plajı, Tekke, Ayasaranda Kerasus, Dalyan, Ayayorgi, Boyalık, Paşalimanı, Büyükliman, Çark Plajı, Piyade Koyu. Karaburun: Bodrum, Kuyucak, Akvaryum, Mimoza. Urla: Sağlık Bakanlığı Kampı. **Kaynak:** <http://www.ntvmsnbc.com/news/81865.asp>

Dünya Doğal Yaşam Fonu (WWF), Dünya Bankası Akdeniz Çevresel Yardım Programı teknik ve finansal destek sağlamaktadır.<sup>204</sup>

#### 4. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimine Neden İhtiyaç Duyulmuştur?

Kıyı alanları, son yıllarda gerek endüstriyel ve ticari gelişme, gerekse rekreasyonel kullanımlara ve çevrenin korunmasına yönelik olana yoğun ve çoğu kez birbirleri ile çelişen taleplerin neden olduğu çeşitli baskılarla karşı karşıya kalmaktadır. Bu yüzden kıyı alanlarındaki kaynakların geliştirilmesine ve kullanımına ilişkin planlama ve uygulama kararlarının; teknik, sosyo-ekonomik ve çevre konularında çok sayıda disiplini ilgilendiren geniş bir veri tabanına ve bilimsel metotlara dayanan bütünleşik bir yönetim modeline ihtiyaç vardır.

KAY yaklaşımında bugüne kadar kıyı alanlarına ilişkin sorunlar tek tek ele alınmakta, bu sorunların birbirleriyle bağlantıları ve etkilerini dikkate alan bir süreç izlenmemektedir. Oysa Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY), kıyı alanlarını ve kaynaklarını etkileyen tüm sektörel faaliyetleri kapsamına alan, ekonomik ve sosyal boyutları yanı sıra çevreci ve ekolojik kaygılara da yer veren geniş kapsamlı bir yaklaşımı ifade etmektedir. BKAY'da temel hedef, kıyı alanlarının farklı kullanımları arasındaki karşıtlıkları en aza indirgeyerek bunları belirli bir denge içinde uyumlaştırırken, kıyı alanlarının kendisi için de optimum faydanın sağlanmasıdır. Bu yaklaşımın etkin ve amacına uygun olarak kullanımı için gerekli olan unsurlardan biri de, kıyı kaynaklarını kullanan farklı çıkar gruplarının bu süreçler içinde yer almalarını sağlayacak mekanizmaların geliştirilmesidir.

Kıyı alanlarına yönelik olarak faaliyet gösteren çok sayıda disiplinin her biri için standart bir anlayış ortaya çıkarma ihtiyacı, bu birbirinden kopuk hareketlerin, bütünsel yönetim ve gelişme stratejileri içinde yapılamamasından doğmuştur. Hedeflenen bir BKAY ile, denizle ilgili kaynaklara, sosyal güç ve iletişime dayalı organizasyonlar oluşturulmak istenirken, stratejiyle de bu organizasyonun bugün ve gelecek için hedef, eylem ve yapılabirlik belirlemesi önem taşımaktadır. Kıyı sorunları bir çok disiplinin ilgi alanına girmekte ve çok disiplinli yaklaşımlarla yönetim biçimleri geliştirilmektedir. Disiplinlerarası yaklaşım, çok-disiplinli çalışmalardan farklı

---

<sup>204</sup> Nüzhet Kahraman (1997); "Sürdürülebilir Turizm Gelişmesi", "Sürdürülebilir Kalkınmanın Uygulanması", TÇSV Yayını, Ankara, s.109.

olarak hem fiziksel hem de sosyal sistemlerle kuşatılmış, genelde ekip çalışmasını gerektiren süreçlerin ve aşamaların ortak temaları üzerinde düzenlenmektedir. Çok-disiplinli çalışma; iletişim, analiz ve tartışma sürecinde çeşitli disiplinlerle gelişirken, ne, niçin sorularına yanıt aramada bütünleşme kaygısına yer vermez. Çok sayıda disiplinin birbiriyle çatışan veri ve bilgi birikimi yerine, bütünsel anlayışta siyasi alan ve kamu desteğinde daha fazla görüşmeler yoluyla amaca erişilmektedir. Şekil 4.'te de görüleceği üzere çok disiplinli sonuçların bir araya getirilmesiyle BKAY olgusu başlamakta ve disiplinlerarası çalışmalarla politik sürecine girilmekte, böylece bütünleşik kıyı yönetim süreci işlemektedir.<sup>205</sup>

BKAY'nin gündeme gelmesindeki diğer düşünceler de şöylece özetlenebilir:

- Kıyı alanlarında deniz-kara etkileşimlerini dikkate alan özel ve bütünleşik bir yönetim gerekliliği,
- Disiplinler arası işbirliği ile kıyı kaynaklarının kontrollü gelişiminin sağlanması, yenilenebilir kıyı kaynaklarının ekosistemlerin korunması ihtiyacı
- Kıyıları konusunun sadece belirli bir bileşeniyle ilgilenen birbirinden kopuk kuruluşların, bilgi eksikliği, sağlıksız ve güncelliğini yitirmiş veri kaynakları nedeniyle etkin ve verimli olamamaları,
- Ortak bir bilgi sisteminin kurulması ve bilgi paylaşımının sağlanması<sup>206</sup>

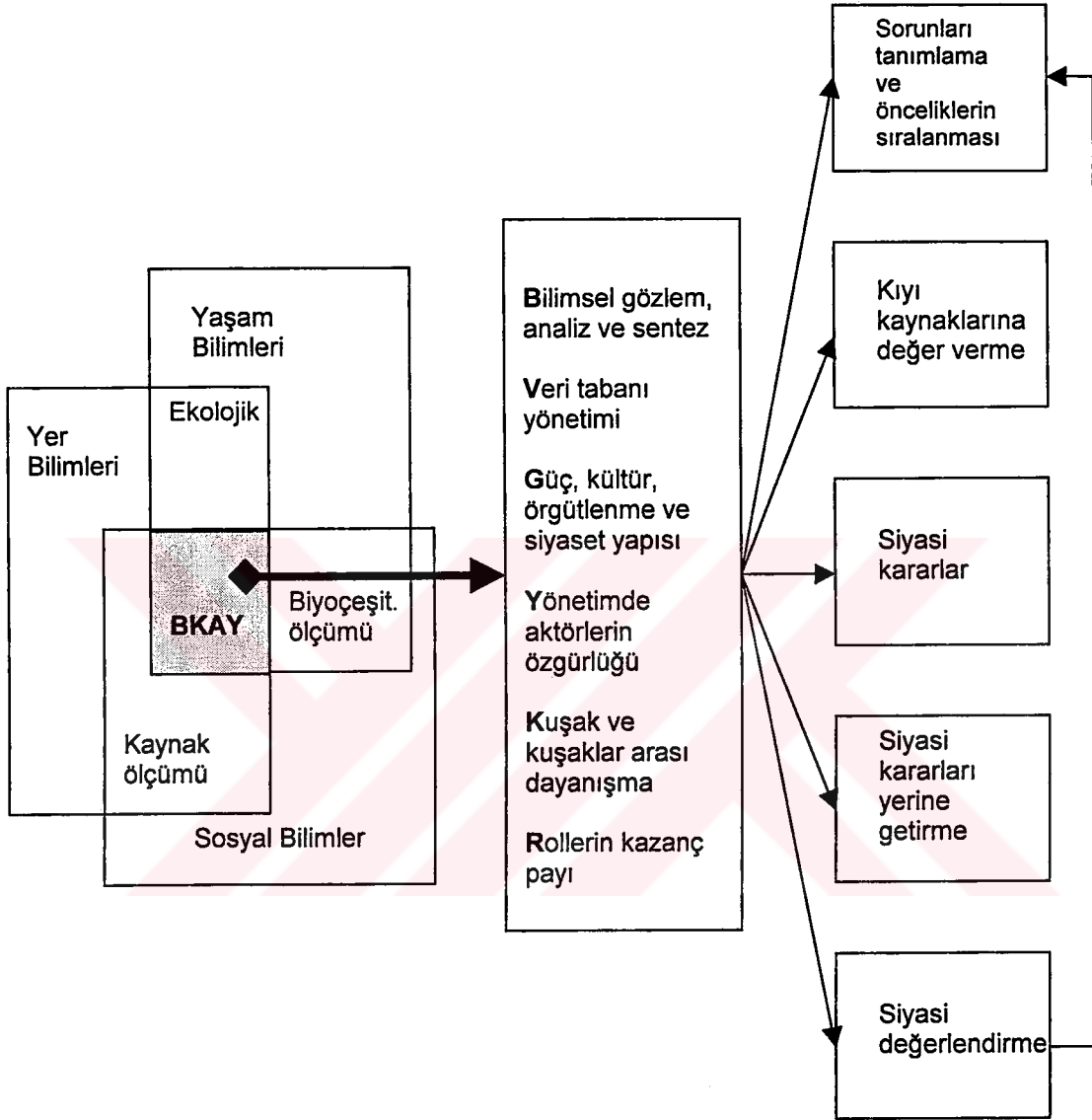
BKAY ile ulaşılmak istenen amaç, çeşitlilik gösteren kullanım taleplerine yönelik olarak her bir talep için yararlanma dengesini optimum bir düzeyde sağlamak ve karşılanmasına karar verilen taleplerin neden olacağı etkileri, kıyı alanı kaynaklarının sürdürülebilir kullanımlarını tehlikeye düşürmeyecek ölçüde sınırlandırmak; ayrıca kıyı alanlarında sürdürülebilir kalkınma yaklaşımı çerçevesinde çevre yönetim planının hazırlanması kapsamında kıyı alanlarında tabii ve yapılı çevrede sürdürülebilir gelişmenin sağlanması, çevre kalitesinin

---

<sup>205</sup> Gülşen Özaydın-Levent Özaydın (1998); a.g.m., s.477. "Disiplinlerarası sonuçlardan politika çevrimine erişme" adlı şekil, Soby, Simpson ve Ives, (1993); "Integrating public and scientific judgements into toolkit for managing food related risks", stage 1. Univ.of East Anglia kaynağından alınarak adı geçen makalede kullanılmıştır.

<sup>206</sup> Çoğu zaman bir kurum için gerekli olan bilgi, başka bir kurum tarafından ölçülmüş veya başka bir yöntemle üretilmiş olabilir. Bu nedenle bilgiler, diğer bilgilerle birleştirilebilecek ve gerektiğinde diğer kurumlar ile paylaşılabilir şekilde üretilmeli ve geliştirilmelidir.

yükseltilmesi, kirlenme ve tahribatın önlenmesi, bu konularda çevresel politika, strateji, program ve arazi kullanım planlaması ilkelerinin ve uygulama tekniklerinin belirlenmesidir.



**Şekil 4.** Disiplinlerarası sonuçlardan politika çevrimine erişme

**Kaynak:** Soby, Simpson ve Ives, (1993); "Integrating public and scientific judgements into toolkit for managing food related risks", stage 1. Univ.of East Anglia.

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### İZMİR KÖRFEZİ VE KIYI KULLANIMLARI

Doğal bir körfezin iç kesiminde yer alan İzmir kenti, özellikle son 30-40 yıl içerisinde artan ticari ve endüstriyel faaliyetler sonucu hızla büyümüştür. Bu büyüme doğal olarak göç ile ortaya çıkan yoğun bir nüfus ile beslenmiştir. Tüm bu gelişmeler kapasite sorununu ortaya çıkarmış, kentin altyapısı halen devam eden bu olağanüstü büyümeye ayak uyduramamıştır.

Gelişmekte olan ülkelerde yaşanan çevresel faktörlerin ihmali olgusu, İzmir için de geçerli olmuş ve özellikle İzmir Körfezi büyük çevresel ve kentsel problemlerle karşı karşıya kalmıştır. Evsel ve sanayi atıkları yasal başıboşluk sonucu gelişigüzel ve hiçbir arıtmaya tabi tutulmadan körfez sularına akıtılmış, kıyılar sorumsuzca doldurulmuş, "kıyılar herkesin malıdır" düşüncesini kendisine göre yorumlayan kişilerce haksız kullanıma konu olmuş, sonuçta körfezin yerleşim değeri ve ekolojik dengesi bozulmuştur.

#### 1. İZMİR KÖRFEZİ'NİN KONUMU VE ÖZELLİKLERİ

##### A. Coğrafi Özellikleri

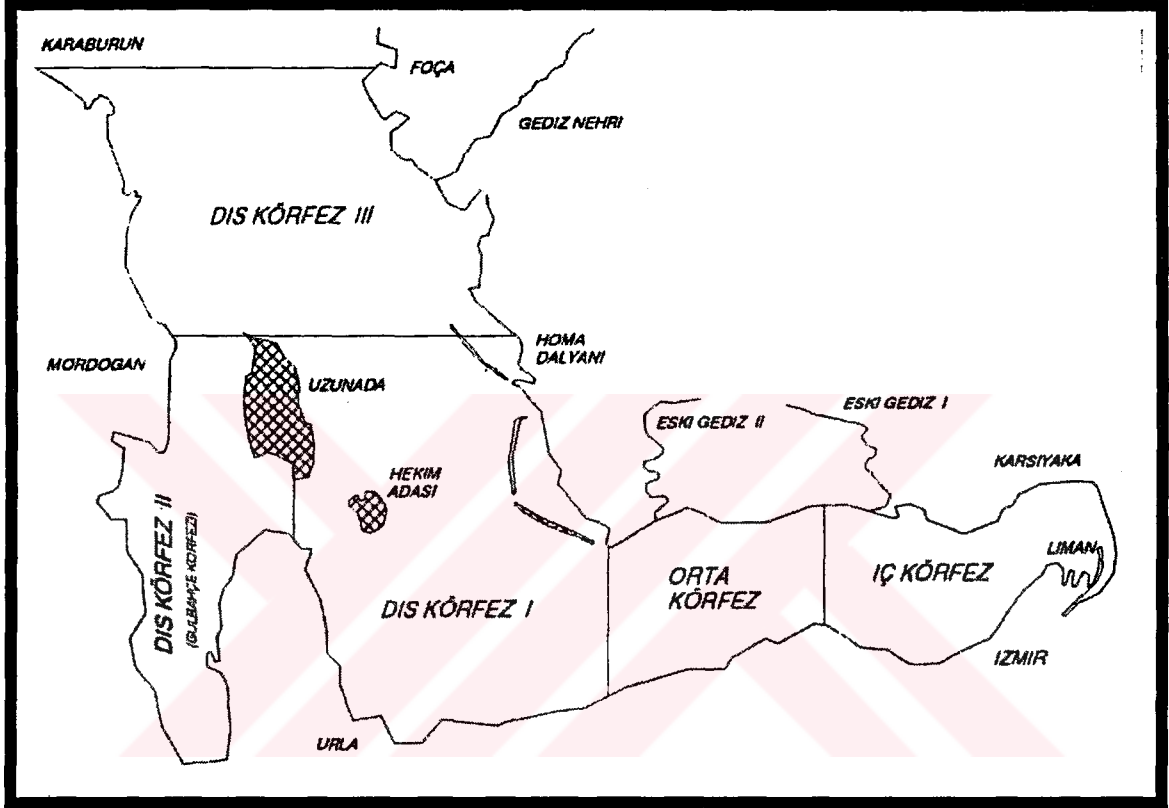
İzmir Körfezi Türkiye'nin batı kıyılarındaki en geniş körfezlerinden biridir. Şekli bir çizmeyi andıran İzmir Körfezi yaklaşık olarak 15 km. eninde 65 km. boyunda olup, oldukça büyük bir su alanıdır. 666 kilometrekare yüzey alanına sahiptir Doğusunda İzmir kenti ve merkezin etrafında 10 belediye bulunur. Diğer bazı yerleşim merkezleri de bu belediyelerin çevresindedir.

İzmir Körfezi, Ege Denizi'nin Anadolu kıyılarına derinlemesine sokulduğu bir körfezdır. İzmir Körfezi uzandığı yön ve doğal özellikleri bakımından farklı iki kesimden oluşmaktadır:<sup>207</sup>

---

<sup>207</sup> Orhan Uslu (1995); "İzmir Körfezi'nin Kirliliği", **İzmir'in Çevre Sorunları**, İzmir Ticaret Odası Yayınları, Yayın No:5, İzmir, s.54.

- Dış Körfez, Karaburun Yarımadası ile Gediz Deltası arasında kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda uzanan, körfezin daha geniş ve daha derin kesimidir. Uzunluğu 45 km kadardır, genişliği ağız kesiminde 24 km'yi bulur. Derinliği -45m. ile -71m. arasında değişir. Dış Körfez güneyde daha sığ olan Gülbahçe Körfezi ile sona ermektedir.



**Şekil 5. İzmir Körfezi'nin Kesimleri**

**Kaynak:** Orhan Uslu (1995) "İzmir Körfezi'nin Kirliliği", İzmir'in Çevre Sorunları, İzmir Ticaret Odası Yayınları, Yayın No:5, İzmir, s.54

- Dış Körfez'in güneydoğusunda batı-doğu doğrultusunda uzanan Orta Körfez başlamakta ve bu kesim İç Körfez ile sona ermektedir. Toplam uzunluğu 38 km olan bu kesimin genişliği batıda 20 km'yi bulurken, doğuya doğru gidildikçe azalmaktadır. İç ve Orta Körfezde derinlik doğudan batıya doğru artmaktadır. İç Körfez'in en derin yeri orta kesimdedir ve -21m.dir. İç Körfez'in kuzey kesimleri 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar Karşıyaka'nın hemen batısına dökülen Gediz Nehri'nin taşıdığı alüvyonlarla dolmuş ve sığlaşmıştır. Bu nedenle İzmir Limanı dolma tehlikesiyle karşılaşmış ve 1886 yılında Gediz Nehri Dış Körfeze kanalize edilmiş ve İç Körfezin dolması kısmen kontrol altına alınmıştır.

## B. Ekolojik ve Beşeri Özellikler

İzmir Körfezi, deniz canlılarının barınması, gelişmesi ve üremesi için uygun jeolojik, morfolojik ve biyolojik özelliklere sahip bir yaşam alanıdır. Biyolojik çeşitliliğin ve verimliliğin yüksek olduğu bu alanda planktonik organizmalardan, kuşlar, foklar, yunuslar ve deniz kaplumbağalarına kadar birçok canlı bulunmaktadır. İzmir Körfezi balık türleri ve bu türlerin stokları açısından Ege Denizi'nin önemli ve zengin körfezlerinden biridir.

İzmir Körfezi, ekolojik bakımdan önemli bir değere sahip sulak alanları da çevresinde bulundurmaktadır. Bunların en önemlileri arasında görülen Çamaltı Tuzlasının kuzeyindeki kıyı kesiminde, İzmir Kuş Cenneti'nin de yer aldığı bölge ile İnciraltı'ndaki dalyan bölgesi, nadir kuş türlerinin konakladığı önemli çekim merkezleridir. Ancak bu alanlar sorumsuz ve duyarsız çevrelerin başını çektiği tahribatlar ve dolgu işlemlerinin tehdidi altındadırlar.

İzmir Körfezinin kıyıları, kaynak olarak liman, iskele, taşımacılık gibi ulaşım, depolama, atıkları arıtma (arındırıcı,soğutucu), deniz suyunu kullanma, tarım alanları, besin kaynağı (balık,yosun vb.) kum, çakıl, petrol gibi hammadde kaynağı, dinlenme, eğlenme, sağlık, kültür, bilim, turizm ve yerleşme gibi pek çok amaçlara hizmet etmektedir. Söz konusu yoğun kullanım talepleri, İzmir Körfezi ve kıyılarını baskı altına almakta ve hızlı bir bozulmaya neden olmaktadır.

İzmir Körfezinin kıyı kesimi, başta İzmir kentsel yerleşim alanı olmak üzere çok değerli yerleşim alanlarını içinde barındırmaktadır. Kıyı kesimlerinde otel, motel, tatil köyü gibi turizm tesisleri, liman.marina rıhtım gibi kullanımlar ile eğlenme ve dinlenmeye olanak tanıyan çeşitli rekreasyon merkezleri mevcuttur. Metropolitan şehir alanı dışındaki kıyılar, yüksek rekreasyon potansiyeline sahiptir. Kıyı turizminde ayrıntılı planlama yapılmadan ya da yapılmış planlara uyulmadan, sadece ekonomik getiriler gözetilerek yapılan yatırımlar, sonraki aşamalarda kıyısız çevreyi, geri dönülmeyecek düzeyde olumsuz biçimde etkilemeye başlamıştır.

İzmir Körfezinin doğusunda yer alan İzmir Alsancak Limanı, ülkemizin önde gelen ihracat limanlarından biridir. Ülkemiz döviz girdisinin önemli kapılarındandır. Ancak ticari öneme sahip bu önemli limanın asli faaliyetleri de körfez suyunun iç



dinamiğini olumsuz etkilemektedir. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu'na göre söz konusu limanın kentinin içinde olması ve liman geometrisinin genişletmeye elverişli olmaması nedenleri ile bölgenin gelecek yıllarda ortaya çıkacak ek liman kapasitesi ihtiyacının mevcut liman bölgesinin dışında düşünüleceğine işaret etmektedir<sup>208</sup>. Yani körfez gelecek yıllarda artan oranda liman faaliyetlerinin baskısı altında kalacaktır. Limanlar Master Planı'nda, Alsancak limanının alternatifi olarak düşünülen ve 2000'li yıllardan sonrası için planlanan liman kompleksi için en uygun bölgenin Çandarlı Körfezi olduğu belirtilmektedir.<sup>209</sup>

İzmir Körfezinde limanın yanı sıra yolcu ve araba taşımacılığında kullanılan yedi adet betonarme iskele bulunmaktadır.<sup>210</sup> 2 Nisan 2000 tarihinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) ile yapılan anlaşmayla, İzmir Körfezi'ndeki vapur ve iskelelerin işletmesini Büyükşehir Belediyesi üstlenmiştir. TDİ' den alınan 8'i yolcu, 3'ü arabalı olmak üzere 11 gemiye ek olarak 10 adet yolcu gemisi kiralanarak deniz ulaşım filosundaki araç sayısı 21'e çıkarılmıştır. 1999 Aralık ayında 305 bin olan vapur yolcu sayısı 2000 yılının Kasım ayında 1 milyon 68 bine ulaşmıştır. Arabalı vapurları tercih edenlerin sayısı ise bir yıl içinde iki kat artmış ve Kasım ayında 40 bin araca ulaşmıştır.

Körfezde kullanım yoğunluğu Karaburun, Güzelbahçe ve Foça olmak üzere 22 adet balıkçı barınağı mevcuttur. Bazı koylarda balık üretim tesisleri vardır, kültür balıkçılığında İzmir Türkiye'de 2. sıradadır.<sup>211</sup>

Özellikle 1960'lı yıllarda ciddi bir kirlenme noktası haline gelmeye başlayan İzmir Körfezi, İzmir'in hızlı bir nüfus artış hızına sahip olması ve bu hızlı gelişme sürecinde uygun ve yeterli alt yapı hizmetlerinin gerçekleştirilememesine bağlı olarak artan bir kirlilik yüküne sahip olmuştur.

---

<sup>208</sup> DPT (1996); "Deniz Ulaştırması", Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, s 40.

<sup>209</sup> T.C. Devlet Bakanlığı (1992); **Kıyıları Envanteri ve Denizcilik Bakanlığı**, Ankara, s.132.

<sup>210</sup> Bostanlı, Karşıyaka, Alsancak, Pasaport, Konak ve Üçkuyular olmak üzere 6 iskele ile hizmet verilirken Göztepe İskelesi de hizmete alındı.

<sup>211</sup> Ayşe Taş (1998); "İzmir Körfez Kullanımı", **İzmir'in Kentleşme-Çevre-Göç Sorunları ve Çözüm Önerileri, Kentleşme Raporu**, Cilt:1, İzmir, s.79.

İzmir Körfezi, aşırı şehirleşmenin, kontrolsüz endüstriyel gelişmenin ve doğal kaynak kullanımında yapılan hataların neden olduğu, evsel endüstriyel, tarımsal, turizm ve deniz ulaşım faaliyetleri gibi kıyı kullanım taleplerinden kaynaklanan kirlilik yükü ile bozulmuştur. Körfezin özellikle iç kesimlerinde biyolojik çeşitlilik çok azalmış, hatta bazı kesimleri hayatiyetin çok sınırlı olduğu alanlara dönüşmüştür. Son yıllarda yapılan araştırmalar, iç körfezde canlıların azaldığı, orta körfezde değişik ekolojik şartlara uyabilen bitki ve hayvanların yaşayabildiği, dış körfezde ise hala biyolojik çeşitliliğin zengin olduğunu göstermiştir.

Özellikle iç körfez kesimi etrafında yoğunlaşan endüstriler, atıklarını doğrudan olarak ya da akarsular aracılığıyla İzmir Körfezinin sularına izinsiz ve uygunsuz bir şekilde boşaltmaktadırlar. İzmir Körfezinin çevresinde yerleşim bölgelerinin dışında, önemli tarımsal faaliyet alanları da yer almaktadır. Kuzeyde Menemen Ovası sulu tarımın yapıldığı önemli bir üretim alanıdır. Körfez Gediz havzasında yer alan tarımsal faaliyetlerden de etkilenmektedir.

İzmir Körfezine deşarj yapan dereler, özellikle İzmir Metropolitan alanından geçerken, yapılan atıksu deşarjları nedeniyle olağanüstü derecede kirlenirler ve aldıkları kirlilik yüklerini körfeze boşaltırlar. Özellikle İzmir İç Körfezi'ne deşarj eden derelerin taşıdıkları çökelti maddeleri aslında çok sığ olan bu kesimin daha da sığlaşmasına neden olmaktadır. Bu durum, körfez tabanının sığlaşması sonucu, iç körfezde bulunan limanın draftının düşmesine de neden olmaktadır.



**Şekil 6.** İzmir Körfezi Yerleşim Haritası  
**Kaynak:** <http://www.izmirturizm.gov.tr>

Şekil 6'daki haritadan da görüldüğü gibi körfez çevresindeki yerleşimlerden sadece Konak, Karşıyaka, Balçova, Güzelbahçe, Narlıdere, Urla, Karaburun ve Foça'da yaşayan nüfus 1997 nüfus sayımı verilerine göre 1.385.215 olarak hesaplanırsa, bu rakamın 3.114.859'luk il nüfusu içindeki payının yaklaşık % 45 olduğu görülmektedir. Ancak İzmir ili çevre yerleşimlerinin de Körfez üzerindeki baskısı çok açıktır. Böylesi bir nüfus baskısının beraberinde getirdiği yoğun kullanım talepleri doğal olarak birbirleriyle çelişmekte ve çelişen kullanım talepleri yüzünden kıyılarda koruma-kullanma dengesi kurulamamaktadır. Bu nedenle doğal ve kültürel kaynakların varlığı tehdit altında kalmaktadır.

## II. İZMİR KÖRFEZİ VE KIYI ALANLARININ KULLANIM AMAÇLARI

Birçok kıyusal alanda olduğu gibi İzmir Körfezi kıyıları da sahip olduğu kaynaklar itibariyle çok çeşitli ve birbirinden değişik kullanım talepleri ile karşı karşıyadır. Bu nedenle de birçok faaliyetin ilgi alanına girmekte; ancak birbirleri ile çelişen kullanım taleplerine bağlı olarak ortaya çıkan faaliyetlerin aynı anda sürdürülmesi sonucunda, kaynakların sürdürülebilir kullanımı giderek ortadan kalkmaktadır.

Kıyı alanı kaynakları<sup>212</sup>; yenilenebilen, güçlükle yenilenebilen ve yenilenemeyen kaynaklar olmak üzere 3 gruba ayrılabilir.

KIYI ALANI KAYNAKLARI		
1. Yenilenebilen Kaynaklar	2. Güçlükle Yenilenebilen Kaynaklar	3. Yenilenemeyen Kaynaklar
a. Ticari Avcılık İçin Balık Stokları b. Amatör Avcılık İçin Balık Stokları c. Deniz Ulaşımı d. Tarımsal Kıyı Alanları e. Tatlı Su Kaynakları f. Deniz Memelileri g. Soğutma Suyu Deşarj Ortamı h. Gelgit ve Dalga Enerjisi	ı. Birincil Üreticiler Olan Bitkiler i. Kum ve Çakıl Yatakları j. Estetik Kalite k. Temiz Su l. Doğal Park Alanları m. Denizel Ortamlar, Ekosistemler n. Atıksu Deşarj Ortamı o. Özel Jeolojik Formasyonlar (mercan vb.)	p. Petrol ve Doğal Gaz Yatakları r. Denizden Kazanılan Dolgu Alanları s. Arkeolojik ve Tarihi Kalıntılar t. Maden Yatakları

**Tablo 3.** Kıyı Alanı Kaynakları

**Kaynak:** Orhan Uslu vd. (1995); "Kıyı Alanları Kullanım Amaçları", **İzmir Körfezi Doğal Kaynak Yönetimi Proje Paketi**, İzmir.

Tablo 3'te görülen kıyı alanı kaynakları ile bunların kullanılmasına yönelik talepler hem birbirlerine bağımlıdır hem de birbirlerini etkileyen bir özellik gösterirler. Kıyı alanı kaynakları ve kullanım talepleri ilişkisi Tablo 4'te görülmektedir. Bu tabloda "B" harfi, kullanım talebinin kaynağa bağımlı olduğunu; "E" harfi, kaynağı etkilediğini; "M" harfi ise her iki durumun müştereken geçerli olduğunu belirtmektedir:

<sup>212</sup> Orhan Uslu vd. (1995); "Kıyı Alanları Kullanım Amaçları", **İzmir Körfezi Doğal Kaynak Yönetimi Proje Paketi**, İzmir, s.1.

KIYI ALANI KAYNAKLARI VE KULLANIM TALEPLERİ İLİŞKİSİ																			
Kullanım Talepleri ve Faaliyetler	Kıyı Alanı Kaynakları																		
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	r	s	t
Ticari Balıkçılık	M	E	M			M			E	E	M		M				B		
Amatör Balıkçılık	B	B	B							B	B	B	B				B		
Rekreasyon		B	B	E	M	M				B	B	M	M	M			B		
Turizm	B	B	M		E	M	E			M	M	M	M	M			B	E	
Petrol ve D.Gaz Üretimi	E	E	E			M				E	E	E	E		B	B			
Gemicilik/Deniz Ulaşımı			E	E						E	E	E	E						
Liman İnşaatı			E						E	E	E	E	E				B	E	
Petrol ve D.Gaz İletimi		E	E							E	E						B		
Kum ve Çakıl Üretimi	E	E	E						B	E	E	E	E		B				
Maden Üretimi	E	E	E									E	E		B				
Tuz Üretimi												E	E	B			B		M
Tatlı Su Üretimi			B		B		B			E	B		E	B					
Enerji Üretimi																			
Meskun Alan Gelişimi	E	E	E	E	M	E			E	E	E	E	E	B			B	E	
Tarım	E	E	M	B	M						M	E	E				B	B	
Atıksu Deşarjı	E	E	E		E	E				E	E	E	E	B					
Fırtına Etkilerinden Korunma				E					E	E		E	E						
Termik Santral İnşaatı			M				B			E	M	E	E	B				E	
Kaynakların Korunması	B	B	B		B	B					B	B	B	E			E		
Doğal Parklar	B	B	B	B		B	E			B	B	B	B	B			E		
Bilimsel Araştırmalar	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B		B	B
Eğitim	B	B	B		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B		B	B
Yapay Adalar ve Dolgu Alanları			E							E		E	M				B		
Denizaltı kablo ve boru hatları													E				B		
Savunma Faaliyetleri						E				E							B		
Tarama	E	E	E	E	E	E			B	E	E	E	E	E	E	B			B
Endüstriyel Gelişme	E	E	E		M		B		E	E	E	E	E	B			B	E	
Su Ürünleri Üretimi	B	B	B				B				B	E	M	B					

**Kıyı Alanı Kaynakları**  
a.Ticari Avcılık İçin Balık Stokları b.Amatör Avcılık İçin Balık Stokları c.Deniz Ulaşımı  
d.Tarımsal Kıyı Alanları e.Tatlı Su Kaynakları f.Deniz Memelileri g.Soğutma Suyu Deşarj Ortamı  
h.Gelgit ve Dalga Enerjisi i.Kum ve Çakıl Yatakları j.Estetik Kalite k.Temiz Su l.Doğal Park Alanları  
m.Denizel Ortamlar, Ekosistemler n.Atıksu Deşarj Ortamı o.Özel Jeolojik Formasyonlar (mercan vb.)  
p.Petrol ve Doğal Gaz Yatakları r. Denizden Kazanılan Dolgu Alanları s.Arkeolojik ve Tarihi Kalıntılar t. Maden Yatakları

**Tablo 4.** Kıyı Alanı Kaynakları ve Kullanım Talepleri İlişkisi  
**Kaynak:** Orhan Uslu vd. (1995); "Kıyı Alanları Kullanım Amaçları", İzmir Körfezi Doğal Kaynak Yönetimi Proje Paketi, İzmir.

İzmir Körfezi de sahip olduğu kaynakların bilinçsizce ve birbirleri ile çelişen talepleri karşılamak üzere kullanılması sonucunda bir sorunlar yumağı haline gelmiştir. Örneğin körfezin, İzmir kenti için atıksu deşarj ortamı olarak kullanımı sonucunda aşağıda belirtilen sistem öğeleri\* olumsuz bir biçimde etkilenmiştir:

- Balık stokları,
- Deniz ulaşımı,
- Tatlı su kaynakları,
- Deniz memelileri,
- Estetik kalite,
- Temiz su,
- Sitler ve doğal park alanları, (Kordon, Kuş Cenneti, Inciraltı dalyanı...)
- Denizel ortamlar, topluluklar, ekosistemler

Büyük Kanal Projesi'nin tamamlamasını takiben su kütleinde hızlı bir iyileşme olacağı beklenmektedir. Bu durumda yeniden ortaya çıkacak bu kaynaklara bağlı olarak yeni kullanım talepleri ile karşılaşılması söz konusu olacaktır. Örneğin, estetik kalitedeki iyileşme, turizmin rekreatif aktivitelerle birlikte gündeme getirilmesi sonucunu verebilir. Böyle bir durum, İzmir Limanı'nı bir başka boyutu ile tartışma konusu yapabilir. Günümüzde limanın kapasitesini geliştirmek için kaçınılmaz olarak yapımı gereken yaklaşım kanalı taraması, estetik kalite ve su ürünleri üzerinde yaratacağı varsayılan etkiler öne sürülerek engellenmektedir. Körfez ve kıyı kesiminde çelişen kullanım talepleri şunlardır.

- Endüstriyel ve ticari amaçlı arazi kullanımları / Yerleşim ve rekreatif amaçlı arazi kullanımları
- Arazilerin rekreasyonel ve çevresel kullanımları ile su kaynakları / Liman yatırımları
- Serbest balıkçılık / Su ürünleri yetiştiriciliği
- Ticari balıkçılık / Rekreatif balıkçılık.
- Kültür balıkçılığı / Yatçılık
- Balıkçılık / Koruma alanları, deniz parkları
- Deniz taşımacılığı / Rekreatif deniz kullanımları, koruma alanları

---

\* Orhan Uslu vd. (1995); "Kıyı Alanları Kullanım Amaçları", İzmir Körfezi Doğal Kaynak Yönetimi Proje Paketi, İzmir, s.1

- Limanlar / Yaban hayatı, askeri ve stratejik aktiviteler, endüstri atıkları, akarsu deşarjları, şehir kanalizasyonları
- Tarım / Yerleşim, ticari ve endüstriyel gelişmeler

Buna benzer çelişen kullanım talepleri İzmir Körfezi kıyı alanlarında bir çok problemi de beraberinde getirmektedir. Bu problemler şunlardır:

- Kıyı alanlarında nüfus artışının yarattığı plansız kentleşme,
- Turizmin hızlı gelişmesi sonucu doğal ve tarihsel alanların korunmaması,
- Kıyı sularının kamu sağlığı, balıkçılık ve biyolojik çeşitliliği etkileyecek şekilde kirlenmesi,
- Hızlı ve düzensiz kentleşme sonucunda plansız kentsel alanlar, doğal değere sahip alanlar üzerinde dağınık yapılaşmalar, doğal alanların ve görünümünün bozulması ve su kaynakları üzerinde aşırı talep,
- Kıyı alanlarındaki kontrolsüz büyüme neticesinde arazi işgali,
- Atıksuların kıyılara deşarj edilmesinin kıyıların rekreasyon amaçlı kullanımı değerini düşürmesi,
- Deniz sularının kirlenmesi neticesinde deniz canlılarının yok olması ve ekolojik bütünlüğün bozulması,
- Kumsal boyunca dolgu yapılarak konut ve turistik tesislerin inşaa edilmesi, dolgu nedeniyle kıyı sularının doğal yapısının bozulması,
- Taşımacılık yapan gemilerin yarattığı kirlilik,
- Balıkçılık ve balık çiftliklerinden kaynaklanan kirlilik,
- Su kayağı, teknelerin ve motorlu araçların gürültüleri gibi aktivitelerden kaynaklanan gürültü kirliliği,
- Mevcut kanalizasyon tesislerinde yeterli arıtmanın yapılmaması ve talebin mevcut kapasiteyi aşması,
- Dip taraması, sintine ve balast sularının denize boşaltımı ile deniz aktivitelerinden kaynaklanan kirlilik.

Körfeze ve körfezin kıyı alanlarına olan yoğun ilgiler doğal olarak birbirleriyle çelişmekte ve bu çelişkiler yukarda bahsettiğimiz olumsuzlukları ortaya çıkarmaktadır. Buradan hareketle kıyı alanlarındaki kaynakların sürdürülebilir kullanımı için;

- Yenilenebilir kaynakların kritik stoklarının varlığının garantilenmesi,
- Kaynakların kabul edilebilir kalite düzeylerinin tanımlanması ve korunması,
- Gelecek nesiller için değer taşıyan tarihi ve kültürel değerler ile nadir tür ve ekosistemlerin korunması,
- Altyapı olanaklarını gerekli olacak düzeyde tutarak, kıyı alanlarındaki nüfus yoğunluğunun sınırlandırılması suretiyle yaşam kalitesinin korunması

gerekmektedir.

### III. İZMİR KÖRFEZİ KIYI KULLANIMI SORUNLARI

3 milyonu aşkın bir nüfusa sahip olan İzmir kenti daha önce belirtilen yoğun kullanım talepleri altında ihtiyaç karşılama kapasitesini giderek kaybetmektedir. 1960'lı yıllardan sonra körfezin kurtarılmasına yönelik fark edişlerden sonra Körfeze yönelik birçok bilimsel çalışma yapılmış<sup>213</sup>, bilimsel tanı gecikmesine bağlı olarak, zamanında önlem alınmaması ile de kaynak ve işgücü israfı yaşanmıştır. Yönetim aşamalarındaki gerek tanı gerekse eylem gecikmelerinin sonuçları bugün açık olarak görülebilmektedir.

İzmir Körfezi ve kaynaklarına sürdürülebilir bir anlam kazandırılması için yapılan kurumsal çalışmaların temelinde "körfez kirliliğinin azaltılması" ve "körfez kıyılarında hukuk dışı yapılaşma" konuları ele alınmaktadır.

#### A. Körfez Kirliliği

İzmir Körfezi, son 35-40 yıllık süreç içinde sağlık ve estetik açıdan artan kontrolsüz kirlenme nedeniyle tüm Akdeniz'de en önemli kirlilik odaklarından biri haline gelmiştir. Körfezdeki kirlenmenin başlıca nedenleri, hızlı nüfus artışı sonucunda ortaya çıkan plansız kentleşme ve buna paralel olarak gelişen sanayileşmedir. Körfez kıyı kesimleri çok değerli yerleşim alanlarını barındırmakta olup, rekreasyon değeri açısından yüksek potansiyeli bulunmaktadır. İzmir kenti ve

---

<sup>213</sup> Körfez kirliliğinin önlenmesine yönelik çalışmalara İzmir Körfezi'nde kıyı alanları yönetimi konusunun işleneceği bölümde ayrıntılı olarak değinilecektir.



çevresi Türkiye'de en yüksek arazi değerine sahip bölgelerden biridir. Bu cazibe merkezi gelecek yıllarda da yoğun olarak ilgi odağı olmayı sürdürecektir.

## 1. Körfez Kirliliğine Yol Açan Unsurlar

Körfez kirliliğine yönelik elde somut projeler olmasına rağmen 1960'lardan bugüne kadar geçen sürede bu kirlenme kontrol altına alınamamıştır. Kirlenmenin önlenmesi için körfeze gelen kirlenme unsurlarının, zaman ve konuma bağlı olarak uğrayabilecekleri değişimlerinin sağlıklı bir biçimde belirlenmesi, yapılacak çalışmaların ilk adımı olmalıdır.

Körfez kirliliğine yol açan unsurların başlıcaları şöyle belirtilebilir:<sup>214</sup>

- Kent ve çevresinde yaşayan 3 milyonu aşkın nüfusun yarattığı evsel kökenli kirlilik,
- Kent ve çevresindeki endüstrilerin atıksularından kaynaklanan kirlilik,
- Kentsel alana ve toplama havzasına düşen yağışların beraberinde getirdiği kirlilik,
- Körfez toplama havzasındaki tarımsal faaliyetler sonucu oluşan yüzey ve drenaj suları ile bunların içerdiği yapay ve doğal gübreleme ve tarımsal mücadele ilaçlarının kalıntıları,
- Körfeze ulaşan dereler ve Gediz Nehri'nin taşıdığı kirlilik,
- Deniz trafiği ve Liman faaliyetlerinden kaynaklanan kirlilik,
- Atmosferden körfez yüzeyine gelen yükler,
- Taban sedimentlerinden su sütununa geçen yükler,
- Açık deniz ile olan madde alışverişi
- Kıyıların doldurulması suretiyle yaratılan kirlilik
- Kıyı Erozyonu

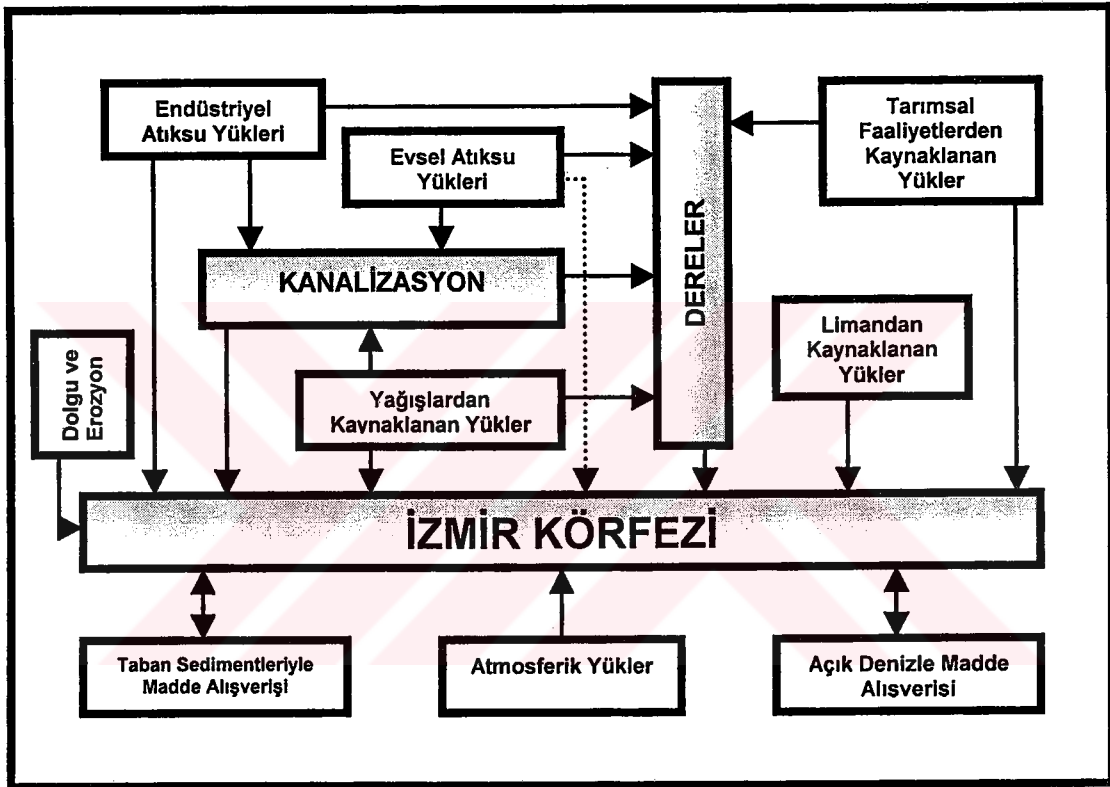
Bu kirlenme unsurları arasında evsel ve endüstri kökenli atıksulardan kaynaklanan kirlilik ile derelerden kaynaklanan kirlilik noktasal kaynak özelliği taşımaktadırlar. Körfez kirliliğine neden olan bu çeşitli kaynaklar, genellikle

---

<sup>214</sup> İzmir Büyükşehir Belediyesi İZSU Genel Müdürlüğü adına D.E.Ü. Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü (1999); **İzmir Atıksu Arıtma Tesisi Deşarjı Alternatiflerinin Deşarj Bölgesi Yakın Alanında Oluşturacağı Etkilerin Araştırılması**, İzmir, s.9.

bölgedeki arazi kullanım şekli ve ekonomik faaliyetlerin sonucu olarak ortaya çıkmaktadırlar. Her ne kadar Gediz nehrinin ve derelerin havzaları, içerdikleri tüm tarım ve yerleşim alanları ile yaygın birer kaynak iseler de, bu dere ve akarsuların körfeze getirdikleri yükler tek bir noktadan sisteme girmekte ve bu özellikleri ile İzmir körfezi açısından noktasal bir kaynak olarak yorumlanabilmektedir.

Şekil 7'de kirletici unsurların İzmir Körfezi'ne ulaşma biçimleri gösterilmektedir.



**Şekil 7:** İzmir Körfezi'ne Gelen Kirlilik Yükleri ve Körfeze Ulaşma Biçimleri  
**Kaynak:** Orhan Uslu vd. (1995); "İzmir Körfezine Gelen Kirlilik Yüklerinin Tespiti", **İzmir Körfezi Doğal Kaynak Yönetimi Proje Paketi**, İzmir, s.7.

Şekil 7'de görüldüğü gibi endüstriyel atıksular kanalizasyon ve dereler aracılığıyla körfeze ulaştığı gibi doğrudan doğruya körfeze de bırakılmaktadır. Yağışlardan kaynaklanan yükler ile evsel atıksularda da durum böyledir ama evsel kirleticilerin doğrudan körfeze bırakılmaları çok küçük oranlarda etkili olmaktadır. Tarımsal kirleticiler dereler yoluyla olduğu gibi doğrudan körfezle de buluşmaktadır. Liman faaliyetleri, taban sedimentleri ile madde alışverişi, atmosferik yükler ve açık denizle madde alışverişinden kaynaklanan yükler ise doğrudan körfez suları ile buluşmaktadır. Dolgu işlemleri ve erozyon olaylarından kaynaklanan yüklerin de

konu bütünlüğü açısından şekil içerisinde yer almasının uygun olacağı düşünülerek bu unsurlar tarafımızdan eklenmiştir.

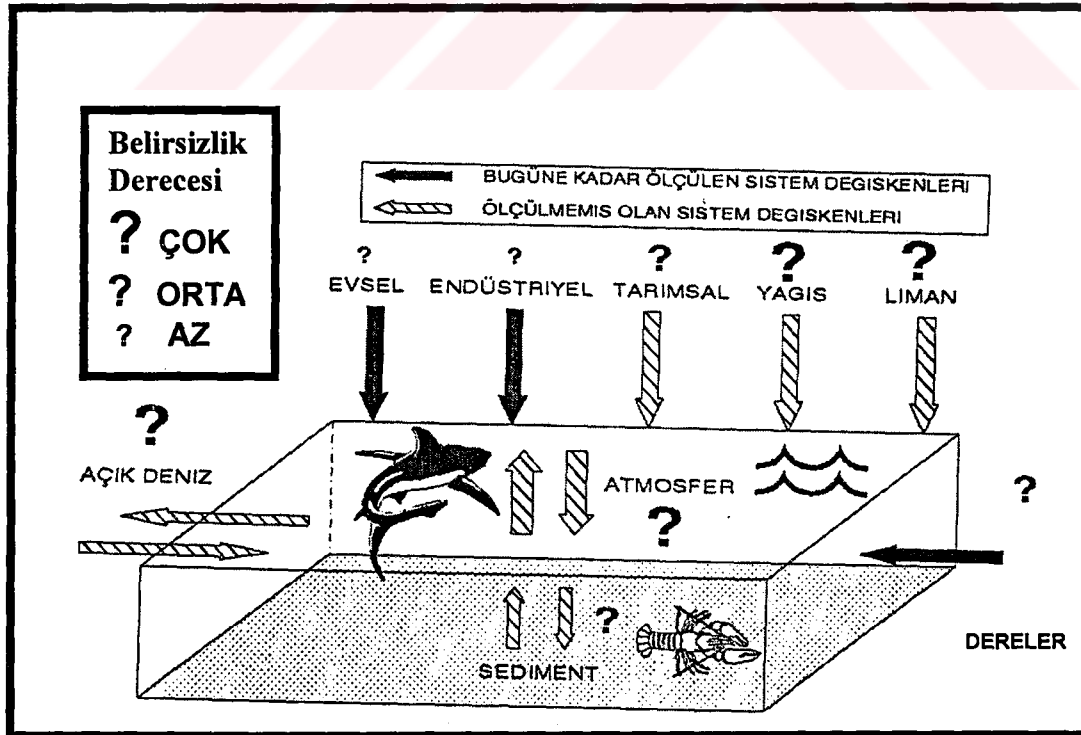
İzmir körfez kirliliğine çeşitli kaynakların etkilerine yüzdesel olarak baktığımızda Tablo 5'teki değerler karşımıza çıkmaktadır:

Kirlilik Kaynağı	Katkı (%)
Evsel ve endüstriyel atıksular	% 50
Yağışlar	% 15
Dereler	% 10
Tarımsal drenaj suları	% 10
Erozyon	% 8
Liman faaliyetleri ve gemi trafiği	% 4
Diğer Kaynaklar	% 3

**Tablo 5:** İzmir Körfez Kirliliğine Çeşitli Kaynakların Katkıları

**Kaynak:** Orhan Uslu vd. (1995); "İzmir Körfezi'nin Kirliliği", İzmir'in Çevre Sorunları, İzmir Ticaret Odası Yayınları, Yayın No:5, İzmir, s.91.

Tablo 5'te de görüldüğü üzere körfeze kirlilik anlamında en büyük payı evsel ve endüstriyel atıksular almaktadır. Yapılan araştırmalar sonucunda kirlilik kaynakları arasında belirsizliği en az unsurlar, evsel ve endüstriyel atıksular olmuştur. Bu durum Şekil 8'de görülmektedir.



**Şekil 8:** İzmir Körfezi'nin Madde ve Enerji Yükleri ve Bilançoları

**Kaynak:** Orhan Uslu vd. (1995); "Kirlilik Yükleri", İzmir Körfezi Doğal Kaynak Yönetimi Proje Paketi, İzmir, s.2.

1991 yılında halkın körfez kirliliği sorununa yaklaşımını belirlemek amacıyla gerçekleştirilen ve 267 kişinin cevaplarının değerlendirildiği anket çalışmasının sonuçlarına göre<sup>215</sup>, katılanların %99,25'i körfezin kirliliğini belirtmiş, yine katılanların %72.56'sı söz konusu kirliliği fabrikalardan kaynaklanan endüstri atıklarına bağlarken, %25.94'ü evsel atıkların daha kirletici olduğunu belirtmiştir. Yani kamuoyunda sanayi faaliyetlerinin tehlikeli ölçüde kirlilik yarattığı konusunda genel bir görüş olduğu söylenebilir.

Körfezdeki kirliliğin bu boyutunda en belirgin ve en etkili unsurlar olarak evsel ve endüstriyel kökenli kaynaklar ile derelerden kaynaklanan yüklerle değerlendirilmektedir.

#### **a. Evsel ve Endüstriyel Kaynaklı Kirlilik Yükü**

İzmir körfezinde kirliliğin en önemli nedenlerinden birisi, evsel atıkların yer altı suları veya dereler yoluyla körfeze ulaşmasıdır. Altyapı yetersizlikleri ve fosseptiklerden sızan sular nedeniyle oluşa kirlilik yükleri körfez sularına karışmaktadır. Evsel atıklardan kaynaklanan yükler çeşitli mikroorganizmalar, parazit yumurtaları ve deterjan maddelerini içermektedir. Daha 1986 yılında İzmir körfezi ve yöredeki yüzeysel sularda yapılan bir çalışmada özellikle Melez Çayı ve Arap Deresi'nde deterjan miktarının 1.5 mg/l'i aştığı saptanmıştır.<sup>216</sup> Geçen 15 yıl içinde artan nüfus ve kullanım artışı da düşünülecek olursa bugünkü durum daha kaygı vericidir.

İzmir kent bütününde yer alan sanayi kuruluşlarının büyük bir kısmını yaş endüstriler oluşturmaktadır. Bunlar büyük hacimlerde atıksu üretmelerinden dolayı İzmir körfezinde görülen kirlenmeye büyük ölçüde katkıda bulunmaktadırlar. Atıksular ya yeterli arıtma yapılmaksızın ya da hiç arıtılmaksızın doğrudan en yakın akarsuya ya da drenaj kanalına verilmektedir. Bu doğal drenaj sistemleri sanayi bölgesi içinde ve tarlalar arasında dolanarak nihayet İzmir Körfezine ulaşmakta ve böylece pis sular körfeze dökülmektedir.

<sup>215</sup> Zerrin Toprak Karaman (1992); "Çevre Kirliliğinin Giderilmesinde Uzlaşmacı Politika (İzmir Körfezi İçin Bir Yaklaşım)", **Amme İdaresi Dergisi**, Cilt:25, Sayı:4, İzmir, s.130-131.

<sup>216</sup> F.Şengül vd. (1986); "İzmir Yöresindeki Yüzeysel Sularda Deterjan ve Fosfor Kirliliği", **Çevre 86 Sempozyumu**, İzmir.

Körfez çevresindeki endüstriler kent içinde belirli kesimlerde ve kent dışındaki küçük sanayi bölgeleri ile organize sanayi bölgelerinde faaliyet göstermektedir. Bunlardan “Önemli Kirlenici Kaynak” tanımına girenler için Çevre Bakanlığı tarafından çıkarılan “Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği” ve İzmir Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü (İZSU) tarafından çıkarılan “Kanalizasyona Deşarj Yönetmeliği” uyarınca ön arıtma veya tam arıtma yapma zorunluluğu getirilmiştir.

İZSU Çevre Koruma ve Arıtma Tesisleri Daire Başkanlığı'nca belirtilen bilgilere göre 2000 yılı itibariyle önemli ve önemsiz endüstriyel kirlenici kaynaklarının durumu Tablo 6 ve Tablo 7’de gösterilmektedir:

Projeli Önlem Tesisi Devrede Olan İşletmeler	Projesi Olup Önlemi Devrede Olmayan İşletmeler	Basit Önlem Tesisi Devrede Olan İşletmeler	Basit Önlem Tesisi Devrede Olmayan İşletmeler	Önlem Tesisi İhtiyacı Olmayan Kuru İşletmeler	Önlem Tesisi İhtiyacı Olmayan Evsel İşletmeler	Önlem Tesisi Yapmayan Yasal İşlem Durumunda Olan İşl.	TOPLAM
423	24	473	6	223	152	53	1354

**Tablo 6. Önemsiz Kirleniciler**  
Kaynak: İZSU 2000 Yılı Faaliyet Raporu, s.59.

Önemsiz Kirleniciler	Önemli Kirleniciler	Yasal İşlem Durumunda Olan İşletmeler	TOPLAM
1354	24+3*	2**	1383

**Tablo 7. Önemli ve Önemsiz Endüstriyel Kirlenicilerin Sayısı**  
\* Canbolat Yağ San.A.Ş., Altınyaz Kombinaları, Vizon Deri San.A.Ş.  
\*\* Billur Tuz A.Ş., Safa A.Ş.  
Kaynak: İZSU 2000 Yılı Faaliyet Raporu s.59.

Tablo 8 ve Tablo 9’da arıtma tesisi gereksinimine göre arıtma tesisi olan ve uyarılan endüstrilerin sayısı gösterilmektedir:

ADI	BÖLGESİ	SEKTÖRÜ	ARITMA KAPASİTESİ (m <sup>3</sup> /gün)	ARITILMIŞ SU MİKTARI (m <sup>3</sup> /gün)	ARITMA TİPİ
1.Altınyâğ Kombinaları A.Ş.	Çınarlı	Gıda	200	236	Tam Arıtma
2.Atatürk Org.San.Böl.	Çiğli	Org.Sn.Böl	12.000+9.000	4335	Tam Arıtma
3.BMC San.Tic.A.Ş.	Işıkent	Taşıt Fab.	120	120	Tam Arıtma
4.Bağ Yağları San.Tic.A.Ş.	Halkapınar	Gıda	470	168	Ön Arıtma
5.DYO Sadolin Boya Fab.A.Ş.	Bornova	Kimya	450	439	Tam Arıtma
6.Ege Biracılık ve Malt San.	Işıkent	Gıda	3600	1500	Ön Arıtma*
7.Gelişen Gıda Ür.San.Tic.	Gökdere	Gıda	120	75	Tam Arıtma
8.Famerit San.Tic.Ltd.Şti.	Bornova	Karo-Plaka	180	12	Ön Arıtma
9.İzeltaş El Aletleri San.Tic.	Işıkent	Seri Mak İml.	6	6	Ön Arıtma
10.İzmir Basma Fab.A.Ş.	Halkapınar	Tekstil	1800	1800	Ön Arıtma
11.Kula Mensucat Fab.A.Ş.	Bayraklı	Tekstil	288	171	Ön Arıtma
12.Lucas Dizel A.Ş.	Işıkent	Seri Mak. İml.	10	7	Ön Arıtma
13.Pınar Süt Mam.San.A.Ş.	Işıkent	Gıda	1500	439	Ön Arıtma
14.Sümerbank Holding A.Ş.	Halkapınar	Tekstil	5000	1000	Ön Arıtma
15.Türk Tuborg Bira Malt San.	Işıkent	İçki	4000	260	Ön Arıtma*
16.Henkel A.Ş.	Bayraklı	Gıda/Kim.		256	Tam Arıtma
17.Taç San.Tic.A.Ş.	Halkapınar	Tekstil	2500	1800	Ön Arıtma
18.Tariş Pamukyağı Komb.	Halkapınar	Gıda	270	60.2	Ön Arıtma
19.Tekel İçki Fabrikası	Halkapınar	İçki	500	500	Tam Arıtma
20.Ticaret Sanayi Kontuvarı	Bornova	Gıda		23	Tam Arıtma
21.Ege Fren San.	Pınarbaşı	Seri Mak. İml.	4.6	0.48	Ön Arıtma
22. Aygaz A.Ş.	Işıkent	Gaz Dolum	16	6	Tam Arıtma
23.BP Gaz	Işıkent	Gaz Dolum	10	1	Tam Arıtma
24.Ekiz Yağ ve Sabun A.Ş.	Umurbey	Gıda		12.00	Ön Arıtma
25.Rodi Giyim San.A.Ş.	Karabağlar	Kot Yıkama	200	67.7	Ön Arıtma

**Tablo 8.** Mücavir Alan İçerisinde Arıtma Tesisi Mevcut Olan İşletmeler

\* Arıtma Tesisi revizyon çalışmaları yapılmakta olup ilave üniteleri ile 2001 yılında devreye girecektir.

Kaynak: İZSU 2000 Yılı Faaliyet Raporu, s.60.

ADI	BÖLGESİ	SEKTÖRÜ	ATIKSU MİKTARI (m <sup>3</sup> /gün)	DURUMU
Billur Tuz San.A.Ş.	Bornova	Tuz	128	Arıtma tesisi yapmıyor. Yasal işlem için Çevre İl Müdürlüğü'ne gönderildi. Mahkeme sürüyor.
Safa Dış.Tic.A.Ş.	Bornova	Yağ	96	Ön arıtma tesisi mevcut ancak inşaatını gerçekleştirmemesi nedeniyle İl Sağlık Müdürlüğü tarafından mühürlendi. Faaliyette değil.

**Tablo 9.** Mücavir Alan İçi Arıtma Tesisi Mevcut Olmayan İşletmeler  
**Kaynak:** İZSU 2000 Yılı Faaliyet Raporu, s.60.

Buna karşın diğer endüstri kuruluşları, atıksularını arıtmaksızın kanalizasyona veya derelere vermektedir. İZSU atıksu denetimi yapmakta ayrıca bunların kayıtlarını tutmaktadır. Yapılan denetimler çoğu kez yetersiz kalmaktadır.

Ayrıca endüstri kuruluşları, ödeyecekleri atıksu harç ve ücretlerini düşük tutma eğilimindedirler. Bu nedenle kirlilik yüklerini de olduğundan az göstermektedirler.

Denetimlerinin yetersiz ve sağlıksız olması, İzmir'de mevcut personel ve laboratuvar olanaklarının yetersizliği açısından da değerlendirilebilir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi ve İZSU yetki alanları dışında faaliyet gösteren sanayi kuruluşlarının atıksu denetimleri İzmir Valiliğine ve Çevre İl Müdürlüğü'ne bağlı ilgili birimler tarafından yapılmaktadır. İZSU, sanayi kuruluşlarına verdiği suyu belli ölçülerde vermekte ve verdiği suyun bedelini tahsil etmektedir. Bu işlemle, kuruluşların tükettiği su miktarı konusunda en azından bir fikir sahibi olmak mümkündür. Valilik ve Çevre İl Müdürlüğü tarafından yapılan denetimlerde ise, sanayi kuruluşlarının sadece atıksularında bulunan konsantrasyonlar denetlenmekte ama ne kadar su tüketildiği tam olarak bilinmemektedir.<sup>217</sup>

Atıksu denetimleri için alınan örnekler genellikle anlık örnekler olmaktadır. Bunun en önemli nedenleri, denetleme personelinin yetersizliği, atıksu numunesi alacak kadar zamana sahip olmayışıdır. Kirlilik yükleri ile ilgili olarak sağlıklı sonuçlar

<sup>217</sup> Orhan Uslu vd. (1995); "Kirlilik Yükleri", İzmir Körfezi Doğal Kaynak Yönetimi Proje Paketi, İzmir, s.9.

alabilmek için, Su Kirliliği ve Kontrolü Yönetmeliği'nde ve bu yönetmeliğe bağlı olarak çıkarılan "Numune Alma ve Analiz Yöntemleri Yönergesi"nde tanımlandığı üzere, iki saatlik ve 24 saatlik numunelerle çalışmak gerekir.<sup>218</sup>

Denetim ve izlenmesi yapılan orta ve büyük ölçekli kuruluşlardan "önemli kirlenici kaynak" sınıfına girenlerin, atıksu ön veya tam arıtma tesisleri kurma ve işletme zorunlulukları vardır. Körfeze giren yüklerin tespitinde bu arıtma tesislerinden çıkan suların içerdiği yükler dikkate alınmalıdır. Arıtma tesislerinin çıkış sularının kalitesi ise, arıtma tesisinin işletiminde gösterilen titizlik ve performansla yakından ilişkilidir. Yapılan arıtma tesisleri için gerekli ve uygun yer seçiminde de gerekli özen gösterilmemektedir. Arıtma tesisi yeri olarak düşünülen bölgenin yerleşimlere, sulak alanlara, rekreasyon alanlar gibi belirli noktalara mesafesi, bölgedeki yeraltı suyu ve kıyı sularının durumu, bölgenin jeolojik koşulları, zemin özellikleri ve bölgede mevcut bulunan doğal yaşam göz önünde bulundurulması gereken özelliklerdir.<sup>219</sup> Ancak birçok kuruluş güdülen mali kaygı nedeniyle uygun yer seçimi yapmamaktadır. Ayrıca mevcut arıtma tesislerinin başarısı ile ilgili bilgiler yetersizdir.

Yukarıda belirtilen tüm nedenlerden dolayı Körfeze giren endüstriyel kirlilik yükü bileşenlerinin tespitinde önemli belirsizlikler olduğu görülmektedir. Ayrıca tüm endüstriyel kirlenici kaynaklarını kontrol edecek bir izleme programı da günümüz koşullarında ne ekonomik, ne personel açısından pek olanaklı görülmemektedir.

İzmir Körfezine hale 100'den fazla noktadan evsel ve endüstriyel atık deşarj edilmektedir. Bu atıksularla körfeze verilen kirlilik yükleri giderek artmakta ve kirlenme sınırları giderek genişlemektedir. Körfeze giren organik madde, asıd katı madde, azot, fosfor, ağır metal ve toksit maddelerin oluşturduğu kirlilik yüklerinin önümüzdeki 30 yıl içinde bugünkü değerlerin yaklaşık 3 katına çıkacağı tahmin edilmektedir.<sup>220</sup>

---

<sup>218</sup> Orhan Uslu vd. (1995); a.g.e., s.9.

<sup>219</sup> Ayşe Filibeli (1995); "Atıksu Arıtma Tesisleri ve Çevresel Etki Değerlendirmesi", **Çevresel Etki Değerlendirmesi**, D.E.Ü. Çevre Araştırma ve Uygulama Merkezi&TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İzmir Şubesi, İzmir, s.219.

<sup>220</sup> T.C. İzmir Valiliği Çevre İl Müdürlüğü (2000); **İzmir İli Çevre Durum Raporu**, İzmir, s.237.



## b. Derelerden Kaynaklanan Kirlilik Yüğü

İzmir Körfezi'nin toplam havza alanı 20000 km<sup>2</sup> civarındadır. Bu alan Gediz Nehri'nin havza alanından ve Körfeze deşarj eden çok sayıda derenin havzalarından oluşur. Dış Körfez'e akan Gediz Nehri, Ege Bölgesi'nin Büyük Menderes'ten sonra ikinci büyük akarsuyudur ve Körfez'in ana tatlı su girdisini oluşturur. Gediz Nehrinin uzunluğu 401 km, havza alanı yaklaşık 17500 km<sup>2</sup>'dir. İzmir Körfezi kirliliğinde Gediz'in payı oldukça yüksektir. 1995 yılı ölçüleriyle, günde, ortalama 2.014 ton askıda katı madde; 13,4 ton azot ve 3,4 ton fosfor, Gediz yoluyla İzmir Körfez'ine taşınmaktadır. Özellikle körfezin kirliliğinde önemli bir gösterge olan askıdaki katı maddeler konusunda İzmir metropol alanından kaynaklanan oranların (günde ortalama 246 ton) 8 katından fazlasının Gediz Nehrinden kaynaklandığı ve toplam azot ve fosfor yükleri oranlarının İzmir metropolünde üretilenlerle Gediz'den taşınanlar açısından birbirine yakın olduğu görülmektedir.<sup>221</sup> Bu durum, Gediz'in körfez kirliliğindeki büyük payını ortaya çıkarmaya yetmektedir. Gediz nehrine halen boşalmakta olan atıksular evsel, endüstriye ve sulamadan dönen sulardır. Halen Manisa'nın mevcut atıksu şebekesinin getirdiği tüm atıksular DSİ tahliye kanalları ile Gediz'e boşaltılmaktadır. Ayrıca Akhisar ilçesinin atıksuları Medar çayı yoluyla Gediz'e ulaşmaktadır. Manisa'da yerleşik olan ve hiçbir arıtma tesisi bulunmayan Manisa Organize Sanayi Bölgesinin tüm endüstriyel atıksuları Manisa çıkışında Gediz'e boşaltılmaktadır. Manisa girişinde Gediz'e boşalan Nif çayı, tüm Kemalpaşa yöresinin evsel ve endüstriyel atıksularını (112 adet sanayi kuruluşunun arıtımsız atıksuları) Gediz'e taşıyan başlı başına çok önemli bir kirlenici kaynak niteliğindedir. Gediz nehrine ayrıca Menemen, Muradiye, Salihli, Demirci, Ahmetli, Turgutlu, Alaşehir, Sarıgöl ve Saruhanlı'nın evsel nitelikli atıksuları da boşaltılmaktadır.\*

Buradan da anlaşılacağı üzere kirlilik sınır tanımamakta, körfez sorunu sadece İzmirli'nin sorunu olmamaktadır. İzmir ili sınırları dışında da olsa dolaylı olarak körfez kirliliğine katkıda bulunan Manisa Organize Sanayi Bölgesi'nin arıtma tesisi problemine acil olarak müdahale edilmelidir.

<sup>221</sup> T.B.M.M. Tutanak Dergisi (1996); Dönem: 20, Cilt: 11, Yasama Yılı : 2, İzmir Milletvekili Veli Aksoy ve 19 Arkadaşının Gediz Nehrinin Kirlenmesinin Nedenlerini Araştırmak ve Bu Konuda Alınacak Önlemleri Tespit Etmek Amacıyla Meclis Araştırması Açılmasına İlişkin Önergesi, <http://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem20/yil2/bas/b002m.htm>

\* T.C. İzmir Valiliği Çevre İl Müdürlüğü (2000); a.g.r, s.73-74.

Tablo 10'da görüldüğü üzere Gediz Nehrinin yanı sıra, körfeze çok sayıda dere doğrudan deşarj yapmaktadır:

Derenin Adı	Havza Alanı (10 <sup>6</sup> m <sup>2</sup> )	Deşarj Ettiği Körfez Kesimi
Melez Çayı	123.4	İç Körfez (Liman Bölgesi)
Arap Deresi	50.2	
Manda Çayı	107.5	
Laka ve Bornova Dereleri	49.3	
Tura Havzası	7.3	
İzmir (Şehir)	10.3	İç Körfez
Poligon Deresi	11.7	
Balçova Deresi	10.5	
Ilıca Deresi (Balçova)	41.6	
Ilıca Deresi (Karşıyaka)	23.0	
Bostanlı Deresi	36.5	
Çiğli Deresi ve Eski Gediz (Doğu)	148.1	Orta Körfez
Narlidere	21.7	
Abdullahaga Havzası	17.2	
Yağ Deresi	14.8	
Kaklıç ve Eski Gediz (Batı)	53.5	
<b>Dereler Toplamı</b>	<b>726.6</b>	
Gediz Nehri	17500	Dış Körfez
<b>TOPLAM</b>	<b>18227</b>	

**Tablo 10.** İzmir Körfezi'ne Deşarj Eden Dereler ve Gediz Nehrinin Havza Alanları

**Kaynak:** İzmir Büyükşehir Belediyesi İZSU Genel Müdürlüğü adına D.E.Ü. Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü (1999); İzmir Atıksu Arıtma Tesisi Deşarjı Alternatiflerinin Deşarj Bölgesi Yakın Alanında Oluşturacağı Etkilerin Araştırılması, İzmir, s.5.

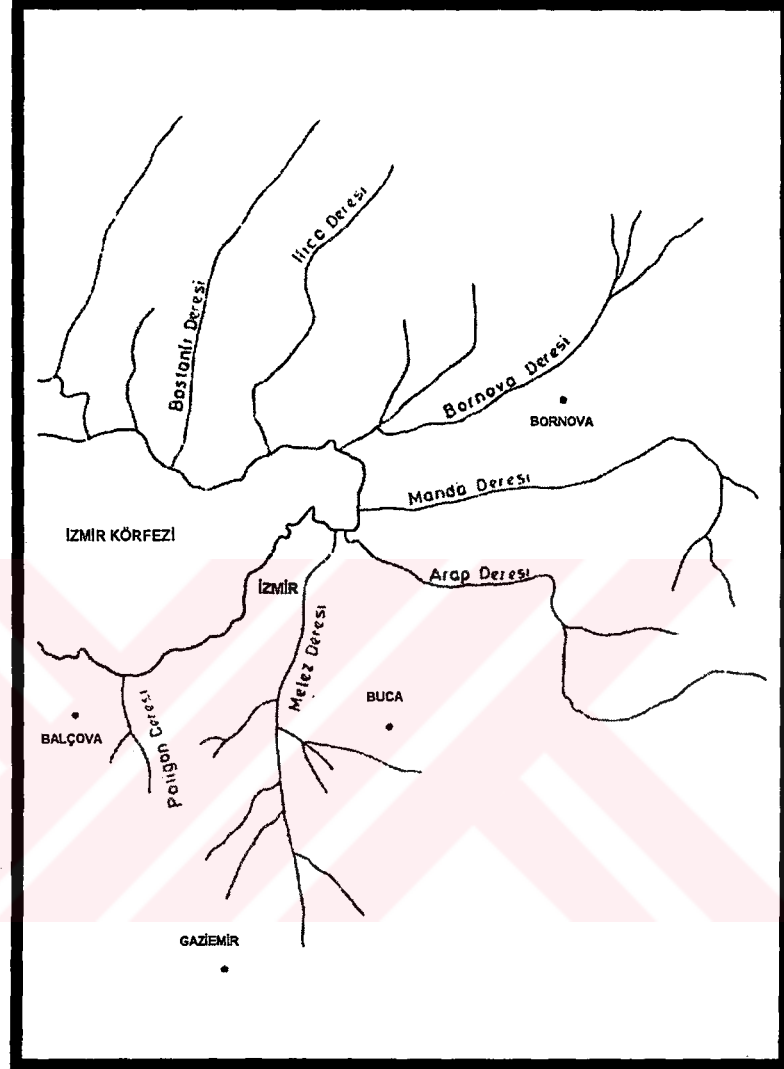
Bugün İzmir körfezine dökülen dereler ve çaylardan en fazla kirlilik tehdidi oluşturanlarını şöyle belirtmemiz mümkündür:\*

- **Laka Deresi:** Bayraklı semtinin arkasında Çay Mahallesi'nin içinden geçmekte, körfeze yakın bir bölgede Bornova Çayı'na karışmaktadır. Yaz aylarında kuruyan dere zaman zaman kirlilik göstermektedir. Büyük Kanal Projesi kapsamında ıslah çalışmaları devam etmektedir.
- **Bornova Deresi:** Bornova ovasının kuzey kenarından ve Bornova belediye sınırlarının yüksek noktalarından geçmektedir. Bornova'nın kullanılmış sularının bir bölümü bu dereye verilmektedir. Dere, bazı endüstri kuruluşlarının sularını da almaktadır. Yaz aylarında akan su miktarında büyük düşmeler olmaktadır.

\* T.C. İzmir Valiliği Çevre İl Müdürlüğü (2000); a.g.r., s.74-75.

- **Manda Çayı:** Bornova ovası doğusunda Pınarbaşı'ndan önce başlamakta Ege Üniversitesi alanı güneyinden geçerek batıda körfeze dökülmektedir. Yağışsız mevsimde çayda yalnızca pis su akmaktadır. Çaya, çok sayıda sanayi kuruluşu ve konut pis sularını boşaltmaktadır. Tarım alanı ve bahçelerin sulanmasında kullanılan pis sular çaya geri dönmektedir. Bu sular tarımsal ürünlerle mikropların insanlara taşınmasına yol açabilmektedir. Gübre olma özelliğinden ve de bedava olmasından dolayı bu suların kullanımı üretici için caziptir. Ancak halk sağlığı açısından son derece tehlikelidir. Çayın bir kolu Ege Üniversitesi'nin ve Bornova kanalizasyon şebekesinin önemli bölümünün sularını almaktadır. Büyük Kanal Projesi kapsamında çayın ıslah çalışmaları devam etmektedir.
- **Arap Deresi:** Bornova ve Buca ovaları yağış alanları ayırım çizgisinin kuzeyinden doğmaktadır. Işıkkent'ten geçerek batıya dönmekle ve körfeze ulaşmadan Halkapınar gölü ile birleşmektedir. Yerleşim bölgesinde 288.090 kişi yaşamakta ve üretilen pis su debisi, 0.520 m<sup>3</sup>/sn'dir. Derede akan suyun kirliliği evsel ve sanayi (deri, metal, tekstil) kökenlidir. Dere suyu karakteristiğinde metal ve boya kökenli kirlilik göze çarpmaktadır. Büyük Kanal Projesi kapsamında ıslah çalışmaları devam etmektedir.
- **Ilıca Deresi:** Bostanlı deresine paralel olarak akan ve Karşıyaka'da denize dökülen ere, yaz aylarında bazı birikintiler dışında tamamen kurumaktadır.
- **Poligon Deresi:** Bölgenin en küçük derelerinden biri olan Poligon deresi, körfezin güneyindeki tepeden doğup Hatay caddesinin atıksularını alarak körfeze dökülmektedir.
- **Halkapınar Deresi:** Halkapınar kaynaklarından doğan dere 1 km. kadar sonra Arap ve Kocasu dereleriyle birleşmektedir. Bütün uzunluğu boyunca kirlenmeye maruz kalan derenin körfeze döküldüğü yerde, katı atıkların yayılmasıyla bir bataklık oluşmuş bulunmakta ve yoğun koku yerleşimleri olumsuz bir şekilde etkilemektedir. ıslah çalışması devam etmektedir.
- **Kocasu Deresi:** Bornova Ovası'nın ortasından doğan dere, körfez yakınında Halkapınar deresi ile birleşmektedir. 1971 yılında oldukça

yüksek olan çözünmüş oksijen değeri sıfıra düşmüş, BOI değerinde ise büyük artış olmuştur.



**Şekil 9.** İzmir Körfezi'ne Dökülen Belli Başlı Dereler

**Kaynak:** Ayşen Türkman (1995); "İzmir'in Su Kaynakları Kirliliği", **İzmir'in Çevre Sorunları**, İzmir Ticaret Odası Yayınları, Yayın No:5, İzmir, s.119.

- **Melez Çayı:** 123 km<sup>2</sup>lik havzası 16 km'den fazla uzunluğu ile körfeze gelen akarsuların en önemlisidir. Kocaçay kolu ile Gaziemir bölgesinin sularını almakta, Paşaköprüsü civarında Uzundere kolu ile birleşmektedir. Buradan Buca deresini ve daha sonra bir dere ile gelen Yeşilyurt mıntıkasının güney sahilinin kullanılmış sularını almaktadır. Buca deresi birleşiminden sonra yamaçları dik ve eğimli bir vadiye girmektedir. Genel olarak Melez Çayına evsel atıksu veren semtler, Alsancak, Halkapınar, Kahramanlar, Hilal, Yenidoğan, Kocakapı,

Tepecik, İstiklal, Yeşildere, Vezirağa, Yeşilyurt, Buca, Karabağlar'dır. 1992 verilerine göre derelerin getirdiği kirlilik yükleri içinde Melez'in payı Tablo 11'de görülmektedir. Bölgedeki gecekondular ve sanayi kuruluşları çöplerini de bu derelere atarak askı halde katı madde miktarını arttırıyorlardı. Bugüne kadar İzmir kentinin toplam pis suyu hacminin yarısına yakın bir kısmı (%40.6), Melez Çayı tarafından taşınıyordu. İslah çalışmaları tamamlanmıştır. Melez Çayı'ndaki atıkları alacak kollektörün yapılması çalışmaları devam etmektedir. Melez Çayı'ndaki mevcut tüm lağım suları 19.5 kilometre uzunluğunda bir kollektör ile arıtma tesisine taşınacaktır. Çalışmanın 2001 yılı sonunda tamamlanması ile Melez Çayı'ndan da Körfeze atıksu akışı olmayacağı belirtilmektedir. Kollektör tamamlanincaya kadar, ıslah edilen çaya halen akan atıksular su alma tanklarına alınarak kirlenmeye karşı geçici önlem alınmaktadır.

Dereler	AKM (t/yıl)	N (t/yıl)	Cr (kg/yıl)	Cd (kg/yıl)	Hg (kg/yıl)
Bostanlı	710	7.5	19-73	0.5-1.4	0.7-2.4
Ilıca	3000	33.2	26-100	0.6-2.0	0.9-3.3
Bornova	4100	23.1	26-100	1.0-2.4	1.8,12.9
Manda	6900	131	120-210	1.5-3.0	2.2-10.7
Arap	5400	59.5	217-790	0.9-2.9	1.3-4.5
Halkapınar	340	3.8	26-100	0.7-2.0	0.9-3.3
Melez	7300	110	440-4400	1.5-5.1	0.9-23.4
Poligon	1300	4.5	5-19	0.1-0.4	0.2-0.6
Eski Gediz	-	61.6	55-210	1.4-4.1	1.9-6.9
<b>TOPLAM</b>	<b>29050</b>	<b>434.2</b>	<b>934-5929</b>	<b>8.2-23.3</b>	<b>10.8-75.3</b>

**Tablo 11.** Körfeze Ulaşan Derelerin Getirdiği Kirlilik Yükleri

**Kaynak:** Orhan Uslu vd. (1995); "Kirlilik Yükleri", İzmir Körfezi Doğal Kaynak Yönetimi Proje Paketi, İzmir, s.4.

Körfez kirliliği ile ilgili olarak yapılan çalışmalar 1970'li yıllardan bugüne devam ediyor ise de fiziki uygulamaların gerçekleşmesi daha sonraki yıllarda olabilmiştir. Bunda ekonomik yetersizlikler başta olmak üzere çeşitli iktidar dönemlerindeki uygulayıcıların birbirleri ile çelişen yönetim politikaları etkili olmuştur. En önemli projelerden birisi bugün artık son aşamalarına gelmiş olan "Büyük Kanal Projesi"dir.

## 2. Büyük Kanal Projesi ve Ana Bileşenleri

İzmir Körfezi'ne dökülen atıksuların özelliklerinin ve kirlilik yüklerinin tespiti amacı ile yapılan ilk çalışma, 1970 yılında Camp-Harris-Messera Mühendislik ve Müşavirlik Grubu tarafından yapılmıştır.<sup>222</sup> İzmir Kanalizasyon Projesi olarak da bilinen bu proje, 1969 yılında DSİ Genel Müdürlüğü tarafından bu gruba verilmiş ve söz konusu grup tarafından hazırlanan bir fizibilite raporu (İzmir Kanalizasyon Master Plan ve Fizibilite Raporu) ile start almıştır. Bu rapor 1971 yılında bitirildikten sonra Büyük Kanal Projesi 1974 yılında İller Bankası Genel Müdürlüğü programına alınmıştır. Projenin ihalesini Alman Holfelder firması almış, tamamlanan fizibilite raporunu revize etmiş ve 1981 yılında tamamlanan İzmir Kanalizasyon Ana Plan ve Olabilirlik Projesi İmar ve İskan Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Büyük Kanal Projesi'nin ana kollektör inşaatlarının yürütülmesi için İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 1982 yılı kararı ile İller Bankası yetkili kılınarak, 1983 yılının ikinci yarısında inşaatlara başlanmıştır. Yüksek maliyetli bu projede finansman kaynağı aranmış ve 12 Haziran 1987 tarihinde Dünya Bankası ile İzmir Büyükşehir Belediyesi arasında bir ikraz (kredi) anlaşması yapılmıştır. Buna göre ana kollektörlerin 20 km.'lik kısmının yapımına İller Bankası'nca devam edilecek, bunun dışında kalan tüm işlerin ve projenin yürütülmesi konusunda İZSU görev alacaktı<sup>223</sup>. 1988 yılında master plan incelenerek güncelleştirilmiştir. Projenin finansmanında karşılaşılan darboğazlar nedeniyle Dünya Bankası ile varılan mutabakat çerçevesinde proje revize edilerek, inşaat 2 aşamaya ayrılmış ve birinci aşamada yer alan ihaleler İZSU tarafından yapılmıştır.

İzmir Kanalizasyon Projesinin amacı; İzmir genelindeki tüm evsel ve atıksuları toplayarak arıttıktan sonra körfeze deşarj etmek, böylece, giderek kirlenmeye maruz kalan ve Türkiye'nin en büyük doğal körfezi olan İzmir Körfezindeki kirlilik yüklerini azaltmak ve ona yeniden doğal canlılığını kazandırmaktır.

Büyük Kanal Projesi, evsel ve endüstriyel atıksuların kanalizasyon şebekeleri ve kollektörler ile toplanarak Ana Kuşaklama Kanalı ve 4 adet ana pompa istasyonu (Gümrük, Bayraklı, Karşıyaka ve Çiğli) vasıtasıyla arıtma tesisine aktarılarak arıtılacağı

---

<sup>222</sup> Fisun Şengül (1987); "İzmir'de Endüstriyel Kirlenme", **Çevre ve İnsan**, Sayı:4, Ankara, s.43.

<sup>223</sup> İller Bankası ve İZSU tarafından gerçekleştirilen işler için Bkz. Nilgöl Gültay (1992); **İzmir Körfezi Nasıl Kurtulur?**, İzmir, s.72.

entegre bir projedir. Ana kuşaklama kanalının toplam uzunluğu 65 km.dir. Projenin toplam bedeli 522 milyon dolar olarak belirlenmiştir. Bunun 184 milyon dolarını Dünya Bankası, 107.8 milyon dolarını İzmir Büyükşehir Belediyesi, 103 milyon dolarını İZSU, 77 milyon dolarını İller Bankası, 50 milyon dolarını Devlet Su İşleri kendi bütçelerinden karşılayacağı belirtilmiştir. Dünya Bankası kredi desteğini 1994 yılında kesmiş, o yıldan bu yana proje, İzmir Büyükşehir Belediyesi özkaynakları ile sürdürülmektedir.

Projenin ;

- 1.etabını, Basmane Meydanı ile Çiğli Arıtma Tesisi arasındaki bölge,
- 2.etabını, Güzelbahçe'den Gümrük Pompa İstasyonu'na kadar uzanan "güneybatı aksı"
- 3.etabını, Melez havzası olarak adlandırılan 8 bin hektarlık "güney bölgesi" oluşturmaktadır.<sup>224</sup>

Projenin, Basmane Meydanı-Çiğli Atıksu Arıtma Tesisi arasını oluşturan 1. Etap yatırımları önemli oranda tamamlanmış olup, 25 Ocak 2000 tarihi itibariyle Atıksu Arıtma Tesisinin 1/3'lük kısmını oluşturan birinci hattı, Kasım 2000'de de 2/3'lük kısmını oluşturan ikinci hattı işletmeye alınmıştır.

2000 yılı, İzmir Kanalizasyon Projesi açısından oldukça önemli kararların alındığı bir yıl olmuştur. En son olarak 1988 yılında güncelleştirilen Master Plan yeniden ele alınarak değerlendirilmiş ve projenin 2. ve 3. Etap yatırımları yeniden belirlenmiştir.

12 yıl öncesinin tahminlerine dayanan Projenin halen güncelliğini koruyup korumadığını irdelemek ve mümkün olursa, tamamlanma süresini kısaltmak, böylece en kısa dönemde körfeze gelen atıksuların körfeze akışını önlemek amacıyla projenin yeniden gözden geçirilmesine yönelik başlatılan çalışmalar sonucunda, Dünya Bankası nezaretinde BVI (Black and Veatch International) / Su-Yapı firması tarafından güncelleştirilen master plandaki projelendirmeye esas kriterlerin, bugünkü koşullarda gerçekleşmesinin mümkün olamayacağı ve proje hedeflerinin gerçekleşemeyecek ölçüde büyük tutulduğu açıkça görülmüştür.

---

<sup>224</sup> Bu bilgi, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin resmi web sayfasından alınmıştır. <http://www.izmir-bld.gov.tr/buyukkanal.asp>

Bunun neticesi olarak; her ne kadar projenin 1. Etabı master plandaki proje kriterlerine göre yapılmış ise de, projenin devam eden diğer etaplarının günün koşullarına ve kentin son yıllardaki gelişimine paralel olarak yeniden ele alınmasının daha gerçekçi bir yaklaşımda bulunmayı sağlayacağı öngörüsüyle, proje kriterlerinin yeniden değerlendirilmesi zorunlu olmuştur. Çünkü; proje alanı içerisinde yer alan Konak ilçesinin imar planının nüfus doyumuna yaklaşması, Buca, Gaziemir ilçelerinin sınırlarının büyük bölümünün Orman ve Tahtalı barajı koruma sınırları ile tahdidi, Güzelbahçe ilçesinin kendi içinde artması ile bağımsız olarak projelendirilmesi, Balçova ve Narlıdere ilçelerinde mevcut alanların imara açılmaması ve son yıllarda ülkemizde ve kentimizde yaşanan iç göçün tersine dönmesi, nüfus artışlarına önemli bir sınır getirmektedir.

Su kullanımında ise, kentin şu andaki su kaynaklarının kesintisiz su vermeye yeterli olması, 2000 yılı itibariyle yaklaşık kişi başına 95 lt/gün içme suyu tahakkuku, gelecek için öngörülen yeni bir içme suyu kaynağı ihtiyacı olmaması nedeniyle, mevcut suyun dağıtımına esas su tüketim değerlerinin proje kriterleri olarak kabul edilmesi durumunda, anılan kollektörlerin yapım süreleri ve maliyetleri önemli ölçüde azalacaktır.

Projenin maliyetinin günün koşullarına göre kapsama alınan yeni projelerle 1 milyar dolara ulaşacağı beklenmektedir. Proje kapsamında tamamlanan ve devam eden bileşenler şunlardır:<sup>225</sup>

#### **a. Atıksu Arıtma Tesisi**

İzmir Büyük Kanal Projesi Atıksu Arıtma Tesisi Çiğli-Tuzla bölgesinde inşa edilmiştir. Arıtma Tesisi projesinin başlangıcının 1969'lu yıllara kadar gitmesi sebebi ile zaman içerisinde değişiklikler arz etmiştir. Son olarak 1996 yılında hazırlanan fizibilite raporu doğrultusunda Lagün sisteminden vazgeçilerek Biyolojik olarak fosforun ve azotun giderilerek daha kaliteli çıkış suyu elde edilebilen "biyolojik proses" tercih edilmiştir

İZSU Genel Müdürlüğü "Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisi" projesini, inşaat, elektrik, ve mekanik montaj olarak 9.007.491.209.596.- TL + 10.767.276 milyon \$ bedel ile Tekser-Post-Bucley-AE&E Konsorsiyumuna ihale etmiş, 29.12.1997'de Atıksu Arıtma Tesisi yapımı işine başlanmıştır. İşin inşaat süresi 24 ay olup, 24 ay

<sup>225</sup> Projeye ilişkin olarak tamamlanan ve devam eden çalışmalar, İZSU 2000 yılı faaliyet raporu ve İZSU yetkilileriyle yapılan görüşmelerden derlenmiştir.



işletme süresi ile beraber toplam süre 48 ay olarak belirlenmiştir. Atıksu Arıtma Tesisi 300.000 m<sup>2</sup> lik bir alan üzerine inşa edilmiştir.

Arıtma Tesisi, ön arıtma yapıları, 12 adet ön çökeltme tankları, 6 adet bio-fosfor tankları, 12 adet havalandırma tankları, 12 adet son çökeltme tankları, arıtılmış su deşarj hattı, çamur tasfiye sistemi ve servis binalarından oluşmaktadır. Tesisin 2,5 m<sup>3</sup>/sn.lik atıksuyu arıtacak 1. Etapı 25.01.2000 tarihinde tamamlanarak 55 personel ile işletmeye alınmıştır. Tesisin tamamı 21.06.2000 tarihinde çevre düzenlemesi dahil tamamlanmış olup, 04.11.2000 tarihinde de 2. Etapı işletmeye alınmıştır. Halen ortalama 4 m<sup>3</sup>/sn civarında atıksu, iç körfezden uzaklaştırılarak arıtıldıktan sonra, 8 m genişliğinde 2 m yüksekliğinde ve yaklaşık 2.4 km uzunluğundaki açık kanal ile orta körfeze deşarj edilmektedir. Yani, İzmir körfezine akmakta olan kirliliğin %60-65'i Körfezden uzaklaştırılmaktadır.

#### **b. Gümrük Pompa İstasyonu**

Gümrük Pompa İstasyonu, Güneybatı ve Alsancak kollektörlerinden toplanacak olan atıksuyu ana kuşaklama kanalına oradan da Arıtma Tesisine iletecektir. Gümrük Pompa İstasyonu ile Basmane Meydanı'ndan başlayan ana kuşaklama kanalını birbirine bağlayacak olan yaklaşık 1.150 metre uzunluğundaki basınçlı hat inşaat işi de bu sözleşmeye dahil edilmiş olup, imalat başlamıştır. Gümrük Pompa İstasyonu, 13 Temmuz 2001 tarihinde hizmete alınmıştır.

#### **c. Bornova Kollektörleri**

Bornova, Çay, Siteler ve Bayraklı Kollektörleri tamamlanmış olup, mevcut kanalizasyon şebekesinin entegrasyonu büyük oranda tamamlanmıştır. Tepekule bölgesinde yapılan Ergene kollektörleri Temmuz 2000'de tamamlanmış olup, tüm sokak şebekelerinin entegrasyonu yapılmış ve böylece Laka Deresine deşarj edilen atıksuların yaklaşık %95'lik kısmı, dere yatağından uzaklaştırılarak, Ergene kollektörleri aracılığı ile Arıtma Tesisine iletilmektedir.

Arap Deresi Bağlantısı: Atıksu kanalı gibi çalışmakta olan Arap deresi, kollektöre bağlanmış olup, bu dere ile iç körfeze taşınan atıksuların önemli bir bölümü Atıksu Arıtma Tesisine aktarılmaktadır.

Manda Deresi: Manda deresi yatağına deşarj edilen atıksuların bir kuşaklama kanalı ile toplanarak büyük kanala aktarılmasına yönelik imalatlara başlanmıştır. 2001 yılında tamamlanması planlanan Manda Deresi kanalı sayesinde

dere yatağının yaklaşık 2.7 km.lik kısmı yazın kuru kalacak ve dereden iç körfeze atıksu girdisi önlenmiş olacaktır.

#### **d. Egekent ve Büyükçiğli Kollektörleri**

Çiğli ve Egekent bölgesinin atıksularını taşıyarak Arıtma Tesisine iletecek olan bu kollektör yaklaşık 16 km uzunluğundadır. Kollektör hattının 2001 yılında tamamlanması planlanmıştır.

#### **e. Çamur Çürütme Tesis**

Bu işte tesisten alınan çamurun anaerobik koşullarda stabilizasyonunun sağlanması kokusuz ve hijyenik hale getirilmesi, bu çürütme işlemi sırasında açığa çıkan gazların da (çoğunluğu metan olmak üzere Karbon Dioksit, Sülfür gibi gazlar) gaz jeneratörlerinde yakılarak enerji elde edilmesi amaçlanmıştır.

#### **f. Şemikler Kollektörü**

Toplam 3.5 km. uzunluğundaki bu kollektör hattı tamamlanmıştır.

#### **g. Alsancak Kollektörleri**

Alsancak bölgesinin tüm atıksularını toplayarak Gümrük Pompa İstasyonuna iletecek olan yaklaşık 4 km. uzunluğunda ve tamamı polietilen boru olan Alsancak Kollektörünün ihalesi yapılmış olup, 2001 yılında tamamlanması planlanmıştır.

#### **h. Güneybatı Kollektörleri**

Narlidere'den itibaren Gümrük Pompa İstasyonuna kadar tüm sahil bandı boyunca körfeze deşarj edilmekte olan tüm atıksuları toplayarak Gümrük Pompa İstasyonuna iletecek olan yaklaşık 17 km. uzunluğundaki Güneybatı Kollektörlerinin tamamı polietilen boru olacaktır. İşin 2001 sonunda tamamlanması planlanmıştır.

#### **ı. Melez Çayı Deltası ve Manda Çayı Yatak Islahı**

İzmir körfezine gelen kirlilik yüklerinin yaklaşık 1/4' lük kısmını taşıyan ve yaklaşık 8 bin hektarlık bir alandan gelen atıksular ile yaz aylarında bile 2.5-3 m<sup>3</sup>/sn.lik debisiyle açık kanal gibi çalışan Melez deresi ile Manda deresinin deniz ile birleştikleri ve dere yatağı ile denizin iç içe geçtiği kısımlarının ıslahıdır. Bu amaçla yapılan iş, dere ile taşınan ve özellikle dere yatağının ilgili kısımlarında çökelen

organik ve inorganik çamurun yatak dışına çıkarılmaksızın olduğu yerde hapsedilmesi ve yeni dere yatağının oluşturulmasını kapsamaktadır. Yıllardır her türlü atığı körfeze taşıyan en büyük kirletici kaynak haline gelmiş olan Melez Deresi'nin körfezle bulunduğu alanda gerçekleştirilen proje uygulamaları tamamlanmıştır. Alanın temizlenmesini sağlayacak projeye göre, çamur açığa çıkarılmış,üzeri jeotekstil malzemeyle örtülmüş ve yerinde kuruması sağlanmıştır. Proje kapsamında ilk etapta 1200 metre uzunluğunda ve 400 metre genişliğindeki Melez Deltası ıslah edilip, çamur kütlesi bulunduğu yerde doğal yöntemlerle kurutulmuştur. Dere yatağı değiştirilerek yeni bir yatak oluşturulmuştur.

#### **i. Melez Kollektörü**

19.5 km. uzunluğundaki Melez Kollektörü ile Melez deresine deşarj edilmekte olan tüm atıksular toplanarak Arıtma Tesisine iletilecektir. Böylece hem Melez'den denize atıksu akışı tamamen önlenecek, hem de büyük oranda yoğun yerleşim alanlarının içinden geçen Melez deresi açık kanal görevi görmekten kurtulacaktır. 2001 yılı sonunda tamamlanması planlanmıştır.

#### **j. Güzelbahçe Kanalizasyon Şebekesi ve Kollektör İnşaatı**

Henüz kanalizasyon şebekesi olmayan tek ilçe konumundaki Güzelbahçe ilçesinin kanalizasyon şebekeleri ile, bu şebekeler ile taşınacak atıksuları yeni yapılacak Güzelbahçe Atıksu Arıtma Tesisine taşıyacak olan Kollektör hattının imalatı işidir. Yaklaşık 60 km. uzunluğunda sokak şebekesi, 13 km. uzunluğunda ana kollektör hattı ile 13 km.lik içme suyu şebekesini kapsamakta olup, İşin 2001 yılı sonunda tamamlanması planlanmıştır.

#### **k. Güzelbahçe Atıksu Arıtma Tesisi**

Güzelbahçenin tüm atıksuyu ile birlikte kendi arıtması olmasına rağmen, artık kapasitesi yetersiz kaldığı için arıtılmayan Narlıdere İstihkam Okulunun atıksularını, yaklaşık 60 km. uzunluğunda arıtma tesisine taşımak yerine, işletme kolaylığı ve ekonomisi göz önüne alınarak, Güzelbahçe'de ayrı bir atıksu arıtma tesisi yapılmasına karar verilmiştir. Söz konusu iş ile ilgili ihale hazırlıkları tamamlanma aşamasında olup, 2001 yılında işe başlanması ve 14 ayda imalatın tamamlanması planlanmaktadır.

## **I. Kemeraltı Kanalizasyon ve İçmesuyu Şebeke Yenileme İnşaatı**

İzmir'in en eski yerleşim alanlarından ve kentin sembollerinden biri olan Kemeraltı'nın oldukça eskimiş olan ve sürekli sorun yaratan kanalizasyon sistemi ile içmesuyu şebekelerinin yenilenmesi işidir. Söz konusu imalatlar sokak bazında yapılacak olup, Kemeraltı projesinin tamamının 2001 yılında tamamlanması planlanmıştır.

### **m. Bostanlı-İlica Dereleri Kuşaklama Kanalı İle Karşıyaka Yalı Kollektörü Projelerinin Hazırlanması İşi**

Körfezi kirleten iki önemli dere olan Bostanlı ve İlica Derelerine gelen atıksuları toplayacak birer kuşaklama kanalı ile, Karşıyaka Yalısından denize deşarj edilmekte olan ve Karşıyaka Kollektörleri ile toplanamayan atıksuları toplayacak bir toplayıcı hattın projelendirilmesini kapsayan iş başlamış olup, henüz ödeme yapılmamıştır.

### **n. Kanalizasyon Projelerinin Hazırlanması**

Konak-Buca-Balçova ve Gaziemir İlçeleri Kanalizasyon Şebekesi Kısmi Uygulama Projelerinin hazırlanması işi; Manda ve Melez Çayı İslah ve Rehabilitasyon Projelerinin Hazırlanması işi ve Melez Kollektörü Projesinin yaptırılması işi tamamlanmıştır. 2000 yılında Konak 30 km, Buca 13 km, Bornova 24 km, Gaziemir 5 km, Karşıyaka-Çiğli 13 km, Narlıdere-Balçova 5 km. olmak üzere toplam 90 km. uzunluğunda kanalizasyon şebekesi yenilenmiştir.

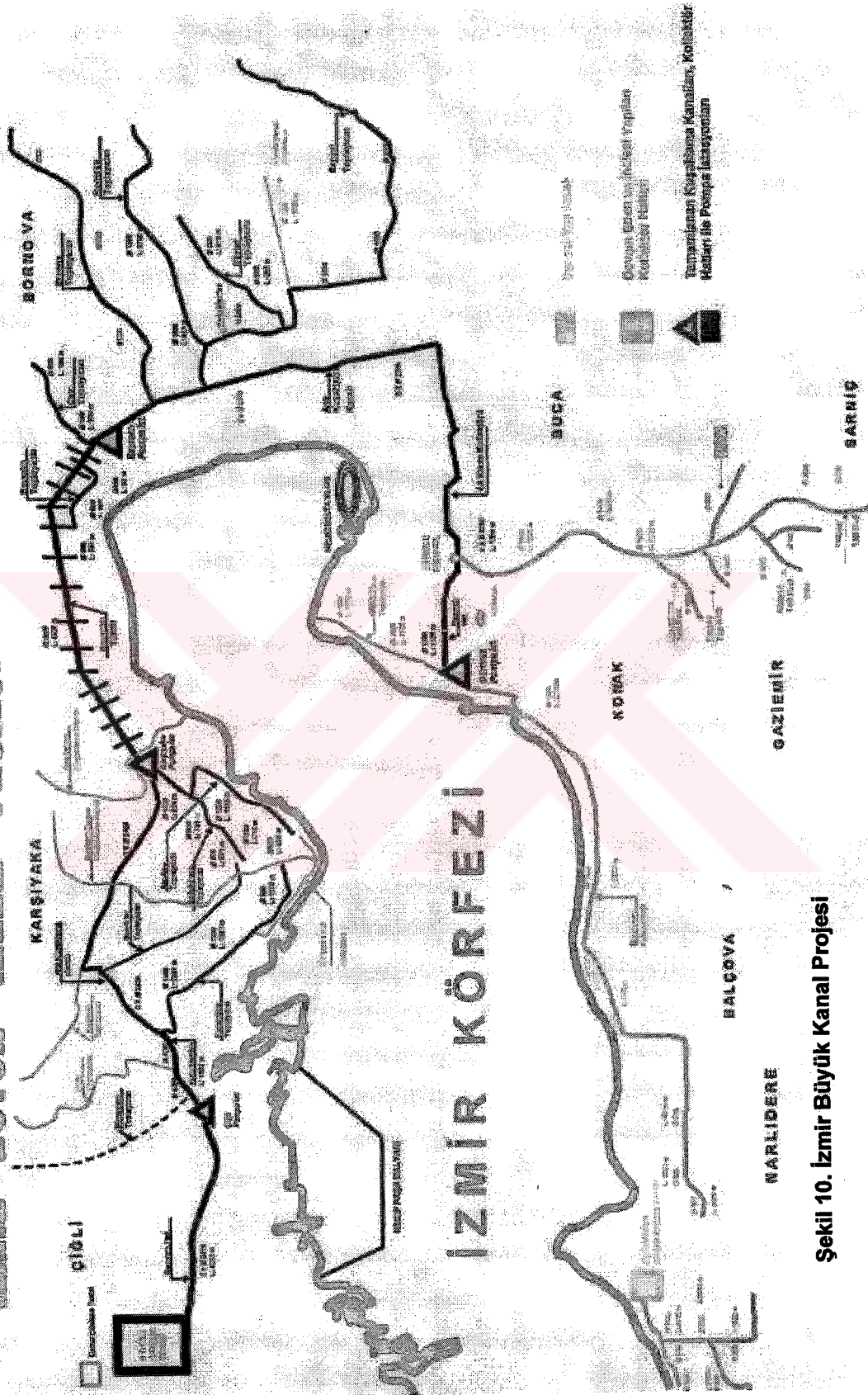
### **o. Dere İslah Projelerinin Hazırlanması**

İzmir genelinde sorunlu oldukları tesbit edilen toplam 53 adet derenin ıslah projelerinin hazırlanması işi 06.01.2000 tarihinde başlamış olup tamamlanma aşamasındadır. 53 adet derenin ıslahına yönelik imalat ihaleleri hazırlanma aşamasındadır.

### **p. Ragıp Paşa Dalyanı'nın Yıkılması**

Körfezin yıllarca birikmiş kirlilikten arınması için, iç ve dış körfez arasındaki doğal akıntıyı önleyen engellerin kaldırılması gerektiği anlaşılmıştır. İç körfez ağzında 10 kilometrelik bir set oluşturarak deniz dibi ve yüzeyi akıntılarını engellediği saptanan Ragıp Paşa Dalyanı'nın yıkımına ilişkin mahkeme kararı ile, yıllardır varlığını sürdüren dalyan yıkılmış İzmir Körfezi rahat bir nefes almıştır ve doğal deniz akıntıları başlamıştır. Kapalı bir havuza dönmüş iç körfezin durgun suyu, dalyan duvarlarının yıkılmasıyla birlikte hareketlenmiş ve doğal sirkülasyon sağlanmıştır.

# İZMİR BÜYÜK KANAL PROJESİ



Şekil 10. İzmir Büyük Kanal Projesi

### 3. Büyük Kanal Projesi'nin 2001 Yılı Hedefleri\*

İzmir Kanalizasyon Projesinin 2001 yılı hedefi, İzmir körfezine deşarj edilmekte olan atıksuların % 90 lık kısmını toplayarak körfezden uzaklaştırmak ve atıksu arıtma tesisinde arıtıldıktan sonra deşarjını sağlamaktır.

Özellikle iç körfez bölgesine mansaplanan ve akıntıların yavaş olduğu iç körfeze kirlilik taşıyan en önemli etkenlerin başında Melez, Manda, Arap, Bornova-Laka, İlica ve Bostanlı Dereleri gelmektedir.

Ergene Kollektörünün tamamlanması ile Bornova Laka deresi ile taşınan atıksuların neredeyse tamamı dere yatağından uzaklaştırılmış olup, arıtma tesisine iletilmektedir.

Melez kollektörü ile Melez deresinin atıksuları toplanacak olup, Manda deresindeki atıksular da toplanarak bir kuşaklama kanalı ile kollektöre bağlanacaktır.

İlica ve Bostanlı dereleri de mambadan mansaba kuşaklanarak, dere yatağına deşarj edilen tüm atıksular toplanacak ve büyük kanal kollektörlerine bağlanacaktır.

Arap Deresinin atıksuları ise; halen bir savak yapısı ile büyük kanal kollektörüne alınmakta olup, 2001 yılında, Arap Deresi boyunca da bir kuşaklama kanalı yapılacaktır.

Böylece İzmir'in altı önemli deresi, kışın sadece yağmursuyu taşıyacak ve bu derelerden körfeze atıksu girdisi olmayacaktır.

Ayrıca 2001 yılı içinde, İzmir genelindeki ıslah projeleri hazırlanmakta olan 53 adet derenin sorunlu bölgelerinde kısmi ıslahları yapılacak olup, bu sayede aşırı yağışlarda derelerin yerleşim alanlarının içinde geçen kısımlarında yaşanmakta olan sorunlar minimize edilebilecektir.

Güzelbahçe'den başlayıp Çiğli'ye kadar İzmir Körfezi'ni kucaklayacak olan ana toplayıcı, 2020 yılına kadar 5 milyon eşdeğer nüfusa ulaşması beklenen İzmir'in

---

\* İzmir Büyükşehir Belediyesi İZSU Genel Müdürlüğü (2000); İzmir Kanalizasyon Projesi, İzmir, s.14.

tüm atıksularını körfeze doğrudan akmasını önleyecektir. Buradan da anlaşılacağı üzere, körfezin kurtarılması Büyük Kanal projesi tamamlanmadan mümkün olmayacaktır.

## **B. Hukuk Dışı Yapılaşma**

Kıyılardaki çarpık ve niteliksiz yapılaşma, ülkemizin diğer büyük kentleriyle birlikte İzmir'in de en önemli sorunlarından birini teşkil etmektedir.

İzmir kıyılarında bozulmayı etkileyen nedenler, yerleşim amaçlı yapılaşmalar, endüstriyel tesisler, düzensiz ve plansız yapılan turistik yapılar ve karayollarının kıyılara çok yakın ve paralel geçirilmesi ile dolgu yoluyla alan kazanımı şeklinde özetlenebilir.

İzmir Körfezi kıyılarının kullanım amaçlarını ve kıyı sağlığını etkileyen birkaç örneğe değinmek, yönetsel anlamda problemlerin varlığını ortaya koymakta fikir verme anlamında yararlı olacaktır.

- Geçen yıllarda kent içi ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla hayata geçirilmeye çalışılan, fakat bu amacına aykırı olarak gelişen ve dolayısıyla körfez kıyılarının doldurulması nedeniyle doğal su ve kara yapısının bozulmasına neden olan, kentliyi denizden koparan Kordonyolu Projesi,
- İnciraltı kıyı alanının dolgu ile genişletilerek doğal yapısının bozulması, yine bu bölgede var olan sit kararlarına karşın yapılaşmanın devam etmesi ve halen kıyı alanı bitişiğinde bir gökdelen inşaatının devam edebiliyor olması,
- İzmir Kuş Cenneti yakınındaki alan için İzmir Ticaret Odası'nın, Alsancak Limanının alternatifi olarak yeni bir liman yapmak için yapılaşma girişimlerinde bulunması, yine bu bölgede bazı firmaların tersane ve gemi bakım tesisleri kurma girişimleri,

- Konak alanı ortasında 4 futbol sahası büyüklüğünde bir alışveriş merkezinin yapılması için geçen yıllarda gündeme getirilmiş olan Galleria Projesi,
- Her ne kadar İzmir sınırları içerisinde değilse de Manisa Organize Sanayi Bölgesinin artırılmamış sularının dereler aracılığıyla İzmir Körfezi'ne taşınması,
- Diğer ülkelerde kıyılarının karayollarından kurtarılması çabaları gündeme gelirken, İzmir kenti Bayraklı kıyılarında ikinci Altınyol projesine yönelik çalışmalar,
- Üçkuyular bölgesinde Levent marina yakınında tekne bakım ve onarım atölyesi haline getirilmiş olması, dolayısıyla kirliliği artırması.

Aşağıda bu tehditlerden bazılarının daha geniş anlamda değinilmektedir.

### 1. İzmir Kıyılarında Dolgu Faaliyetleri

İzmir kentinin antik çağlardan günümüze kadar, kıyı kesimlerinin doğal yada yapay olarak çeşitli aşamalarda dolgu işlemleriyle geliştiği bilinmektedir. Yamaçlardan inen derelerin ve çayların yüzyıllar boyunca taşıdığı topraklarla dolan alüvyon alanların yanı sıra, özellikle kentsel gelişmenin zorladığı, ihtiyaç duyulan yerleşme, ulaşım ve depolama alanlarının denizin doldurularak kazanılması girişimlerinin sonucunda kıyı hattı sürekli değişmiştir.

İzmir kenti kıyılarının tarihsel süreç içindeki durumuna bakıldığında şu gelişmeler göze çarpmaktadır:<sup>226</sup>

Tarihsel gelişmeler izlendiğinde, Roma döneminden 17.yüzyıla kadar kıyının, bugünkü Kız Lisesi önünden, Kemeraltı Anafartalar Caddesinin arkalarını (Kemeraltı yayınının dış yüzü) Çankaya ve Punta bölgesinin (yaklaşık bugünkü Kıbrıs Şehitleri Caddesi arkasının) kentin ilk kıyı kuşağı olduğu bilinebilmektedir.

<sup>226</sup> İzmir Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü (2000); **İzmir Konak-Alsancak Limanı Arası Kıyı Kesimi Koruma Planı**, İzmir, s.7.



17.yüzyılda Kemeraltı Anafartalar Caddesinin İ limana bakan kısmında ve I.II.Beyler, Elhamra, SSK İşhane, Hükümet Konağı'nın olduğu bölümlerin doldurulduğu izlenebilmektedir.

18.yüzyılda, İ liman çevresinde bir kuşağın doldurularak İç kalenin bulunduğu alanın daraltıldığı görülmektedir. Bu yüzyıldan başlayarak kentin dış ticaretindeki gelişmelere paralel olarak kıyı kullanımında da önemli değişiklikler meydana gelmiştir.

19.yüzyılın ilk ve ikinci yarısında İç kale ve İ liman tamamen ortadan kalkmış, yaklaşık bugünkü Kızlarağası Hanı, Hisar n ve Mimar Kemalettin Caddesi, ankaya, Ticaret Lisesi, Kıbrıs Şehitleri Caddesi ile II.Kordon arası bölgelerin doldurma yoluyla geliştiği ve dolgu alanlar üzerinde kentsel gelişmenin hızla ilerlediği görülmektedir.

20.yüzyılda, Karantina, Konak arasında bugünkü yapıların bulunduğu adalar ile gümrük binaları çevresi ve II.Kordon ile I.Kordon arasında bulunan alanların dolduğu, 20.yy ikinci yarısında 1876 yıllarında Rihtim inşa edilerek I.Kordonun oluştuğu izlenmektedir.

21.yüzyılda, 1980'lerde Güzelyalı'dan, Gümrük depolarına kadar olan kıyı bandında ulaşım işlevlerini geliştirmek amacıyla yaklaşık yer yer 120 m.ye ulaşan doldurma işlemleri gerçekleşmiş ve Mustafa Kemal Sahil Bulvarı inşa edilmiştir.

1990'larda I.Kordonun da yine yer yer 80 ile 100 m. arasında Alsancak Limanından Gümrük binalarına kadar doldurulması projelendirilmiş, ancak bu kıyı kuşağında, Konak Meydanı, Cumhuriyet Meydanı ve arası Tarihi Sit kararı ile tescil edildiğinden doldurulamamıştır.

1997 yılında ise Alsancak Limanı Cumhuriyet Meydanı arasında kalan kıyıda (I.Kordon), 80-100 m. genişliğinde doldurma işlemi yapılarak 6 ayda kaba dolgu tamamlanmış kıyı hattında anroşman ve kronman betonlarıyla dolgunun sabitlenmesi çalışmaları 1999 yılı sonuna kadar sürmüştür.

Görüldüğü gibi, tarihsel dönemler içinde bulunulan ekonomik, politik ve kentsel karar süreçleri İzmir kıyı bandında sürekli değişimler ortaya çıkarmış, bu gelişmeler çeşitli anlayışlarla günümüze kadar sürmüştür. Böylesi bir değer sahip Kordonboyu'nun kendine has özelliğinden değil, yalnızca denize yapılacak dolgudan elde edilecek rant için 1998 de çok hızlı bir şekilde doldurulmuş olması, Kordonboyu'nun sahip olduğu imaj açısından sonu olmuştur.

## 2. Kordonboyu

İzmir Körfezi'nin kentsel kıyı kullanımı içinde, Kordonboyu'nun çok özel bir yeri vardır. Kısmi bir kıyı bandı olarak bir kentin simgesi haline gelmesi, kültürel, sosyal, ve tarihi bir kimlik kazanarak kentsel açıdan bu derece önemli bir isim oluşturması Kordonboyu'na ayrı bir misyon yüklemektedir.

Kordonboyu, 18 yy.dan bu yana, kent halkının denizle buluştuğu, prestij alanı olarak kentsel aktivitelerin toplandığı, kentin denizyoluyla dış dünyaya açıldığı, önemli tarihsel olayların meydana geldiği, sürekli olarak rantın en yüksek olduğu bir alan olmuştur. Kordon, tarihte yukarı sınıfın gittiği bir rıhtım olarak tanımlanmaktadır. Özellikle akşam 18.00 ile 19.00 saatleri arasında Avrupalıların burada dolaştığı, Türklerin ise daha arka kesimlerde oturmaları nedeniyle buralara fazla gelmedikleri belirtilmektedir. Kordon'da özellikle Fransız, İngiliz ve Avusturyalı iş adamlarının, elit tabakaya giren azınlıktaki iş adamları ile buluştukları veya limandaki yabancı savaş gemilerinin kaptanları ile görüşmeler yaptıkları söylenmektedir.<sup>227</sup>

1877 yılında tamamlanan dolgu ve rıhtım inşaatından sonra, ilgili şirketlerce oluşturulan ve en fazla arsayı sağlamayı amaçlayan kordon kıyı parselleri üzerinde mimari üslup olarak çoğunluğu bodrum+iki katlı evlerle gelişmesini sürdürmüştür. Kıyıda Gümrük binaları, bazı konsolosluklar, tiyatro ve sinema yapıları ile, posta ve telgraf idaresi binaları da yer almaktadır.

1940'lı yıllara kadar bu mimari karakter çok fazla değişmemiştir. Ancak 1922 yangını ile boşalan alanlarda 1925'te Fransız plancı Danger tarafından

---

<sup>227</sup> Çınar Atay (1978); **Tarih İçinde İzmir**, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayını, İzmir, s.22.

hazırlanan Danger-Prost Planı<sup>228</sup> yeni bir yapılanma getirilmiş, 1930'lu yıllarda II.Kordon açılmış, yangından etkilenmeyen Punta bölgesinde (Gündoğdu meydanı sonunda) bu cadde 10 m.lik bir sokak halinde daralarak limana ulaşmaktadır.

1939'da Le Corbusier'e hazırlatılan ve 400.000 nüfuslu bir "Yeşil Kent" projesi şeklindeki İzmir Nazım Planı, yeni gelişme alanlarına yönelik olarak toprak mülkiyetini tümüyle yok saydığından dolayı gerçekçi ve uygulanabilir bulunmamıştır.<sup>229</sup> 1940'lı yılların planlama kararlarıyla Kordon'da 4 kat, daha sonra 5 kat yükseklikte yeni yapıların yapılmasına, çatı katların tam kata dönüşmesi ile de 6 katlı yapıların gelişmesine olanak tanınmıştır.

1960'lı yılların sonlarında 8 kat kararlarını, 8 kat yüksekliği içine 9 katın yapılması olanakları izlemiş, böylece kordon günümüzdeki görüntüsüne ulaşmıştır.

Bu gelişmelerin sonucunda, günümüzde I.Kordon'da Gümrük Binaları, Eski Telgraf Şirketi Binası, Pasaport İskelesi binası, Eski Paket Pastanesi Binası, Fransız Konsoloslugu, Atatürk Müzesi binası, Alman Konsoloslugu Binası, Yunan Konsoloslugu binası ve üç sivil konut binası dışında 19.yüzyıla ait bir mimari yapı kalmamıştır.

İzmir'in Kordon'u özetlenen mimari tarzda gelişmiş, ancak sosyal kültürel ve ekonomik anlayış ve süreçler sonunda günümüzdeki şeklini, fiziki doku ve görünümünü almıştır.

#### **a. Kordonyolu Projesi**

İzmir-Çeşme Otoyolunun İzmir Kent içi geçişini sağlamak üzere, 1980'li yıllarda Güzelyalı'dan Gümrük binalarına kadar doldurulan körfezde Kent içi geçiş bağlantısının tamamlanması amacıyla Gümrük Binaları - Alsancak Limanı arası 80 - 100 m. genişliğinde doldurularak bilinen adıyla "Kordonyolu"nun resmi adıyla "İzmir Çeşme Otoyolu İkiztepeler-Konak-Alsancak-Halkapınar Kent içi Geçiş'i"nin

<sup>228</sup> Cana Bilsel (2001); "Danger Prost Planı ve Le Corbusier'nin Nazım Plan Önerisi", **domus m'**, Şubat Sayısı, İzmir, s.43.

<sup>229</sup> Cana Bilsel (2001); "**a.g.m**, s.45..

yapılmasına yönelik plan çalışmaları 1990'lı yıllarda başlatılmıştır. Proje, 2x3 izli bir yol geçişi öneriyordu.

Kordonyolu, 1991 yılında dönemin cumhurbaşkanının önerisi üzerine İzmir-Çeşme Otoyolunu üstlenen firma ve Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından projesi hazırlanarak kentin gündemine getirilmiştir.

Proje için 3 alternatif ortaya atılmıştır<sup>230</sup>. Birinci alternatif, Kordon'da kazıklar üzerine inşa edilecek bir tahliye ile 2x3 izli bir yol yapılması (Kazıklıyol olarak anılmıştır) ya da Kordon'un doldurularak 2x3 izli bir yol yapılmasıdır (Kabul edilen ve uygulamaya konulmasına karar verilen seçenektir). İkinci alternatif, Halkapınar'dan başlayıp, Alsancak ve Konak önlerinden geçen 30 m. yüksekliğinde ve 2x3 izli bir viyadük projesidir. İmkansızlığı yüzünden bu projenin üzerinde hiç durulmamıştır. Ancak dolguya meşruluk kazandırma adına önerilmiş bir projedir. Üçüncü alternatif ise Konak bölgesinde Kız Lisesi altından başlayıp, Yeşildere yoluna bağlanan yine 2x3 izli bir tünel projesidir. Bu öneri üzerinde de ciddi çalışmalar yapılmamıştır.

Bu öneriler sonunda birinci alternatif uygulamaya değer görülmüş ve bu dönemle birlikte, başta Mimarlar Odası olmak üzere yıllarca idari ve hukuki mücadelelere konu olan karşı çıkışlar başlamıştır.

#### **i. Kordonyolu'nun Kronolojisi<sup>231</sup>**

**5 Nisan 1991** - İzmir-Çeşme otoyolunun, Kordon yolunu da içeren "İkiztepe-Konak-Halkapınar bağlantısının yapılması" işinin plan, proje olmadan ve yeni bir ihale açılmadan, Karayolları Genel Müdürlüğü'nce İzmir-Çeşme otoyolu yüklenicisine bir ek sözleşme ile verilmesi.

**8 Nisan 1991** - İzmir-Çeşme otoyolunun Alsancak Limanı'nın arkasından geçirilerek Halkapınar Kavşağı'na bağlanmasına yönelik olarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'ndan olur alınması.

---

<sup>230</sup> Hasan Topal (2000); "Dolgu Alanın Bir Kentsel Mekana Dönüşümü", **Ege Mimarlık**, Mimarlar Odası İzmir Şubesi, Mart Sayısı, İzmir.

<sup>231</sup> İzmir Büyükşehir Belediyesi (2000); **Kordonboyu 2000**, İzmir, s.5.

**10 Eylül 1991** - TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi'nin, Konak Gümrük binaları ile Kordon'un Pasaport-Alsancak Limanı arasındaki bölgenin tarihi sit alanı olarak tescil edilmesi için İzmir 1 no.'lu Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'na başvurması.

**09 Nisan 1992** - İzmir-Çeşme otoyolunun İkiztepe-Halkapınar kesimine ilişkin kent içi geçişi düzenleyen 1/5000 ölçekli imar planı değişikliğinin İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 5/68 sayılı kararıyla kabul edilmesi. Projenin adı, "İkiztepelere-Konak-Alsancak-Halkapınar Kent içi Geçişi"dir.

**02 Aralık 1992** - TMMOB Mimarlar Odası'nca, İzmir Büyükşehir Belediyesi Meclisi'nin kararıyla kabul edilen plan değişikliğinin iptali istemiyle İzmir 3. İdare Mahkemesi'nde dava açılması (yolun 2x3 izli hızlı yol olması nedeniyle halkın denizle olan ilişkisinin kesileceği, çevrenin trafik yoğunluğunu şehrin içine özendirileceği, Kıyı Yasası'na aykırı olduğu, çevre kirliliğine neden olacağı, körfezdeki doğal akıntılara olumsuz etki yapacağı, kent kimliğini yok edeceği, bölgenin tarihi SİT alanı olarak tescilli olduğu ve Nazım Plan ana kararlarına aykırı olması gerekçeleri ile<sup>232</sup>)

**20 Ocak 1994** - Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma (KTVK) Kurulu'nun Atatürk Caddesi'nin (Kordon) Cumhuriyet Alanı-Gümrük Yarımadası bölümünün tarihi sit alanı olduğuna ilişkin karar alması.

**19 Nisan 1994** - TMMOB Mimarlar Odası'nın açtığı davanın İzmir 3.İdare Mahkemesi'nce reddedilmesi.

**04 Ağustos 1994** - TMMOB Mimarlar Odası'nın, İzmir 3.İdare Mahkemesi'nin kararına karşı Danıştay'a temyiz başvurusu.

**01 Eylül 1995** - İzmir 1 no.'lu KTVK Kurulu'nun, Kordonboyu Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlanması gerektiğini belirten 5909 sayılı kararı alması.

**26 Eylül 1996** - Tarihi sit kararının Gümrük Depoları-Cumhuriyet Meydanı arasında kalan bölümünün iptal edilmesine yönelik olarak İzmir Büyükşehir

---

<sup>232</sup> Hasan Topal (1998); "Kordonyolu, Yargı Süreci ve Koruma Kurulu Kararları Kronolojisi", **Ege Mimarlık**, Mimarlar Odası İzmir Şubesi, Mart Sayısı, İzmir, s.5.

Belediyesi'nin açtığı davanın, İzmir 4. İdare Mahkemesi'nin 484 sayılı kararıyla reddedilmesi.

**15 Kasım 1996** - İzmir-Çeşme otoyolunun, Konak-Halkapınar arasındaki kent içi geçişi için, Kordon'da kıyı dolgusu yapılabilmesi amacıyla hazırlanan 1/5000 ölçekli planın 3621 sayılı Kıyı Yasası'na dayanılarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca onanması.

**09 Ocak 1997** - Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın, Kordon kıyı dolgusuna ilişkin olarak hazırlanan 1/1000 ölçekli planı, 3621 sayılı yasaya dayanarak onaması.

**06 Şubat 1997** - TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi'nin, Kordon'un tamamının tarihi sit alanı olarak tescil edilmesi istemiyle İzmir 1 no.'lu KTVK Kurulu'na başvurması.

**06 Şubat 1997** - TMMOB Mimarlar Odası ve İzmir Barosu'nun, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın (BİB) Kordon'da kıyı dolgusu yapılabilmesine ilişkin onama kararının iptali ve yürütmenin durdurulması istemiyle İzmir 2. İdare Mahkemesi'ne başvurmaları.

**01 Nisan 1997** - Cumhuriyet Meydanı-Liman arasında Kordon'da kıyı dolgusuna başlanması.

**04 Haziran 1997** - İzmir 2. İdare Mahkemesi'nin Kordon kıyı dolgusu yapılmasına izin veren Bayındırlık ve İskan Bakanlığı (BİB) kararının iptali ve yürütmenin durdurulması istemli davayı yetkisizlik yönünden reddetmesi ve davanın Danıştay'a gönderilmesi.

**11 Şubat 1998** - Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın, 15 Kasım 1996 günü onadığı 1/5000 ölçekli planın Cumhuriyet Alanı-Gümrük Yarımadası bölümüne ilişkin onama kararının Danıştay tarafından, "bu bölümle ilgili olarak tarihi sit kararı bulunduğu" gerekçesiyle iptal edilmesi.

**27 Şubat 1998** - İzmir 1 no.'lu KTVK Kurulu'nun 7089 sayılı kararı ile Cumhuriyet Meydanı-Liman arasını da tarihi sit alanı olarak belirlemesi.

**04 Mart 1998** - İzmir 1 no.'lu KTVK Kurulu'nun I.Kordon'u sit ilan eden 7089 sayılı kararının Kültür Bakanlığı'nca iptal edilmesi.

**04 Nisan 1998** - İzmir 1 no.'lu KTVK Kurulu başkanının Kültür Bakanlığı'nca görevden alınması.

**14 Kasım 1998** - İzmir 1 no.'lu KTVK Kurulu'nun Kordon'u bütünüyle tarihi sit alanı ilan eden kararını iptal eden Kültür Bakanlığı işlemine yönelik olarak İzmir 2. İdare Mahkemesi'nin yürütmeyi durdurma kararı vermesi.

**24 Kasım 1998** - Konak-Halkapınar yolunun yapılmasına dayanak oluşturan 1/5000 ölçekli nazım imar planının, TMMOB Mimarlar Odası'nın ve Baro'nun başvurusu üzerine Danıştay 6. Dairesi'nin verdiği 5794 sayılı kararla, Koruma Kurulu'nun yöreye ilişkin tarihi sit kararının varlığının dikkate alınmamış olması gerekçesiyle tümüyle iptal edilmesi.

**17 Nisan 1999** - Yerel yönetim seçimleri sonucunda İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nın yeni yönetime devredilmesi ve yeni belediye yönetiminin, yargı kararlarına ve hukuka mutlak bağlı kalacağını açıklaması,

**22 Ekim 1999** - Danıştay Dava Daireleri Genel Kurulu'nun Danıştay 6. Dairesi'nin 5794 sayılı kararını onaması.

**17 Aralık 1999** - Konak-Kordon Alsancak Kıyı Kesimi Koruma Amaçlı İmar Planı'na ilişkin olarak İBB Meclisi'nin 268 sayılı kararı alması.

**17 Şubat 2000** - Konak-Kordon Alsancak Kıyı Kesimi Koruma Amaçlı İmar Planı'nın, KTVK Kurulu'nun 8349 sayılı kararıyla onaylanması.

**16 Eylül 2000** - 1nci Kordon'u İzmir'e ve İzmirli'lere yeniden kazandıran yeşil alan projesine göre alanda yapılan uygulamaların tamamlanması ve Kordon'un halkın kullanımına açılması.

## ii. Kordonyolu Projesi'ne Eleştirel Bir Bakış

Bu proje uygulama ve sonuçları bakımından eleştirel yönere sahiptir.

Öncelikle proje ile önerilen bu yol, kent içi ulaşım ile entegre olmayan bir otoyolun devamı özelliğini taşımaktaydı.

Amaç trafiği rahatlatmaktır ama 2x3 izli yol bir kent içi geçişini ifade ettiği için hızlı trafik ister istemez kent içine özendirilecek, bu da daha ciddi ulaşım sorunlarını gündeme getirecekti.

Bir otoyol mu yoksa bir kent içi yol mu olduğu yetki ve görev yönünden tartışma yaratmıştır. Projeye konu olan yol, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktaydı. Bu yol bir kent içi yoldu ve mevzuatlara göre bu yolu yetkili yerel yönetim yapmalıydı. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün söz konusu yolun, İzmir Nazım İmar Planı'na "otoyol" olarak işlenmesi için başvuruda bulunması bunun somut bir delilidir. Ancak İzmir Büyükşehir Belediyesi, yolun, yayaların girebildiği bir yol olması nedeniyle otoyol özelliği taşımadığını ileri sürerek bu projeyi, "kent içi toplayıcı yol" olarak düzelterek onaylamıştı.<sup>233</sup> Ama uygulayan ve körfezi dolduran Karayolları Genel Müdürlüğü idi. Karayolları Genel Müdürlüğü, hem kendisine kanunla verilen görevlerin dışına çıkmış hem de yasal olarak yapılamayacak olan bu yolun dolgusuna devam etmiştir. Sit kararlarının kaldırılacağından bu kadar emin olmalıymışlar ki hiçbir tereddüt ve bekleme yer vermeksizin çalışmalara devam etmişlerdir. Buradan görüldüğü üzere söz konusu proje, kentin planlı gelişmesinden sorumlu olan yerel yönetimin dışında gelişen bir projedir.

Ayrıca proje, ihale açılmaksızın, Çeşme Otoyolu Projesi'nin devamı olarak gösterilip bir ek anlaşma ile Çeşme Otoyolunu yapmakla görevlendirilmiş müteahhide verilmiştir. Bu durum rekabet kurumuna aykırı görülmelidir. Yapılan dolguların piyasadaki rayiç fiyatın 7-8 katı bir bedelle yaptırıldığı söylentileri ortaya çıkmış, politik dedikodular muhalefet tarafından bir araç olarak kullanılmıştır. Bu da kamuda zaten var olan gizlilik kurumunu güçlendirmektedir.

---

<sup>233</sup> Mehmet Hamuroğlu (1998); "Kordonyolu'nun Beklenen Sonu", **Ege Mimarlık**, Mimarlar Odası İzmir Şubesi, Mart Sayısı, İzmir, s.11.



Diğer bir eleştirel yöne bakarsak, yukarıda da belirtilen idari ve hukuki süreçte görüldüğü üzere Danıştay'ın Sit kararlarını onaylaması ile yolun yapılmasına devam etmenin imkansız hale geldiği durumlarda bile İzmir Körfezinin doldurulmaya devam ettiğini görmekteyiz. Sit kararına rağmen çalışmalara devam edilmesi, dünyada örneği olmayan "çıkamaz bir otoyol(?)"u gündeme getiriyordu.<sup>234</sup> Plansız bir şekilde doldurulan körfez için zaten trilyonlar harcanmış, dolgu fazlalığı oluşmuş, bu fazlalığı kaldırmak için yapılan tıraşlama işleri için de ayrıca para harcanmıştır, böylece kaynaklar yine akılcı kullanılmamıştır. Hatta İzmir Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreter Yardımcısı tarafından yapılan açıklamaya göre dolgu fazlalığının belediye tarafından kaldırılmasının devlete büyük oranda kâr sağladığını beyan etmektedir. Dolgu fazlalığının tıraşlanması iş maliyetinin 7 milyon dolar olduğunu belirterek bu işin bedavaya yapıldığını belirtmektedir. Ama dolgu yapılan alan için harcanan onca paranın heba edildiğinden söz edilmemektedir. Dolgu alanının bir bölümü üzerine açık otopark yapılması için dökülen asfalt da 3 ay sonra tıraşlama sonucu sökülüp olup yapılan çalışmalarda plansızlık ve projesizlik açıkça göze çarpmaktaydı. Hatta Kordon dolgusundan çıkan taşların da İzbeton'un taş kırma tesislerinde kırılmak suretiyle asfalt malzemesi olarak değerlendirildiğini, böylece asfalt için İzmir'in çevresindeki tepelerin oyulmasını önlediklerini belirtmişlerdir. Ama İzmir'in göbeğinde bu denli yanlış politikalar görmezden gelinmiştir. Yasal kararlara rağmen körfezin doldurulmasına rol alan kişi ve kurumlardan hesap sorulmamış, aksine yapanın yanına kâr kalmış, harcanan onca para, politik kaygılara dayanan boş bir yatırım uğruna İzmir kentinde yaşayan 3 milyonu aşkın kentlinin borç hanesine yazılmıştır. Halen de bu borcu ödemekle yükümlü bulunuyoruz.

Dolgu çalışmalarıyla kentin ve kentlinin denizle ilişkisi kalmayacak, Kordon'un tarihi ve kültürel kimliği yok edilecekti. Bugün Mersin, İzmit ve Samsun gibi illerimizde deniz ile kentli arasında kalan yoğun trafikli ve geniş yollar, denizi kent yaşantısından koparmıştır. Ulaşım açısından deniz yolculuğunu özendirerek yerine kıyı ve denizden koparılan vatandaş onca yolu kat etmek yerine karayolunu tercih etmek durumunda bırakılacaktı. Yani özendirici politikalar caydırıcı politikalara dönüşecekti.

---

<sup>234</sup> Noyan Özkan(1998); "Çevre Hukuku ve İzmir Uygulaması-İzmir Kordonyolu Projesi", **İzmir Barosu Dergisi**, Nisan, Sayı:2, İzmir, s.118.

Ayrıca proje körfez kıyısını yaya yerine taşıtlara tahsis etmiştir. Birçok Avrupa ülkesinde kent merkezlerinin trafikten arındırılması, kentlerin yayaların aktif kullanımına yönelik planlanması çalışmaları sürmekteyken, İzmir ölçeğinde bu tür bir faaliyet kentsel gelişmeye pek uygun görülmemektedir. Projeyi savunanlar ise bu olumsuzluğu meşrulaştırmak istemişçesine, “biz hızlı yol ile deniz arasında rekreasyon alanları oluşturarak insanları denizden ayırmadık” diye kendilerini aklamaya çalışmışlardır. Hatta “İlk Hedef Parkı” denilen göstermelik yeşil alan, 1 gün içinde yapılmıştır. Ama gelişmiş ve planlı kentlerden nasibini almamış böyle bir düşünce, yaşlısını, çocuğunu ve özürsüsünü unutmaktadır. Deniz kıyısına gidip yürümek, oynamak, dinlenmek isteyen bu toplum kesimleri, onca hızlı taşıtı, o taşıtlardan daha hızlı olmak suretiyle geçerek denize ulaşmak durumunda kalacaklardı. Projeyi savunanlarca önerilen ve uzun kıyı şeridini denizle buluşturan bir üst geçit de pratikte tam bir çözüm olamayabilecek, zaten kurallara uyma eğilimi düşük olan toplum, kaza gibi olası kötü senaryolara zemin hazırlayabilecekti.

Sorumsuzca gerçekleştirilen Kordonyolu dolgusu ile milyonlarca m<sup>3</sup> yabancı malzeme körfeze yığılmış ve dolgu maddesi ile birlikte oluşan balçık, körfez suyunun bulanıklığını arttırmıştır. Kirleticilerin körfeze girmesinin önlediği düşünülürse körfez suyu mevcut su hareketleri ile kendi kendini temizleme yeteneğine sahiptir. Bu da körfezin su hacmi ile doğrudan ilişkilidir. Ancak dolgu işlemleri ile körfezin su hacmi de oldukça azalmıştır. 1994 tarihli bir kaynağa göre İzmir Körfezi’nde yerleşim için yapılan dolgu, sahil yolu ve Çeşme Otoyolu nedeniyle yapılan dolgular ile doğrudan doldurulan alan 4.678.674 m<sup>2</sup> olup, kullanılan dolgu maddesi 11.653.336 m<sup>3</sup>tür. Ayrıca Ege Denizi doğal olarak yılda 229 milyon ton dolma ve sedimentasyona maruz kalmaktadır.<sup>235</sup> Kullanılan dolgu maddelerinin küçük parçaları (mil ve killer), yüzeysel akıntılarla körfezin her yerine dağılarak geniş bir yayılım göstermişlerdir. Bunun sonucu körfezde genel bir derinlik kaybı oluşmuştur. Böylece yaşam dengesi bozulan körfez, kirlenmenin giderek arttığı bir kısır döngüye girmiştir. Çünkü bu girdiler belli bir birikimden sonra canlıların ölümüne neden olmaktadır. Canlılar öldüğü andan itibaren parçalanmaya, çürümeye yani oksijen kullanmaya, yanmaya başlarlar. Bu oksijen yaşam için kullanılmadığından ortamdaki ayrılır. Yapının değişmesi nedeniyle de zaten az oksijen içeren ortam, var olan oksijeni de bu yolla

---

<sup>235</sup> Sinan Binboğa (1994); “İzmir Körfezi’nin Dünü, Bugünü, Yarını”, DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Anabilim Dalı, Deniz Jeolojisi ve Jeofiziği Programı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, s.38.

kaybeder. Böylece canlı yaşamının olmayacağı bir ortama dönüşür. Bu kısır döngü kirliliğin lehinde devam edip gitmektedir. İşte Körfez kıyı kesimlerinden biri olan Kordon da dolgu çalışmaları nedeniyle bu tür bir kirlilik noktası teşkil etmiştir.

Tüm bu çelişkiler Kordon'da yeni bir anlayışın gerekliliğini ortaya çıkarmıştı. Ama eski Kordon artık geri gelmeyecekti.

### **b. Yeni Kordonboyu Düzenlemesi**

Kıyı çizgisini ve bütün Kordonboyu'nu yapısal olarak değiştiren büyük fiziksel müdahale, 1996 yılından itibaren denizin yer yer 80 metreye kadar varan genişlikte doldurulması ile meydana gelmiştir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 1999 yılında yapılan yerel seçimler sonrasında göreve gelen yeni yönetimiyle Kordonboyu'nu, yukarıda da belirtilen idari ve hukuki sürecin ortaya koyduğu son duruma göre yeniden, yeni bir anlayışla düzenleme kararı almıştır. Karar alınmış ama körfez kesiminin doldurulmasıyla meydana gelen geniş alan ister istemez yerinde kalmıştır. Böylece üç kilometrelik Kordonboyu'nun, Cumhuriyet Meydanı'ndan Alsancak Limanı'na kadar olan iki kilometrelik kesiminde yepyeni ölçekte bir mekan oluşmuştur.

Kordonboyu'nun yeni bir anlayışla tekrar düzenlenmesi, sonu düşünülmeden yıllarca doldurulan bölgeyle, eski kıyı bandını bir bütün halinde düşünerek, denizle ilişkisi kesilen İzmir kentini ve yaşayanlarını yeniden denizle buluşturmayı; Bostanlı'dan Üçkuyular'a kadar bütün körfez kıyı bandının yeşil doku ve parklar, rekreasyon mekanları, meydanlar, gezinti yerleri, kültür ve spor alanlarıyla donatmayı amaçlamaktadır. Proje ile yaratılan alanların büyüklükleri Tablo 12'de görülmektedir.

Dolgu kısmı tamamen yapılaşmaya kapatılmıştır. Doldurulmuş bölgede kıyı meydanları, gezinti yerleri, yeşil alanlar, bisiklet ve koşu yolları, yaya yolları yer almaktadır.

<b>Toplam düzenleme alanı</b>	146.000 m <sup>2</sup>
<b>Dolgu Alan</b>	102.000 m <sup>2</sup>
<b>Toplam Yaya alanı</b>	54.000 m <sup>2</sup>
<b>Toplam Yeşil alan</b>	66.000 m <sup>2</sup>
<b>Bisiklet yolu</b>	3.000m <sup>2</sup> ( 1.5 km)
<b>Koşu yolu</b>	4.500m <sup>2</sup> ( 1.5 km)
<b>Taşıt yolu</b>	18.000 m <sup>2</sup>

**Tablo 12.** Kordon Düzenleme Projesi İle Yaratılan Alanlar ve Büyüklükleri  
**Kaynak:** İzmir Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü (2000); İzmir Konak-  
Alsancak Limanı Arası Kıyı Kesimi Koruma Planı, İzmir, s.19.

Eski Kordonboyu kesimi ise, kaldırımları ve taşıt yolu ile yeni anlayış ve bu anlayışın gereği olan ölçülerde bölümlenip tanımlanmıştır.

"Kordon Düzenlemesi" adlı bu projede, Atatürk Caddesinin Cumhuriyet Meydanı ile Alsancak Limanı'na kadar olan bölgedeki mevcut parsel cepheleri ile deniz arasında kalan alan Şekil 11'de görüleceği üzere 5 bölüm olarak planlanmıştır.\*

Birinci bölüm; cadde boyunca kesintisiz yaya kullanımı için ayrılan ve mevcut parsel cephelerinden başlayarak deniz yönünde 2.70 m. genişliğinde bir şerit oluşturan alanı,

İkinci bölüm; deniz yönünde birinci bölümden sonra gelmek üzere rekreasyon, eğlence ve ticari kullanım olanaklarına ayrılmış olan 7.70 m. genişliğindeki alanı,

Üçüncü bölüm; ikinci bölümü izleyen ve yaya kaldırımı olarak ayrılmış 2.05 m. genişliğindeki alanı,

Dördüncü bölüm; üçüncü ve beşinci bölümlerden bordürle ayrılmış 6.60 m. genişliğindeki taşıt yolunu,

Beşinci bölüm; taşıt yolundan bordürle ayrılarak deniz kıyısına kadar uzanan alanı ifade etmektedir.

\* İzmir Büyükşehir Belediyesi (2000); a.g.r., s.14.

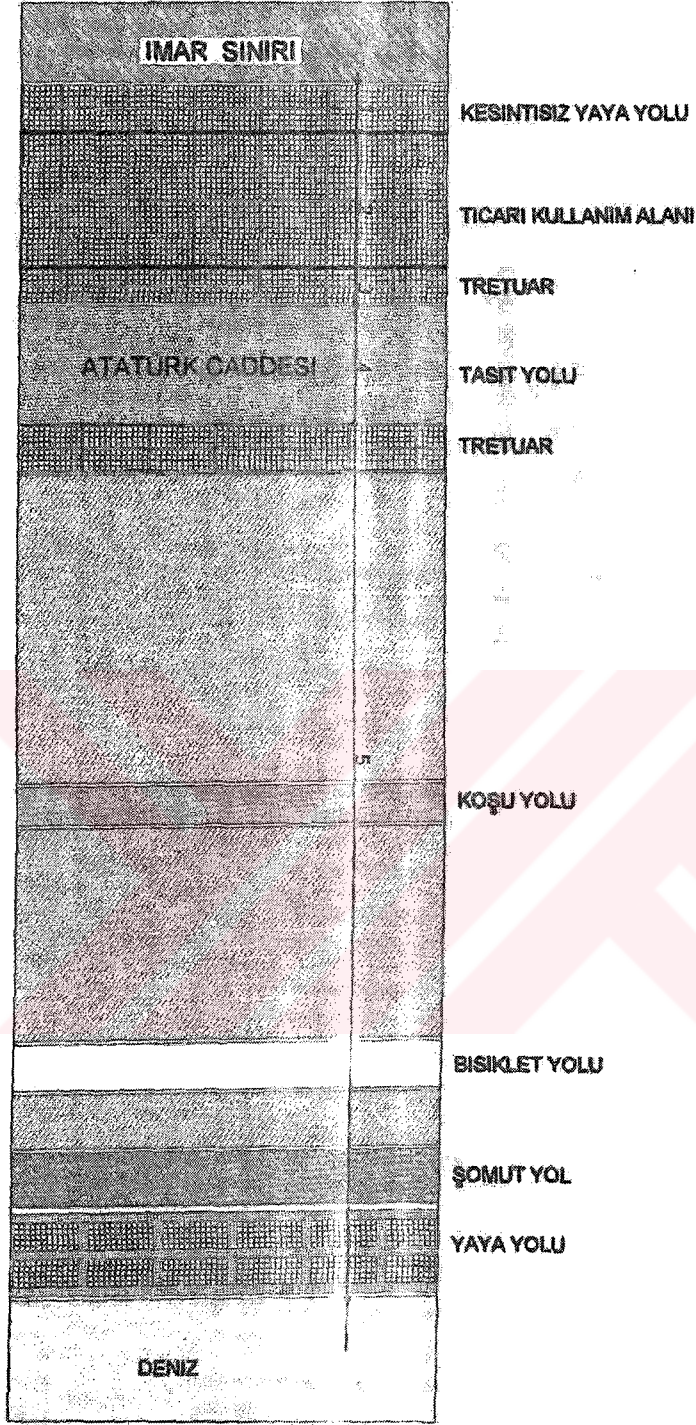
Taşıt yolu, esas itibariyle, deniz kıyısında yeni oluşan takriben 150 dönümlük bu büyük rekreasyon/park alanının dahili yolu gibi düşünülmüştür, İki izli bir yavaşlatılmış/sınırlandırılmış erişim/servis yolu olarak amaçlanmıştır. Taşıt yolu bu amaçla tasarlanmış olmakla beraber, büyükşehir belediyesinin yaptığı açıklamalara göre zaman zaman ve yer yer şehir trafiğine açık duruma da getirilebileceği düşüncesi, tasarım amacına ters düşmektedir. Bu düşüncüyü de İzmirliilerin, Kordonboyu'nun eskiden beri dönemsel olarak trafiğe kapatılmasına alışık olduğuna dayandırmaları ilginçtir. Kordonboyu düzenlemesinde, Kıyı Kanunu'nun 7.maddesinde belirtildiği üzere dolgu alanı tarafında bölüm bölüm otopark ceplerine de yer verilmiştir. Her ne kadar yasaya uygun olsa da salt olarak kent halkının rekreatif kullanımına yönelik olması gereken bu alanın otopark ceplerine ayrılması eleştiri konusu edilebilir. Park yerleri, zaten Kordonboyu'na dik gelen ara sokaklarda da yer almıştır. Çözüm, katlı otopark imkanlarının araştırılmasındadır.

Kordonboyu Düzenlemesi için, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı 1999 birim fiyatlarına göre ödenen para, 1.156.387.001.892 TL.'dir.<sup>236</sup> 2000 yılı fiyatları ile bu tutar, 2.035.241.123.330 TL. olmaktadır. Bu tutara önceki yıllardan beri süregelen kıyı dolgu giderleri dahil değildir.

Inşaat	893.248.147.852
Nakliye	85.309.977.643
Sıhhi Tesisat	5.521.990.000
Elektrik	127.249.743.651
Müşterek	40.856.537.427
Telekom	4.200.605.319
TOPLAM	1.156.387.001.892

**Tablo 13.** Kordon Düzenleme Projesi Toplam Maliyeti

<sup>236</sup> Bu bilgi İzmir Büyükşehir Belediyesi yetkilileriyle yapılan görüşme sonucu edinilmiştir.



**Şekil 11. Kordon Düzenlemesi Proje Alanı**

**Kaynak:** İzmir Büyükşehir Belediyesi (2000); **Kordonboyu 2000**, İzmir, s.15.

### c. Körfeze Boydan Boya Kıyı Şeridi Projesi

Kordon Düzenleme Projesi'nden hareketle Güzelbahçe'den Tuzla'ya tüm körfez kıyılarının boydan boya ele alınıp rekreasyon amaçlı olarak düzenlenmesi de,

kıyı projeleri arasında yer almıştır. Projeye göre\*, bir kısmı tamamlanan yeşil ve rekreasyon aksının Güzelbahçe'den Narlıdere ve İnciraltı'na, oradan Üçkuyular'a, Üçkuyular'dan Konak'a, Konak'tan Kordon'a, Kordon'dan da Karşıyaka'ya uzanarak Tuzla'ya kadar kesintisiz devam edeceği belirtilmektedir. Kordonboyu rekreasyon alanı ile Bostanlı-Mavişehir kıyı düzenlemeleri yapılmış; çalışmaları devam eden Güzelbahçe ve İnciraltı kıyı düzenlemeleri ise 2001 sonunda tamamlanacaktır. Bostanlı-Mavişehir kıyı düzenleme çalışmaları 2000 yılı içinde tamamlanmıştır. Bostanlı deresinden Mavişehir Balıkçı Barınağı'na kadar olan yaklaşık 2 kilometrelik sahilde basketbol, tenis ve paten sahaları, koşu ve bisiklet yolu, piknik alanları, anfi tiyatro ve çeşitli büyüklükte meydanlar düzenlenmiştir.

Tarihsel Akdeniz yol yapısından esinlenen büyük mermer bloklarla yaklaşık 2 kilometre uzunluğunda ve 6 metre genişliğindeki sahil yolu düzenlenirken, hem kullanım rahatlığı hem de görsel zenginlik gözetilmiş, toplam 135 bin m<sup>2</sup>'lik alanı kapsayan Bostanlı-Mavişehir kıyı düzenleme çalışması ile İzmir'e Kültürpark'ın yarısı kadar yeni bir yeşil alan kazandırılmıştır.

#### **d. Kordon Projesi'ne Eleştirel Bir Bakış**

Bu projenin en eleştiriye açık yanı, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin Kordon Düzenleme Projesi için, kendi şirketi olan İzbeton'a ihale açmaksızın vermiş olmasıdır. Bunu da 08.09.1983 tarihli 2886 Sayılı Devlet İhale Kanunu'nun "İhale Usullerine Bağlı Olmayan İşler" konusunu düzenleyen "İhtiyaçların Kamu Kuruluşlarından Karşılansması" başlıklı 71. maddesine<sup>237</sup> dayanarak yapmıştır. Böyle bir yasa maddesinin varlığı, rekabeti azaltmaktadır. Projenin rekabete konu olmaması nedeniyle fiyat kırımı çok az gerçekleşmiş, fiyat ve maliyetler oldukça yükselmiştir. Oysa piyasada bu işi yapmaya talip olacak yüzlerce firma bulunmaktadır. Nedeni de böyle büyük ve ses getiren bir projeye imza atmanın getireceği prestij ve referanstır. Fiyat kırımının, o dönemde açılacak bir ihale ile, tespit edilmiş olan kırımın en az 10 katı kadar daha fazla olabileceği belirtilmektedir. Bu da demektir ki, eğer ihale sonucu çok daha düşük bir maliyetle projeyi gerçekleştirmeyi taahhüt eden bir firma ile anlaşılırdı hem iş yaptırılmış hem de harcanan paranın önemli bir kısmı belediyenin kasasında kalmış olacaktı. Zaten

\* Bu bilgi <http://www.izmir-bld.gov.tr/bostankiyi.asp> adresinden alınmıştır.

<sup>237</sup> 10.9.1983 Tarihli ve 18161 Sayılı Resmi Gazete, Devlet İhale Kanunu, m.71.

kaynakları yetersiz olan yerel yönetimler bu tür harcamalarla daha da çaresiz kalmaktadırlar.

Kordon Düzenleme Projesi de İzmir'in "zararın neresinden dönülürse kârdır" diyebileceği bir projedir. Çünkü olan olmuş, körfez dolmuştur. Dolgu kaldırma işlemlerine hem maliyet artırıcı hem de yeni kirlilik yaratmaya yol açacağı gerekçesiyle sıcak bakılmamıştır. Hiç olmazsa kentliyi tekrar denizine kavuşturan bir proje olmuştur.

### 3. İnciraltı Dalyanı (Çakalburnu)

Kentlerin yakınındaki doğal alanların ekolojik nitelikleri değiştirilmeden, iyileştirilerek kullanıma açılması sonucu bu yörelerin doğa koruma bilincini geliştirmede önemli katkıları sağlanabilir. İzmir Körfezi civarında bu şekilde zengin sulak alanlar ve doğal sitler bulunmaktadır. Bunlardan biri de İnciraltı'ndaki dalyan yöresidir.

İzmir İnciraltı Dalyanı; İzmir içinde doğal bir kıyı ortamı çok değerli bir doğa parçasıdır. Türkiye'de ki 450 kuş türünden 180'den fazlasının yaşadığı, İzmir Körfezi'ndeki birkaç dalyandan birisidir. Özellikle göç yollarında dalyan çeşitli kuşların uğrak yeridir. 1994 yılında İnciraltı dalyanı, İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından İzelman Şirketi'nin gözetiminde ve ücret karşılığı doldurulmak kaydıyla moloz, harfiyat ve kalorifer atığı vb. atık dökümüne açılmıştır. Böyle bir faaliyetle bölgede doldurma yöntemiyle 400 hektarlık arazi yaratılarak bu arazi üzerinde ticaret ve turizm tesislerinin kurulmasının hedeflendiği bildirilmiştir.

Bunun üzerine yasal mücadeleye konu olan süreç başlamış olmaktadır.<sup>238</sup>

Moloz, harfiyat ve kalorifer atığı vb. dökülerek İnciraltı Çakalburnu'nun doldurularak arazi kazanılması faaliyetine dayanak oluşturan 05.12.1987 tarihli 1/5000 ölçekli nazım imar planının iptali yoluyla dolgu işleminin önlenmesi, delillerin tespiti ve yürütmenin durdurulması talebiyle çevreci avukatlar tarafından İzmir 5.

---

<sup>238</sup> Çetin Turan (1997); "Kalkınma Plan, Program ve Projelerinin Uygulanmasında Hukuka Saygı İlkesinin İzmir Kenti'nde Yorumu, 21. Yüzyılın Eşiğinde İzmir: Sorunlar ve Çözümler Sempozyumu, 9-10 Ekim, İzmir, s. 87.



İdare Mahkemesi'nde dava açılmıştır. Mahkemede, bölgede keşif ve bilirkişi incelemesine karar verilmiştir. Yapılan keşif ve inceleme sonunda bilirkişi, çevreci avukatlar lehine olumlu rapor vermiştir. Rapor üzerine mahkeme, önce yürütmeyi durdurmuş, daha sonra da dava konusu işlemin iptaline karar vermiştir.

Bunun üzerine Bayındırlık ve İskan Bakanlığı iptal kararına itiraz etmiş, Danıştay, turizm bölgesel planlaması açısından görevli mahkemenin Danıştay'ın ilgili dairesi olduğu gerekçesiyle kararı bozmuştur. Daha sonra Danıştay 6. Dairesi, davayı esastan incelemiş ve davadaki Çevre Hareketi Avukatlarının iddialarına paralel olarak; Belediye'nin bu dava açıldıktan sonra konut-ticaret-turizm amaçlı projesinden vazgeçmesi ve bunun yerine rekreasyon amaçlı İnciraltı Gençlik Projesini yürürlüğe koyması nedeniyle davanın konusunun kalmadığına karar vermiştir.

Danıştay'ın nihai kararından önce (davanın başlangıcı safhasında), İzmir Büyükşehir Belediyesi mahkemenin yürütmeyi durdurma kararına rağmen, moloz dökme işlemini sürdürmüş, çevreci avukatlar durumu yasal olarak tespit ettirmiş ve iptal edilen işlemi sürdüren İzelman Genel Müdürü aleyhine Cumhuriyet Savcılığı'na suç duyurusunda bulunmuşlardır. Cumhuriyet Savcılığı da, mahkeme kararını uygulamayan genel müdür hakkında ceza davası açmıştır. İzmir 3 ncü Asliye Ceza Mahkemesi'nin E.1996/812 sayılı dosyasıyla görülen davada Mahkeme, 17/02/1998 tarihli kararıyla "olayda ihtiyati tedbir kararı verilmediği ve kararın saniğe tebliğ edilmediği" gerekçesiyle beraat kararı vermiştir. Oysa yürütmenin durdurulması kararı, "ihtiyati tedbir" niteliğindedir ve kararın bizzat sanık durumundaki genel müdüre tebliği şartı aranmamalıdır. Bu gerekçelerle beraat kararı temyiz olunmuştur.

İşte tüm bu hukuksal mücadeleler devam ederken İzmir Büyükşehir Belediyesi, dolgu yoluyla arazi kazanımı projesini "İnciraltı Gençlik Parkı" projesine dönüştürmüştür. Ama yine Kordon örneğinde olduğu gibi olan olmuş, su kuşlarının üreme ve korunma alanlarında büyük ölçüde doğal tahribat yaşanmıştır. Yine zararın dönüldüğü yer kâr görülmüş ve İnciraltı dalyanı kısmen kurtarılmıştır. Dönemin büyükşehir belediye başkanı, çevreci avukatlar tarafından açılan dava zamanında "kuş görmek isteyenler Harmandalı çöplüğüne gitsinler" derken, kentlinin verdiği tepkiler sonucu, üç yıl sonra İnciraltı dalyanına ilişkin yaptığı açıklamada

"Çakalburnu Dalyanı, İzmir'in 2. Kuş Cenneti haline getirilecektir" biçiminde beyanda bulunmuştur.<sup>239</sup>

Bu hukuki mücadelede, 400 hektarlık deniz alanının doldurulması önlenmiş, sulak alan, yani bataklık kurtarılamamıştır.

1999 yerel seçimlerinden sonra görevi alan yeni yönetim, Kordon düzenleme çalışmalarındaki politikasına uygun olarak İnciraltı dalyanının da yeşil alan olarak kıyı kullanımına tahsis edilmesi amacıyla bir koruma amaçlı imar planı hazırlamıştır.

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 01.07.1999 Tarih 8049 ve 8050 Sayılı Kurul Kararları ile 1.Derece Doğal Sit Alanı olarak ilan ettiği İnciraltı'nın korunmasına yönelik olarak, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin 1/5000 ölçekli hazırladığı koruma amaçlı imar planı, Narlıdere ve Balçova belediyelerinden istenen bazı planlama bilgileri nedeniyle bu kadar zaman geçmesine rağmen halen Anıtlar Kurulu'nda onay beklemektedir. Çünkü plan, önce Anıtlar Kurulu, ardından Belediye Meclisi'nin onayı ile uygulamaya konulabilecektir.

Koruma amaçlı imar planında bölgenin, daha önce olduğu gibi tarım alanlarında uygulanan imar yönetmeliğinin içerdiği kurallara göre planlanması düşünülmüştür. Yine planda 3000 m<sup>2</sup>'lik parsellere %5 imar hakkı verilmesi, bu alanlara da kapalı alanı 250 m<sup>2</sup>'yi geçmeyecek 2 katlı binaların yapılmasına izin verilmesi önerilmektedir. Önceki büyükşehir belediyesi yönetimi döneminde İnciraltı'na %20 imar hakkı verilmesi ile başlayan tartışmaların da böylece sona ereceği belirtilmektedir.

Kıyılardaki yapılaşma ile ilgili olarak planda öngörülen esaslar ise şöyle belirtilmektedir:

Balçova-Narlıdere kıyı kesimindeki özel alanlarda, tasdikli nazım ve uygulama imar planı kararları geçerli olacaktır. Ancak sit kararı öncesi inşaat ruhsatı almış yapılardan zemin kat duvarlarının kaba inşaatı tamamlanmış yapıların inşaatları kurul izni ile devam edecektir. Kaba inşaatı bitmiş ya da iskan izni

---

<sup>239</sup> Çetin Turan (1997); a.g.m, s. 87.

aşamasına gelmiş yapıların oturma ruhsatı, İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu izni alındıktan sonra ilgili belediye tarafından verilecektir. Kamu yararının olduğu yerde kazanılmış hak iddia edilemeyeceğinden inşaat ruhsatı iptal edilecektir. Ruhsat alan yasal yapıların onarımları Koruma Kurulu ilke kararları kapsamında yapılacaktır.

Planda İnciraltı Gençlik Parkı'na yeni fonksiyonlar ekleneceği belirtilerek şu faaliyetler öngörülmektedir:

Dolgu işlemleri durdurulacak, dolgu alanı zaman içinde kaldırılarak ekolojik rehabilitasyonu sağlanacaktır.

Dalyanın su sirkülasyonuna yönelik menfezler arttırılacak, dalyan içine boşaltılan suların arıtılarak dalyan dışına akıtılması sağlanacak, kuşlar için ideal ortam yaratılacaktır.

Kıyıda yer alan dinlenme ve eğlence fonksiyonları yeniden gözden geçirilerek, gerekli önlemler Koruma Kurulu onayı ile uygulanacaktır.

Plan bütünlüğü içinde halka açık rekreasyon amaçlı tesisler (lokanta, büfe, kafeterya, soyunma kabinleri, WC, geçiş yolu) ile iskele, balıkçı barınağı, bekçi kulübesi, otopark Koruma Kurulu'ndan izin almak suretiyle yapılacaktır.

Planda öngörülen tüm bu esaslar bir yana, diğer yanda İnciraltı bölgesinde tartışma yaratan bir inşaat olayı gündemdeki yerini korumaktadır.

İnciraltı'nda Özdilek İnşaat'a ait "Özdilek İzmir-İnciraltı Turizm ve Alış Veriş Merkezi ve Oteli" yapılmasına ilişkin inşaat ruhsatı, İnciraltı'nın Sit kararından önce verilmiştir. Ancak 01.07.1999 tarihinde İnciraltı'nın 1.Derece Doğal Sit Alanı olarak ilan edilmesiyle birlikte, temel aşamasındaki inşaatın ruhsatı, Balçova Belediyesi tarafından iptal edilmiştir. Bunun üzerine Özdilek İnşaat, ruhsatlarının iptali ve Sit'i öngören kurul kararına karşı Balçova Belediyesi ve Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nu mahkemeye vermiştir. İzmir İdare Mahkemesi, ruhsat iptalinin yasal olmadığına ve ayrıca inşaatla konu olan bölgenin 1. Derece Doğal Sit Alanı

sayılamayacağına karar vermiştir. Kültür Bakanlığı mahkeme kararını temyiz etmiş, halen dava Danıştay'da devam etmektedir.<sup>240</sup>

Bu durumda Balçova Belediye Başkanı'nın "Sit kalksa da Özdilek projesi kesinlikle gerçekleşemez" şeklindeki açıklamalarına rağmen, 56 dönümlük arsada gökdelen olarak planlanan otel ve alışveriş merkezinin ruhsatı iade edilmiş, halen inşaat devam etmektedir. 27 Haziran 2001 günü söz konusu inşaatın 2. katında bir çökme meydana gelmiş, 1 işçinin ölmesiyle sonuçlanan olay ile ilgili soruşturma sürmektedir.

Gerek İzmir Büyükşehir, gerek Balçova Belediyesi ile yapılan görüşmelerde, konuya ilişkin koordinersizlik göze çarpmıştır. Devam eden Özdilek İnşaatı konusunda, Büyükşehir Belediyesi, üzerine düşeni yaptığını, Balçova Belediyesi'ne ilgili tedbiri alması konusunda yazı yazıldığını, ancak Balçova Belediyesi'nin henüz bir girişimde bulunmadığını belirtmektedir. Balçova Belediyesi ise mahkeme kararları doğrultusunda hiçbir şey yapamayacaklarını ifade etmektedir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi Planlama Bölümü yetkililerinden edinilen diğer bir bilgiye göre, kaldırılan Sit'in tüm bölge için değil, bazı parseller için geçerli olduğunu, bir parçalanmışlık yaşandığını, kendi parseli için mahkemeye başvuran vatandaşın mahkeme kararı ile parseli ile ilgili sit kararını kaldırttığını ama mahkemeye başvurmayan komşusunun parselinin halen sit alanı sayıldığı belirtilmektedir. Geniş bir alanın seçilmiş noktaları, parsel ölçeğinde açılan davalar sonucu verilen mahkeme kararları doğrultusunda sit dışında kalırken, bazı noktalarının sit alanı olarak görülmesi, parçalanmış bir planlamayı daha doğrusu planlanamama gerçeğini gözler önüne sermektedir. Bu durumda yapılması gereken tek şey, Anıtlar Kurulu'nun böylesi mevcut bir yapıya karşı yeni bir koruma kararı vermesi uygun olacaktır.

---

<sup>240</sup> Bu bilgiler, İzmir Büyükşehir Belediyesi Planlama Bölümü yetkilileriyle yapılan görüşmeler sonucu edinilmiştir.

#### 4. İzmir Kuş Cenneti

İzmir Kuş Cenneti ulusal olduğu kadar uluslararası önemi olan yurdumuzun sayılı sulak alanlarından biridir. Kuş Cenneti'nde 205 kuş ve 308 bitki türünün bulunduğu tespit edilmiştir.

İzmir Kuş Cenneti 1982 yılında Orman Bakanlığı tarafından "su kuşları koruma ve üretme alanı", 1994 yılından itibaren "yaban hayatı koruma alanı" ilan edilmiştir. 8000 ha genişliğindeki bu alan 1985 yılında Kültür Bakanlığı tarafından "Doğal ve Arkeolojik Sit Alanı", 1987 yılında İzmir Büyükşehir Belediyesi de "Kuş Cenneti" ilan etmiştir.\* 1998 yılında da Çevre Bakanlığı bu alanı, "Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme (RAMSAR)"ye dahil etmiştir.

İzmir Kuş Cenneti içinde Üçtepeliler üzerinde bulunan "Leukai" antik kenti nedeniyle de kültürel amaçlı koruma alanı niteliğindedir. Bu nitelikleri tescil edilmiştir ve 1985 yılından bu yana yasal koruma altındadır.

İmar baskıları, kuraklık tehlikesi, tatlısu kaynaklarının yetersizliği ve mevcut su kaynaklarının endüstri atıksuları ile kirlenmesi, bataklık alanları kurutulmuş tarım alanlarına dönüştürülmek istenmesi ve liman gibi yapıların bölgede planlanması bu sorunların başlıcalarıdır.

Bölgede 1981 yılında avcılık tamamen yasaklanmış, sazlık alanlar bölgenin 1. derece doğal sit alanı ilan edilmesiyle koruma altına alınmıştır. Bölgenin çok yakınına bulunan Sasalı Belediyesi'nin Homa dalyanı kıyısında plaj tesisi yapma projesi, Homa dalyanının 1990 yılında, 2. derece sit alanı ilan edilmesiyle kabul edilmemiştir. Yine İzmir Kuş Cenneti yakınlarına 2000 konut için planlanan bir site kurulması planlanmış, kuluçka noktalarına yakınlığı gerekçe gösterilerek projeye olur verilmemiştir. Ancak bölgedeki arsa arazilerine her dönem ihtiyaç olacaktır. Bu da bölge için potansiyel bir tehlike olarak görülmelidir.

İzmir Kuşcenneti'nin güneyinde bulunan Çamaltı Tuzlasının havuzlarının bulunduğu kısım Danıştay 1. Dairesi'nin 1996 yılında aldığı bir karar ile İZSU'ya tahsis edilmiştir. Çamaltı Tuzlasının bu bölümü de 2. derece doğal sit alanı olduğu

---

\* İzmir Ticaret Odası(1996); a.g.p., s.154-155.

için İZSU ve Tekel'den sorumlu Devlet Bakanlığı arasında yapılan bir protokol ile 1997 yılında arıtma sahası dışında tutulmasına ve korunmasına karar verilmiştir.

Sazlıkların tatlı suyunu sağlamak için 1993 yılında DSİ 2. Bölge Müdürlüğüne bir kapak yaptırılmıştır. Ama kapak yeterli derinlikte olmadığı için verimli olmamıştır. 1996 yılına kadar bu kapaktan kesinlikle sazlıklara su akışı olmamıştır. Suyu aktarabilmek için kapağın bulunduğu yere kurulacak bir pompa bir çözüm olarak ortaya atılmıştır ama 1996 yılı sonunda söz konusu kapak kapatılarak iptal edilmiştir.

Kuraklık nedeniyle sazlıklar kurumaya başlamış, çözüm için yeraltı sularından yararlanılması düşünülmüştür. Sazlıklara 5 km. 120 m. derinliğinde derin su kuyusu açılmıştır. 1993 yılında faaliyete geçen CANSUYU Kuyusu 1998 yılına kadar randımanlı olarak çalıştırılmamıştır. 1997 yılında bu sorun ilgili kuruluşların aralarında imzaladıkları "Kuş Cenneti'ne Su Sağlama Protokolü" ile çözümlenmiş gibi görünmekte ise de esas sorun Gediz nehrinin kirli akmasından kaynaklanmaktadır.

İzmir Kuş Cenneti içindeki ve hemen yakınındaki alanların imara açılması yönünde baskılar vardır. İzmir'e ikinci liman arayışı sürerken 1999 Ekim ayında yapılan çözüm toplantısında İzmir Valisi, Kuş Cenneti'nin bulunduğu Tuzla konusunda ısrar eden işadamlarına umut vermemiştir.<sup>241</sup> Vali, Alsancak Limanı'nın kapasitesinin arttırılacağını belirterek, Aliağa'daki Nemrut iskelelerinin tek bir liman haline getirilerek dökme yük limanı olarak kullanılmasını önermiştir. Kuzey Ege Çandarlı, Tuzla ve Nemrut limanları alternatiflerinin avantajları ve dezavantajlarının tartışıldığı toplantıda, Ege Bölgesi Sanayi Odası (EBSO) Başkanı, Tuzla Limanı'nın Atatürk Organize Sanayi Bölgesi'ne 6 kilometre, Kuş Cenneti'ne 26 kilometre uzakta olduğunu ileri sürerek acil destek limanı olarak çok uygun olduğunu belirtmiştir.

İzmir Ticaret Odası Başkanı ise Nemrut Limanı'nın bu iş için uygun olmayacağını Kuzey Ege Çandarlı Limanı'nın da hem pahalı, hem de uzun sürede ortaya konacak bir alternatif olduğunu söylemiştir. Tuzla bölgesinde liman için üç ayrı yer gösterdiklerini ve hepsinin de ya sulak alanlarla ilgili RAMSAR Sözleşmesi'ne ya da Sit'e girdiğini belirten İzmir Ticaret Odası başkanı, "İzmir'i kuşa çevirmek isteyenlere karşı çıkmak zorundayız. İzmir'de kentsel yerleşim alanı olarak

<sup>241</sup> 07.10.1999 Tarihli Sabah Gazetesi haberi.

18 bin hektar alan var. Kuş Cenneti ise 20 bin hektar alanı kapsıyor. İzmir'den daha büyük alanı kuşlara tahsis etmişiz" diye görüş bildirmiştir. Bu sözün espri olarak kabul edilebileceğini belirten Vali ise, "Kuş Cenneti'nin korunmasıyla aslında bu bölgeyi rehabilitasyon ve dinlenme alanı olarak insanlara tahsis etmiş oluyoruz. Keşke her yeri bu şekilde doğaya ayırabilsek" diyerek yanıt vermiştir.

Bölgenin kuzeydoğusunda bulunan ve Seyrek Belediyesi mücavir alanındaki alanda arsa, yol ve parselasyon çalışmaları, yine bölgenin kuzeyinde, Gediz nehrinin döküldüğü kısımda yapılmak istenen tersane projesi ve bölgenin güneydoğusunda İzmir Ticaret Odası tarafından yapılması düşünülen liman projesi Çevre Bakanlığı'nın olur raporu vermemesi nedeniyle gerçekleştirilememiş, ancak gelecekte bu projeler Kuş Cenneti için potansiyel tehlike olarak önemini korumaktadır.

Tüm bu gelişmeler gösteriyor ki, yasal kararlar bile kent planlama ölçeğinde çok fazla dikkate alınmamakta, sit kararı bulunan alanlarda çok rahat projelendirme yapılabilmekte ancak bu uğraşlar kaynak israfına yol açmaktadır.

### **5. Konak-Galleria Projesi**

1992 yılında, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nın İzmir Konak Meydanı'nda 4 futbol sahası büyüklüğünde(24.000m<sup>2</sup>) bir alan üzerinde 800 dükkan içeren 4 katlı Galleria projesini gündeme getirmesiyle İzmir için yeni bir idari ve hukuksal mücadele<sup>242</sup> başlamış oluyordu.

İzmir Mimarlar Odası ve avukatlar, bu projenin kent planlama ilkelerine ve Kıyı Kanunu'na aykırı olduğunu ileri sürerek, İzmir Valiliği'ne 3621 Sayılı Kıyı Kanunu gereği zorunlu kıyı kenar çizgisinin bulunup bulunmadığını sorarak paftasının verilmesini talep etmişler; yine İzmir Valiliği'nden Kıyı Yasasını ihlal eden Galleria tel örgüleri yüzünden (tel örgülerle çevrili inşaat alanının denize 44 m. mesafede olduğunu ileri sürerek) kusurlu kamu görevlilerinin cezalandırılmasını talep etmişler, Maliye ve Gümrük Bakanlığı'ndan Galleria parseliyle ilgili Kıyı Kanunu'nun takipçisi olmasını istemişler, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma

<sup>242</sup> Hukuksal süreç ile ilgili bilgiler <http://www.izmirbarosu.org.tr/mevzuatbankasi/rapor2.htm> adresinden alınmıştır.

Müdürlüğü'ne ise Konak meydanının taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları içerisinde tespit edilmesi için başvurular yapmışlar, Merkez İlçe Belediye Başkanlığı'na bizzat dilekçe vererek durumu bildirmişler, İzmir Valiliği'ne de ihale dosyasının Mülkiye Müfettişleri tarafından incelenmesi başvurusunu yapmışlardır.

Asliye Hukuk Mahkemesi'ne durumun tespit ettirilmesi için başvurulmuş, 25.12.1992 tarihli bilirkişi raporunda; tespit konusu parselin boydan boya kazılı bulunduğu, etrafının telle çevrili olduğu, 24.000 metrekare alanda hiç bir ağaç ve yeşilliğin kalmadığı, inşaat alanının denize 44 metre mesafe yaklaştığı, inşaatın meydanadaki eski yapılara da çok yakın olduğu tespit edilmiştir.

İzmir Konak alanında Galleria Konak inşaatına temel teşkil eden Konak 1/1000 ölçekli imar planının ilgili bölümünün iptali istemli Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı ve Merkez İlçe Belediye Başkanlığı aleyhine İzmir 3.İdare Mahkemesinde yürütmenin durdurulması için, Konak Alanı'nın "açık kentsel alan" olarak düzenlenmesi ve korunması amacıyla dava açmışlardır; Davacılar yanında davaya Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ve Çevre Bakanlığı katılmıştır.

Mahkeme, dava konusu planın Şehircilik ilkeleri Planlama esasları ve kamu yararı yönünden irdelenmesi için mahallinde keşif ve bilirkişi incelemesi yapılmasına karar vermiş ve 28.12.1992 günü keşif yapılmıştır.

Keşif sonucu düzenlenen rapor, "Konak Meydanı ve çevresindeki mekansal dokunun tarihsel gelişimine, plan kararında önerilen" çok işlevli ticaret merkezi ve katlı otopark kompleksinin (proje adıyla Konak-Galleria) kent bütünü, Konak meydanı ve çevresi ile birlikte irdelenerek, Konak Meydanı'nın açık alan ağırlıklı bir kentsel meydan olarak düzenlenmesinin doğru olacağı, önerilen Galeria yapısının şehrin bir başka yerinde gerçekleştirilmesinin yerinde olacağını" ortaya koymuştur.

Bu gelişme üzerine Mahkeme yürütmeyi durdurmuş ve daha sonra da iptal kararı vermiştir. Söz konusu kararlar, Danıştay tarafından da onaylanarak kesinlik kazanmışlardır. Böylece, Konak Alanı'ndaki Galleria yapılaşması önlenmiştir.



## 6. İzmir Kıyılarında Arazi Kullanımları ve İkinci Konutlar

İzmir kıyı alanlarındaki arazi kullanım şekillerinin başında tarım ve ikinci konut yerleşimleri gelmekle beraber sanayi kamu altyapı ve diğer kullanım şekilleri de görülmektedir, İzmir kıyı alanları içinde önemli paya sahip olup, arazi kullanımında çarpıklığın ve çeşitliliğin en çok yaşandığı kıyı alanları Karşıyaka, Menemen ve Foça'dır. Sözü edilen kıyı alanlarında tarımsal faaliyetler, sanayi tesisleri (özellikle İzmir'in en büyük organize sanayii (Atatürk Organize Sanayi Bölgesi) ve Menemen Deri Organize Sanayii gibi), İzmir Kuş Cenneti, Tekel Tuz İşletmeleri, dalyanlar, İzmir Körfezi Arıtma Tesisleri, Villakent, Bahçekent vb. konut yerleşimleri, İzmir II. Limanı, gemi sanayileri için seçilen yerlerin kullanımların içinde yer aldığı görülmektedir.<sup>243</sup>

Foça yöresinde turizm, ikinci konut ve askeri alanların düzensiz ve gelişigüzel bir şekilde arazi kullanımı içinde yer aldıklarını görüyoruz. Foça'da 1. derece doğal sit Alanları belirlenmiş olmasına rağmen, yasalara aykırı olarak verilen yapılaşma ruhsatları doğal siti ortadan kaldırmaktadır. Foça 21 Kasım 1990 tarihinde "Özel Çevre Koruma Bölgesi" ilan edilmiş, 10 Nisan 1991 tarihinde de özel Koruma Kurumu'nca Revizyon İmar Planı hazırlanmış ve onanmıştır.

Dikili yöresinde arazi kullanımında ikinci konutlar dikkati çekmektedir. Dikili pamuk ve-zeytin alanları ikinci konut amaçlı kooperatifleri tarafından işgal edilmiştir.

Aynı şekilde Urla ve Çeşme yöresi de daha çok turizm ve ikinci konut kullanımının baskısı altındadır. Özellikle Çeşme'de kritik alanlarda bulunan kıyı yerleşimlerinin hiçbir yasa ve yönetmeliğe uymadan yapıldığı ifade edilmektedir.

---

<sup>243</sup> Ahmet Tomar (1998); "İzmir Kıyı Bölgelerinde Arazi Kullanımlarının Ekonomik ve Çevresel Etkileri", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara, s.500.

Gümüldür ve Özdere kıyıları da ikinci konutlarla yeşili ve tarım alanlarını yok eden beton yığınlarına dönüştürülmüştür.

Örneklerden de görüleceği üzere İzmir'deki konut üretiminde hem çevresel açıdan, hem de ekonomik açıdan toplum ve ülke çıkarları üzerinde en büyük tahribatı yapan grup hiç kuşkusuz "ikinci konutlar" ve bunlardan oluşan dev siteler, hatta yeni kıyı kentleridir.

Sosyal güvenceden yoksun bir toplumun, dinence gereksinmesinden çok "birikimlerini değerlendirme" ve "yarınını güvenceye alma" beklentilerine yanıt vermek üzere yaygınlaşan ve yine bu hedefin etrafında örgütlenilmiş "profesyonel kooperatifçilik sektörüyle" ülkeye egemen olan ikinci konut istilasını, İzmir ölçeğinde de kendini göstermektedir.

Dahası, sayıları milyonlara varan bu rant konutlarının büyük bölümü yılın 11 ayı boş olarak kaldığı için de sadece "satıldığında para kazandıracak" yatırım olarak ulusal kaynakların toprağa gömüldüğü "ekonomi düşmanı" yapılar şeklinde kıyıları ve ormanları işgal etmektedirler.

1989 yılında yapılan bir araştırmaya göre İzmir ili kıyılarında yaklaşık 120.000 ikinci konutun planlanmış olduğunu göstermektedir.<sup>244</sup> Söz konusu araştırma, kıyılarda çok önemli büyüklükte doğal sit alanlarının ikinci konutlar tarafından işgal edildiğini göstermektedir. Yalnızca Yeni Foça kıyılarında, 1. derece doğal sit alanı olarak tescil edilmiş alanlarda yasalara aykırı olarak 100 ha'dan fazla bir alanın ikinci konutlara açıldığına işaret edilmektedir.

Kıyılarda yer alan kamu mülkiyetindeki hazine ve orman alanlarındaki tasarruf biçimleri ciddi olarak gözden geçirilmelidir. Geçmişte İzmir ili kıyılarında birçok orman alanı, orman kapsamından çıkarılmış ve bu alanlar turizm, ikinci konut ve eğitim tesisi olarak çeşitli kişi ve kuruluşlarca paylaşılmıştır. Turizm tesisleri de kendi mülkiyeti içerisinde kurulsun bile eğer bitişik parsel hazine ve orman mülkiyetinde ise, tesisi büyütmekte ve bu alanları tahsis yoluyla tasarrufu altına almaktadır. Gümüldür'de, Seferihisar'da, Çeşme-Gerence'de, Yeni Foça'da birçok ikincil konut ve turizm yerleşmesi bu süreç içinde hazine ve orman arazilerinden

<sup>244</sup> Cemal Arkon (1989); a.g.e., s.103.

komşuluk haklarını kullanmışlardır. Bu tür uygulamalar sonucu kıyılara erişebilmek olanaksız hale gelecektir, İzmir'de veya kıyı kasabalarında sürekli yaşayanların dinlenme ve eğlencede kullanabilecekleri kıyı alanları kalmayacaktır veya kalanlar yetmeyecektir.

\* \* \*

Yukarıda belirtilen örneklerde de görüldüğü üzere İzmir Körfezi kıyı alanlarında "kamu yararı" bilmececi üzerine değişik senaryolar yazılmakta, karşı karşıya gelen kişi, kurum ve kuruluşlar yaptıkları her faaliyeti İzmir halkının yararı için gerçekleştirdiklerini belirtmektedirler.

Diğer kentsel alanlarda olduğu gibi körfez kıyılarında da kamusal yatırımlar yapılırken, planlama ilkelerine uyulmamakta, yasalara ve mahkeme kararlarına uygunluğu ise hiç önemsenmemektedir. Verilen örneklerde de açıklandığı gibi mahkemeler en başından itibaren belirtilen faaliyetlerin yapılamayacağına karar vermişken, inşaata devam edilerek kamu zararı daha da büyütülmektedir. Popülist politikalarla yatırımlara başlanmakta, oy kaygısına dayanan ve sürdürülebilirlik amaçlarına aykırı projelerle kentte yaşayan kişiler mağdur edilmekte, "ne olursa olsun yaparız" edasıyla verilen sözleri yerine getirme adına, ağızdan çıkan yatırımın kesinlikle gerçekleştirileceği konusunda mesaj verilerek, kamuoyu yaratılmaya çalışılmaktadır. Önemli olan, olaylar karşısında yeteri kadar bilgilendirilmiş kamunun yaratılmasıdır.

Mutlaka iyi ve yararlı projeler destek görecektir. Ancak, unutulmamalıdır ki bu kent hepimizindir. Önemli olan İzmir Körfezi kıyılarının tümünün, hangi süreç içinde, hangi tasarım kabullerine göre, ne şekilde planlanmasının belirlenmesi ve bunların hayata geçirilmesine yönelik somut önerilerin ortaya çıkarılması sürecinin başlatılmasıdır.

## ALTINCI BÖLÜM

### İZMİR KÖRFEZİ'NDE SÜRDÜRÜLEBİLİR GELECEK İÇİN KIYI YÖNETİMİ

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ile ulaşılmak istenen temel amaç, kıyı alanlarının günümüzde sağladığı imkanları, sürdürülebilirlik anlayışı içinde gelecek kuşaklara da taşımaktır.

İzmir Körfezi özelinde uygulanacak başarılı bir kıyı alanları yönetiminin de temel hedefi, 3 milyonu aşkın İzmir nüfusunun akciğeri olabilecek bir doğal kaynak özelliğine sahip olan körfezin, kente sunmuş olduğu olanaklardan optimum seviyede yararlanılmasını ve söz konusu olanakların en az olumsuzlukla gelecek nüfusa bırakılmasını sağlamak olacaktır.

İzmir Körfezi kıyı alanlarına her geçen gün daha fazla gösterilen ilgi ve talepler, körfezi tüm yaşamsal bileşenleri ile değerlendirecek etkin ve bütünleşik bir kıyı yönetimini gerekli kılmaktadır.

#### I. İZMİR KÖRFEZİ'NDE BUGÜNE KADAR YAPILAN ÇALIŞMALAR

İzmir Körfezi, geçtiğimiz 30-35 yıl içinde çok sayıda bilimsel araştırmaya konu olmuştur. Bilimsel bir araştırmaya konu olması açısından değişik özelliklere sahip olan körfezde, büyük bir kısmı kirliliğin önlenmesi üzerine gerçekleştirilen çalışmalar, ya sınırları belirlenmiş akademik tezler ve çalışmalar kapsamında gerçekleştirilmiş, ya da finansman kısıtlarına takılarak entegre bir planlama yaklaşımına izin verecek sistematiğinden yoksun kalmıştır. Ancak gerçekleştirilen tüm çalışmaların sağlamış olduğu veriler, İzmir Körfezi'nde ekolojik ve yönetimsel açıdan yaklaşımların geliştirilmesi bakımından büyük önem taşımaktadır.

#### A. İzmir Körfezi'ni Konu Alan Çalışmalar

##### 1. İzmir Büyükşehir Belediyesi'nce Yapılan Çalışmalar

İzmir Büyükşehir Belediyesi bünyesinde faaliyet gösteren Körfez Denetim Şefliği'nin körfez kirliliğine çözüm getirilmesine yönelik ilk ciddi çalışması, 1986 ve

1987 yıllarında başlamış ve 1 adet kontrol botu alınarak denetimlerin sürekliliği sağlanması amaçlanmıştır. Körfez çalışmaları geniş kapsamlı olarak ele alınmıştır. Özellikle bilimsel çalışmalara önem verilerek Körfezin kirlilik düzeyinin tespiti amacıyla Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi ile protokoller imzalanmıştır.

Körfez Denetleme Şefliği yetkilileriyle yapılan görüşmeler ve İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin 2000 yılı faaliyet raporundan edinilen bilgilere göre bugüne kadar yapılan çalışmalar şöylece belirtilebilir: Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğini (balast tahliyesi, sintine deşarjı, her türlü katı atık ve artığı atılması, ve önlem almadan yakıt ikmali, boya yapılması vb. kaynaklı) önlemek amacıyla cezai önlemler alınması, doğrudan denize atık deşarjı yapan her türlü kuruluşun kontrol edilmesi, denizde hava kirliliği yaratan gemiler hakkında yasal işlem yapılması, derelerden ve kanalizasyonlardan gelen yüzer çöplerin tespiti ve toplanması, körfezde eğlence turizmine hizmet veren gemi restoranlarının usule uygun olup olmadıklarının denetlenmesi gibi kontroller de yapılmış olup halen devam etmektedir.

1994 yılında faaliyetlerin daha etkin yapılması amacıyla körfez kontrol botuna ilave olarak iki adet ufak boyutlu tekne alınarak daha hızlı ve etkin denetim sağlanması amaçlanmıştır. 1995 yılında gemilerden kaynaklanan kirliliğin tespiti amacıyla Infrared Spectrofotometre cihazı alınmıştır. Aynı yıl içerisinde körfezde çalışan tüm tankerlere herhangi bir kaza anında kullanılmak üzere bariyer bulundurma zorunluluğu getirilmiştir. 1996 yılında Körfezde çalışan tüm tankerlerin üzerinde bariyer bulundurması sağlanmış ve yaptıkları her işlemde çevrelerini bariyerle sarma zorunluluğu getirilmiş ve kontrol edilmiştir.

Infrared Spectrofotometre cihazının alınmasıyla körfezde kirlilik yaratan sintine suyu basan gemiler çok sıkı kontrol altına alınmıştır. Özellikle sıvı analizlerde yüksek başarı sağlayan Infrared Spectrofotometrenin çalışma sistemi, numunelerin içerdikleri maddelerin verdikleri spectrumlar sayesinde eşdeğer numunenin bulunması için kullanılır. Bütün maddelerin verdikleri spectrumların farklı olması bu yöntemin parmak izi olarak anılmasına yol açar. Kirletilmiş alanda bulunan kirletme ihtimali bulunan gemi ve tesislerden numune alınması ile kirlenmiş ortamdan alınan

numunelerin spectrumlarının karşılaştırılması birçok ihtimalden hangisinin kirleticisi olduğunu tespitini sağlamaktadır.

Bu cihazın kullanılması ile birlikte körfeze gelen gemiler daha iyi denetlenmeye başlamıştır. Yasal işlem uygulanan gemi sayısı giderek düşmüştür. 1998 yılında denetlenen 1865 gemiden 46'sı yazılı uyarı alırken, 12'sine yasal işlem uygulanmıştır.<sup>245</sup> 2000 yılında 1862 gemi denetlenmiş ve hiçbir yasal işlem uygulanmamıştır. Yine 2001 yılının Ocak-Mayıs diliminde denetlenen 522 gemiden sadece 1 tanesine yasal işlem uygulanmıştır.<sup>246</sup>

Körfez Denetim Şefliği 1997 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü ile sürdürülen "Körfez Araştırma Projesi" devam ettirilmiş 1994-1996 raporu hazırlatılarak körfezin mevcut durumu hakkında bilimsel bir yayın oluşturulmuştur.

Araştırma Raporunun sonuçlarının değerlendirilmesi ve konuyla ilgili diğer kişi ve kuruluşların bilgilendirilmesi amacı ile 1997 yılı içerisinde bir workshop düzenlenmiştir. Düzenlenen workshop'a 50 den fazla yerli ve yabancı bilim adamı katılmıştır.

1998 yılı sonunda raporun final kısmı değerlendirmesi yapılmış ve bu rapor ile ilgili olarak İzmir Büyükşehir Belediyesi bünyesinde Mart 1999 içerisinde tüm kamuoyunun aydınlatılması için final workshop'u düzenlenmiştir. Bu çalışmalar Büyük Kanal Projesi ile entegre bir proje olduğundan Büyük Kanal Projesi'nin işleve geçmesiyle devam ettirilerek zaman içerisinde İzmir Körfezindeki kirlenmenin azalma boyutları yani dün ve bugün arasında kıyaslama yapılması kolaylaşacaktır.

Ayrıca 1997 yılında, "İzmir Körfezi'nin Jeotermal Potansiyelinin Araştırılması Projesi" başlatılmıştır. İzmir şehri ve çevresi jeolojik yapısı nedeniyle jeotermal kaynaklar ile çevrelenmiş durumda olmasına karşın çevreci bir enerji

---

<sup>245</sup> İzmir Büyükşehir Belediyesi (1998); **1998 Yılı Faaliyet Raporu**, İzmir, s.366.

<sup>246</sup> 2000 ve 2001 yıllarında denetlenen gemilere ait bilgiler, İzmir Büyükşehir Belediyesi Körfez Denetim Şefliği yetkililerinden edinilmiştir.

kaynağı olarak nitelenen bu yapıdan faydalanılamamaktadır. Yalnızca Balçova Bölgesinde çıkarılan bu enerjinin kullanımı da sınırlı kalmıştır.

1997 yılında hayata geçirilen diğer bir proje de Yapay Resif (Balık Yuvaları) Projesi'dir. Projedeki amaç, İzmir Körfezi içerisindeki canlı popülasyonunun artışı sağlamak ve yine iç ve orta körfez içerisindeki illegal trol balıkçılığını engellemek olmuştur.

Ayrıca Körfez içerisinde Sportif Balıkçılığı uzun vadede canlandırmak, İzmir halkının körfez ile yeniden iç içe yaşamasını sağlamaktır. Bu amaçlar doğrultusunda hazırlanan beton bloklar üniversitemizin de desteği ile tespit edilen bölgelere atılmış ve balıkların yuvalanması için izlemeye alınmıştır. Büyük Kanal Projesi'nin hayata geçmesi ile körfezdeki kirlilik oranının zaman içerisinde azalmasına paralel olarak Proje iç körfeze kaydırılarak bu bölgenin de canlılık kazanması düşünülmektedir. 1998 yılı içerisinde daha önceden yerleri belirli olan yuvalara periyodik olarak gidilerek dalgıçlar yardımıyla yuvaların fotoğrafları çekilmek suretiyle izleme çalışmaları sürdürülmüş ve bu görüntülerden de izlendiği kadarıyla çalışmada kullanılan malzemenin bir deformasyona uğramadığı ve çalışmanın sonuçlarının beklenenden hızlı bir şekilde başarıya ulaştığı saptanmıştır. İzleme çalışmaları halen devam etmektedir.

2000 ve 2001 yıllarında İzmir Büyükşehir Belediyesi'nce körfeze ilişkin olarak yürütülen çalışmalara beşinci bölümde değinilmiştir.

## **2. D.E.Ü. Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü Deniz Araştırmaları<sup>247</sup>**

İzmir Körfezi'nin kirlenmesi 1980 yılından beri kesikli, 1988-1995 yılları arasında da sürekli olarak Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü (DEÜ-DBTE) tarafından izlenmiştir. Bu izleme çalışmalarının 1988-1989 dönemi İzmir Büyükşehir Belediyesi, 1990-1991 dönemi ise Çevre Bakanlığı'nın katkılarıyla DEÜ-DBTE tarafından Piri Reis araştırma gemisi kullanılarak gerçekleştirilmiştir. 1992-1995 döneminde yapılan çalışmalar için ise mali kaynak

---

<sup>247</sup> Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü (1998); **İzmir Körfezi'nin Hidrodinamik ve Kirlenici Dispersiyonu Modellemesi Projesi Final Raporu**, İzmir, s.27.

yaratılmamış ancak aynı dönemde elde edilen uluslararası destek, izleme çalışmalarının sürdürülebilmesinde önemli rol oynamıştır.

Kanada New Foundland Memorial Üniversitesi ile DEÜ-DBTE arasında uzun yıllardır var olan işbirliği sözleşmesi çerçevesinde Piri Reis araştırma gemisi ile 1993-94 yıllarında körfez sedimentleri konusunda çok geniş kapsamlı bir çalışma gerçekleştirilmiştir. Bu çalışma sedimentlerdeki ağır metal ve mikrokirleticilerin birikim düzeyleri konusunda günümüze kadar yapılmış olan en geniş kapsamlı araştırmayı oluşturmaktadır.

Ukrayna Bilimler Akademisi'ne bağlı Sivastopol Deniz Hidrofizik Enstitüsü (UAS/MHI) ile DEÜ-DBTE arasında Ocak 1994'te imzalanan bilimsel işbirliği protokolü çerçevesinde, 1994-1996 yıllarını kapsayan "İzmir Körfezi Oşinografik ve Ekolojik Araştırma Projesi" başlatılmıştır. Bu proje de İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından desteklenen projeler kapsamına alınmıştır. Ancak bu proje, mali kaynak yetersizliği nedeniyle 1995 yılında maalesef durma noktasına gelmiştir.

Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü tarafından, İzmir Körfezi 1994-1998 Deniz Araştırmaları Programı kapsamında yürütülen proje çalışmalar, 1994 yılından itibaren aralıklı, 1996 yılından itibaren İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından desteklenerek düzenli bir şekilde aylık olarak yürütülmüştür. Çalışmadan elde edilen veriler, gelecekte körfez ile ilgili yapılacak her türlü planlama çalışmasında çok değerli bir bilgi kaynağı oluşturacaktır. Büyük Kanal Projesi'nin hayata geçirilmesinden hemen önce yapılan bu çalışma, gelecekteki olası değişimlerin boyutlarını değerlendirmede çok önemli bir baz teşkil edecektir.

1996 yılında başlatılan İzmir Körfezi Kirlilik İzleme Projesi, "Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü'nün koordinatörlüğünde, Ege Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi, Ukrayna Bilimler Akademisi ve Kanada Newfoundland Üniversitesi katkıları ile gerçekleştirilmiştir.



Körfez Kirlilik izleme Projesi'nin amaçları şu şekilde belirtilmiştir:<sup>248</sup>

- Bütünleşik bir planlamaya yönelik kararların alınmasında ve ekonominin kıt kaynaklarının harcanmasında önceliklerin belirlenmesi için hangi konumlarda ve hangi kullanım amaçlarına göre kritik koşulların oluştuğunu saptamak ve körfezin bütünleşik planlaması ve doğal kaynak yönetimine ilişkin olarak her kademedede yapılacak uygulamaya yönelik teknik ve akademik çalışmalara veri sağlamak,
- İzmir Körfezi'nde görülen deniz kirlenmesinin kontrolü ve dengeli bir deniz ortamı yaratılması amacıyla planlanan ve uygulanmasına başlanmış bulunan kanalizasyon, arıtma ve deniz deşarjı gibi altyapı inşaatlarının tamamlanmasından önce mevcut kirliliğin nitelik ve niceliğinin tespit edilerek, çeşitli diğer çalışmalar için bir referans oluşturmak.

Projeye ilişkin günümüzde yürütülen çalışmalar (Büyük Kanal Atıksularının İzmir Körfezi'nde İzlenmesi Projesi)<sup>249</sup>, Büyük Kanal'ın devreye alındığı 2000 yılı dönemine ait dilimi kapsamaktadır. Bu çalışmalar kapsamında, 1994 yılında DBTE'de kurulan SmarTech Uydu yer İstasyonu'ndan yararlanılarak İzmir Körfezi'nin tümü uydular aracılığıyla izlenmekte, kanal suyunun körfez yüzey suyundaki dağılımı ile ilgili bilgiler toplanmakta; seçilmiş 41 araştırma istasyonunda su kirliliğini temsil eden parametreler (azot, fosfor, ağır metaller, çözünmüş oksijen vb.) ölçülmekte; arıtma tesisi çıkış kanalında Biyolojik Oksijen İhtiyacı, Kimyasal Oksijen İhtiyacı gibi temel kirlilik parametreleri tespit edilmekte, canlı örnekleri (plankton<sup>250</sup> vs) alınarak, deniz kirliliği ile olan ilişkileri ve dağılımları ortaya konmakta, kirlilik kriteri olabilecek türler üzerinde ağır metal ölçümleri yapılmakta, İzmir Körfezi'nde tüm bu kapsamla ilgili olarak, Büyük Kanal Projesi öncesinde yapılmış tüm araştırmalar derlenmektedir.

<sup>248</sup> Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü (1998); **1994-1998 İzmir Körfezi Deniz Araştırmaları-1997 Yılı Raporu**, İzmir

<sup>249</sup> Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü (2001); **Büyük Kanal Atıksularının İzmir Körfezi'nde İzlenmesi Projesi - II.Ara Rapor**, İzmir, s.2.

<sup>250</sup> Planktonlar, deniz, ırmak ve göl sularında yaşayan ve akıntılarla taşınan çok küçük boyutlarda hayvanlar ve bitkilerdir. Bu tanım, IULA (1995); **Çevre Terimleri Sözlüğü**, İkinci Baskı, İstanbul, s. 80'den alınmıştır.

Tüm deniz çalışmaları, Enstitüye bağlı Piri Reis ve Dokuz Eylül 1 gemileri ile Ölçen 1 teknesi kullanılarak gerçekleştirilmektedir.

## **B. İzmir Körfezi Kıyı Alanları Yönetimi Çalışmaları**

İzmir'de Kıyı Alanları Yönetimi'ne yönelik çalışmalar, 1987 yılında MAP (Mediterranean Action Plan - Akdeniz Eylem Planı) ve PAP (Priority Actions Programme - Öncelikli Eylemler Programı) nın önderliğine başlatılmıştır. 1987-1989 döneminde Akdeniz Havzası kıyı bölgelerinin çevresel açıdan tutarlı bir biçimde geliştirilmesine ve yönetilmesine etkin ve sürekli katkıda bulunmak amacıyla CPPs (Country Pilot Projects-Pilot Bölge Projeleri) çalışmalarını başlatmıştır. Bu çalışmalar daha da genişletilmiş ve söz konusu projenin adı 1989'un sonunda CAMPs (Coastal Areas Management Programmes – Kıyı Alanları Yönetimi Programları) olarak değiştirilmiştir.

Öncelikli Eylemler Programı'nın 1988-1989 yıllarını kapsayan çabaları, 4 pilot bölge projesi (İzmir Körfezi, Kastela Körfezi, Rodos Adası ve Suriye Kıyı Bölgesi) çatısı altında değerlendirilmiştir. Barselona Konvansiyonu tarafları tarafından Ekim 1989'da gerçekleştirilen 6. Olağan Toplantı'da Akdeniz Eylem Planı'nın tüm bölümlerini ilgilendiren ve "Kıyı Alanları Yönetimi Programları" adı altında devam eden 4 proje üzerinde çalışılmasına karar verilmiş, 1991 yılında yapılan 7. toplantıda da bir önceki toplantıda alınan kararlar pekiştirilmiştir.

4 pilot bölge projesinden biri de MAP ve Türkiye Hükümeti arasında imzalanan bir sözleşme ile birlikte uygulamaya konulan "İzmir Körfezi Kıyı Alanı Yönetim Programı"dır ve bu amaçla 1993 yılında bir "sentez raporu" oluşturulmuştur.<sup>251</sup>

Raporda İzmir Körfezi'nde mevcut olan durumun özellikleri şu şekilde özetlenmiştir:

---

<sup>251</sup> UNEP (1993); **Coastal Area Management Programme For The Bay of İzmir: A Synthesis Report**, Split,p.1-17. Bu rapordaki bilgiler, Gökhan Tenikler tarafından Türkçe'ye çevrilmiştir.

- Kentsel gelişme, özellikle körfez bölgesi çevresinde hızla artan bir nüfusla birlikte, kaynakların artan oranda tüketildiğine işaret ediyordu. Körfezdeki kirliliğin en büyük kaynaklarından birisi ise kentsel atıksulardı.
- Endüstrilerin boşalttığı atıklar, özellikle körfez çevresinde yoğunlaşmakta ve su kalitesini olumsuz yönde etkileyen ciddi bir sorun olarak ortaya çıkıyordu. Ayrıca bölgede rekreasyon, turizm ve balıkçılık gibi fırsatlar ve olanaklar giderek ortadan kalkmaktaydı.
- Ortaya çıkabilecek deniz kazaları, körfezin doğu bölümündeki liman olanakları üzerinde ve körfez ekosistemine yönelik bir tehdit oluşturuyordu.
- Bir yandan yerleşme amaçlı toprak kaybı, diğer yandan tarımsal üretime yönelik olarak artan talepler, doğal koruma alanlarını giderek azaltıyordu. Bu durum su baskınına karşı koruma önlemlerini azalttığı gibi toprak erozyonu riskini de arttırmaktaydı.
- Eski Gediz nehri deltasında bir atıksu arıtma tesisi yapılması, yeterli bir kanalizasyona acil olarak duyulan ihtiyaca cevap verebilirdi. Bununla birlikte İç ve Orta Körfezin deniz çevresini etkileme olasılığı bulunan, Gediz nehrinin eski yatağı içerisinde bulunan arıtılmış fabrika atıklarının kontrolü için bir çözüm yolu amaçlanıyordu.
- Evsel ve endüstriyel atıksu deşarjları, akarsularla taşınan çamurlar ve kirli sular, İç Körfezin doğal karakteristikleri ve su kalitesi üzerinde giderek artan olumsuz kümülatif etkilere sahiptirler. En önemli etkilerinden biri de ötrofikasyondur.

Bu saptama ışığında, faaliyetlerin en önemli kısmı, iki nokta üzerinde yoğunlaşıyordu:

- İzmir Körfezi'nin iyileştirilmesi,
- İzmir'de Bütünleşik bir kıyı ve deniz alanları yönetim sürecinin kurulması ve uygulamaya konulması (ICAM-Integrated Coastal Areas Management)

ICAM, birbirini tamamlayan şu iki faaliyeti birleştirmektedir:

- İzmir bölgesi için bütünleşik bir yönetim çalışmasının hazırlanması
- Coğrafi Bilgi Sistemleri (GIS) üzerinde bir eğitim programı

Buna ek olarak kısa ve orta vadede İzmir'in sürdürülebilir gelişmesini amaçlayan aktivitelere temel teşkil edecek Bütünleşik Master Planı'nın hazırlanmasının zorunluluğuna işaret ediliyor ve böylesi bir çalışma teşvik ediliyordu.

Bu sentez raporu'nda, Akdeniz Eylem Planı kapsamında İzmir bölgesinde yapılan çalışmalar, zaman ve içeriğe göre 2 ana aşamaya ayrılmaktadır:

- 1987-1989 dönemi boyunca gerçekleştirilen pilot proje niteliğindeki çalışmalar (CPP- Pilot Bölge Projesi)
- Türk hükümeti ile MAP arasında imzalanan bir sözleşme ile oluşturulan "İzmir Körfezi Kıyı Alanı Yönetimi (CAMPs)" adı altında başlatılan ve 1990'dan bugüne kadar süren çalışmalar.

### **1. Birinci Aşama: Pilot Bölge Projesi (CPP) ve Sonuçları**

1987 yılının başlarında, İzmirli uzmanlar bir mevki raporu hazırlamışlardır. Bu rapor, projenin başlatılmasında ilk adımdı. Aynı zamanda projenin gerçekleştirilmesi için gerekli işbirliğinin nasıl gerçekleştirileceği, proje içeriği ve proje amaçlarını da ortaya koyuyordu. Ayrıca söz konusu rapor, 1988-1989 dönemini içeren ayrıntılı çalışma programı ile 1990-1991 dönemi boyunca oluşturulan ancak kesin olmayan çalışma programının hazırlanmasına temel teşkil etmiştir.

Mevki raporunda İzmir'in nüfus ve büyüme kaynaklı çok büyük baskılar altında olduğu, ancak ciddi anlamda çevre korumaya yönelik herhangi bir ölçüt tahsis edilemediği ortaya konuyordu. Örnek olarak İzmir Körfezinde görülen kısmi ötrofikasyonun bölgede giderek arttığı ve önlem alınmazsa kısa zamanda tehlikeli boyutlara ulaşacağına dikkat çekiliyordu. 1992 yılı itibarıyla İzmir Körfezi'nde yapılan ölçümlerde, ötrofikasyonun en önemli iki nedeni olan azot ve fosfor sınırının çok

fazla aşıldığı tespit edilmiştir. Ötrofikasyonun başlangıcını belirleyen eşit değerler azot için 0.5 mg/lt., fosfor için 0.015 mg/lt. iken, İzmir iç körfezinde bu değerler azot için 4.7 mg/lt., fosfor için 0.75 mg/lt. olarak belirlenmiştir.<sup>252</sup>

İzmir Büyükşehir Belediyesi de Büyük Kanal Projesi ve Arıtma Tesisi hazırlıklarına başlamıştı. Öncelikle Çevre Sağlığı ve Sosyal Hizmetler Bölümü ile Fiziki Planlama Bölümünün kurulması ile özellikle kentsel atık arıtımı için örgütsel anlamda ve personele ilişkin koşullar oluşturuldu.

Bu ve buna benzer çalışmalar, uzmanların MAP etrafında bir araya getirilmesi ve uluslararası kuruluşlarla işbirliğinin sağlanmasına yönelik olarak bir proje teklifini gündeme getirmişti.

Pilot projenin yasal temellerinden biri olan Uzlaşma Mektubu, PAP/RAC (Öncelikli Alanlar Programı-Bölgesel Faaliyet Merkezi) ile PAP'ın Türkiye'deki Faaliyet Merkezi (şimdiki Çevre Bakanlığı bünyesindeki Uluslararası İlişkiler Bölümü) arasında imzalanmıştır. Bu anlaşma, imza eden tarafların ortak zorunluluğu olarak belirlenmiştir.

İzmir'de gerçekleştirilen faaliyetlerin bu aşamasında, aşağıdaki hedefler belirlenmiştir:

- İzmir Körfezinin bugünkü durumunun iyileştirilmesi ve gelişmesine yönelik olarak acil ölçümler yapılması,
- Sıvı atık toplama, arıtma ve değerlendirme alalarında başlatılan faaliyetlerin sonuçlandırılması için gerekli elverişli şartların yaratılması
- İzmir Büyükşehir Belediyesi için hazırlanacak bütünlük bir plana öncülük edecek hazırlayıcı faaliyetler ile ilgili eğitim çalışmalarının organize edilmesi.

Bu tip hedeflerin kabul edilmesi ile, bu hedeflere ilişkin çalışmaların Akdeniz'in diğer kıyı alanlarının karşı karşıya olduğu benzer problemlerin ele alınmasında da kullanılabilmesi amaçlanıyordu.

---

<sup>252</sup> Nilgöl Gültay (1992); a.g.e., s.37.

Pilot bölge projesini yürütülmesinde görev alan başlıca kuruluşlar, Türkiye adına İzmir Büyükşehir Belediyesi ve MAP adına ise Öncelikli Eylemler Programı (PAP) idi.

Türk hükümet yetkilileri ve İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından projeye sağlanacak katkılar şu şekilde belirtilmiştir:

- Konu ile ilgili örgütsel ve teknik hizmetler ile bu hizmetleri yürütecek ulusal ve yerel uzmanların sağlanması,
- İzmir Körfezinde yapılacak oşinografik bir çalışma programının hazırlanarak uygulamaya konulması,
- İzmir Körfezinin denetlemesine yönelik bir program için MED-POL ile eşgüdüm sağlanarak çalışmaların yürütülmesi.

Öncelikli Eylemler Programı'nın sağlayacağı katkılar da şu şekilde belirtilmiştir:

- Atıksu arıtma tesisi, kanalizasyon sistemi, İzmir Körfezindeki ötrofikasyon ve İç Körfez'in iyileştirilmesi, su kaynaklarının kirlilik değerlendirmeleri konuları üzerinde raporların düzenlenmesi amacıyla uzman kurulları oluşturulması,
- Saptanacak belirli su kaynaklarının Çevresel Etki Değerlendirmelerinin yapılması,
- İzmir Körfezi'nin durumunun sürekli bir şekilde izlenmesi ve denetlenmesi için gerekli çalışmaların yapılması,
- İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin bütünleşik planına öncülük edecek ön hazırlıkların başlatılarak bütünleşik bir yönetim planı üzerinde workshop oluşturulması,
- Katı ve sıvı atık yönetimi üzerinde yerel uzmanların eğitilmesi,

İlk aşama sonucunda tamamlanan faaliyetler şunlardır:

- Oluşturulan mevki raporu ile İzmir şehrinin çevre ve kalkınma problemleri ile ilgili temel bilgiler sağlanmıştır.

- Haziran 1987'de İzmir Büyükşehir Belediyesi ve Öncelikli Eylemler Programı temsilcilerinin katıldığı ve oluşturulacak işbirliğinin şekli, içeriği ve amaçlarının tartışıldığı bir toplantı gerçekleştirilmiştir.
- Aralık 1987'de İzmir'de Öncelikli Eylemler Programı Uzman Kurulu (Fransa'dan, İsrail'den ve Eski Yugoslavya'dan birer uzman); atıksu arıtılması, atıksu yönetimi, su kaynakları yönetimi konularında, söz konusu problemlerin azaltılması ve çözülmesi için başlatılacak çalışmalar ile ilgili bir delegasyon gerçekleştirmişlerdir.
- 1988 yılının başında, Uzman Kurulu üyelerinin raporları ile bir sentez raporunu da içeren "İzmir Körfezinin Kirlilik Durumunun Değerlendirilmesi" ile ilgili bir doküman oluşturulmuştur.
- 30 Mart - 01 Nisan 1988 tarihlerinde İzmir Körfezinin İyileştirilmesi konusu üzerinde MED-POL ve PAP'ın sağlayacağı katkı önerilerinin tartışıldığı ve Türk hükümet yetkilileri, İzmir Büyükşehir Belediyesi, PAP ve MED-POL temsilcilerinin katıldığı bir uzmanlar toplantısı gerçekleştirilmiştir. Bu toplantı sonucunda oluşturulan "Çevre Yönetimi ve İzmir Körfezi İyileştirme Raporu" dokümanı, şu taslak programlar ile tamamlanmıştır: İzmir Körfezi'nin uzun vadede izlenmesi ve denetlenmesi programı, İzmir Körfezi'nin atıksu iyileştirme kapasitesine yönelik çalışma programı, İzmir İç Körfezi'nin iyileştirilmesine yönelik çalışma programı.
- İzmir Büyük Kanal Projesi için "Stabilizasyon Havuzları"nın ÇED'leri gerçekleştirilen işbirliği neticesinde Türk uzmanlarla yerine getirilmiştir. Bunun için İsrail'den 2 PAP uzmanı, Haziran ve Eylül 1988'de İzmir'i ziyaret etmişlerdir.
- 29 Haziran-01 Temmuz 1988 tarihlerinde İzmir'de Türk yetkililer, PAP temsilcileri ve yerel plancıların katılımıyla, Akdeniz Kıyı Alanlarının Yönetimi ve Bütünleşik Planlama konularında ortak metodolojik bir çalışma yapılması üzerine bir uzmanlar toplantısı düzenlenmiştir.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürü, Ekim 1988'de inceleme yapmak amacıyla, Suriye'deki PAP pilot projesi için organize edilen Bütünleşik Planlama Eğitim Kursu'nu ziyaret etmiştir. Bu ziyaret sonucunda İzmir bölgesi için de benzer bir organizasyon gerçekleştirilmesi önerisi gündeme gelmiştir.

- 1988 yılının sonlarında, “Körfez’de ayrıntılı bir oşinografik araştırma” ve “Genişletilmiş bir körfez denetim programı” konularında Türk uzmanlarca 2 program başlatılmıştır. Türk yetkililer, İzmir Körfezi’nin problemlerinin çözülmesi konusunda Dünya Bankası ile özel sözleşmeler imzalayarak diğer sponsorların da sürece katılımını sağlamıştır.
- 09-11 Mart 1989 tarihlerinde, Türk hükümet yetkilileri, PAP, MED-POL, İzmir Büyükşehir Belediyesi, ve Dünya Bankası temsilcilerinin katılımıyla ortak bir politika belirlenmesi amacıyla bir toplantı düzenlenmiştir. Toplantıda;
  - İzmir Körfezinin korunmasına ilişkin olarak devam eden tüm çalışmaların belirlenen süreler içerisinde tamamlanıp tamamlanamayacağı konusundaki incelemeler gözden geçirilmiş,
  - Geleceğe yönelik işbirliğinin kurumsal ve örgütsel yönü tartışılmış,
  - 1989 yılı için hazırlanan program tekrar gözden geçirilmiş,
  - 1990-1991 yılında gerçekleştirilmesi planlanan faaliyetlere temel teşkil edecek konular görüşülmüştür.
- Ekim 1989-Nisan 1990 tarihleri arasında 6 ay süreyle Cenevre’de düzenlenen “Çevresel Planlamada Coğrafi Bilgi Sistemleri” konulu eğitim kursuna İzmir’den bir uzman katılmıştır.
- Aralık 1989’da, İzmir Bölgesi Bütünleşik Planlama Çalışmasının hazırlanmasında görev alan İzmir’deki kuruluşlardan 20 kursiyerin katılımıyla Bütünleşik Planlama Metodolojisi üzerine bir eğitim kursu düzenlenmiştir.
- “İzmir Körfezinin Doğal Karakteristikleri ve Atıksuların Körfeze Etkileri” başlıklı bir doküman oluşturulmuştur.

OECD ile gerçekleştirilen görüşmeler sonucu, İzmir bölgesinde kıyı alanı yönetimi konusunda durum saptayıcı bir çalışma hazırlanması PAP tarafından garanti altına alınmış ve bu çalışma OECD projelerinin bir parçası olmuştur.

Söz konusu çalışma, İzmir’de kıyı kaynaklarının yönetimine ait kurumsal bir sistemin kurulması için yararlı olabilecek önerilerin bir araya getirilmesini sağlamıştır. Ayrıca, Akdeniz Eylem Planı’nın yürütülmesine ilişkin olarak İzmir’de daha sonra gerçekleştirilen aşamalarda bu çalışmadan yararlanılmıştır.



## 2. İkinci Aşama: Kıyı Alanı Yönetimi Programı (CAMP) ve Sonuçları

“İzmir Körfezi Kıyı Alanı Yönetimi Programı” adı altındaki çalışmaların süreklilik arz etmesi, MAP, Türk hükümeti ve İzmir yerel yetkilileri tarafından sağlanan olanaklar dahilinde mümkün olabiliyordu.

MAP ve Türk uzmanların ortak olarak hazırladıkları bir eylem programı, MAP ve Türk hükümeti tarafından 1990 yılının Haziran ayında imzalanan “İzmir Körfezi Kıyı Alanı Yönetimi Programına İlişkin Sözleşme” belgesinde yer alıyordu. Sözleşme, 1990-1991 yıllarına ait 2 yıllık dönemi kapsıyordu. Sonradan ortaya çıkan ve uzama ihtimali olan çalışmaları içeriyordu. Öngörülen faaliyetler şu şekilde belirtilmiştir:

- Akdeniz ülkeleri tarafından imzalanan protokollerin uygulanması faaliyetleri (Akdeniz'in Kara Kökenli Kirleticilere Karşı Korunması Hakkındaki Protokol; MARPOL Konvansiyonu ve İlk Yardım Protokolü, Kirliliğin İzlenmesi ve Denetimi; Özel Koruma Bölgeleri)
- İzmir Körfezinin iyileştirilmesine ilişkin faaliyetler (Körfezin Sindirme Kapasitesini Belirleme Çalışması, İzmir İç Körfezinin İyileştirilmesi Çalışması)
- Bütünleşik Kıyı Alanı Yönetimi Prosesinin kurulmasına ilişkin faaliyetler (Coğrafi Bilgi Sistemleri Üzerine Eğitim Programı, Denizaltı Atık Boşaltım Alanlarının ÇED'leri, Kalkınma-Çevre Senaryoları, Bütünleşik Yönetim Çalışması, Olası İklim Değişiklikleri).

Kıyı Alanı Yönetimi Programı, şu 2 amacı bir araya getiriyordu:

- Kıyı Alanı Yönetimi Sisteminin kurulması için gerekli şartların yaratılmasıyla, bölgede sürdürülebilir gelişme kavramının yaratılmasını öngören uzun vadeli amaçlar,
- Büyük ve şiddetli çevresel problemlerin çözümüne yönelik kısa vadeli amaçlar.

İzmir Kıyı Alanı Yönetimi Programı'nın sağlıklı bir şekilde yürütülebilmesi söz konusu süreç içinde aşağıda belirtilen kurumların varlığını gerektiriyordu:

- Türk Ulusal ve Bölgesel Otoriteleri (Çevre Bakanlığı ve İzmir Valiliği)
- İzmir Büyükşehir Belediyesi
- MAP (Tüm bölgesel faaliyet merkezleri ile birlikte)
- Dünya Bankası

İzmir Bütünleşik Kıyı Alanı Yönetimi Programı dahilinde yapılan çalışmalarda Çevre Bakanlığı, İzmir Büyükşehir Belediyesi, MAP ve PAP arasında yüksek düzeyde bir işbirliği ortaya konmuştu.

Bu aşamada, İzmir bölgesi için Kıyı Alanı Yönetimi Programı ile ilgili olarak şu faaliyetler gerçekleştirilmiştir:

- Yapılan hazırlık toplantılarında çalışmanın hazırlığına ilişkin metodolojik, örgütsel ve finansal yönler ele alınmış, ulusal ve yerel otoriteler tarafından benimsenmiş bir iş planı ortaya konulmuştur.
- PAP Uzman Kurulu, yerel ve ulusal uzmanlarla birlikte, Bütünleşik Yönetim Çalışması'nın hazırlanmasına yönelik olarak İzmir bölgesinin ele alındığı delegasyonlar gerçekleştirmiştir.
- İzmir bölgesinin çevre koruma ve kalkınma konularına ilişkin tüm yayınları içeren birçok sektörel rapor oluşturulmuştur.
- Bütünleşik Yönetim Çalışması'nın Geçici Raporu, 1992 yılının Kasım ayında tamamlanmış ve Bütünleşik Yönetim Çalışması'nın hazırlığı için rehber oluşturma önerisi ile sektörel raporlarda belirtilen yayınlarının da ele alındığı bir workshop'la İzmir'de prezentasyonu gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmada, Türk uzmanlar ve kurumlar tarafından hazırlanmış bilimsel ve tematik belgelerle birlikte, Pilot Bölge Projesi (CPP) ve Kıyı Alanı Yönetimi Programı (CAMP) çalışmaları içerisinde hazırlanmış diğer belgeler ve sektörel raporların tümü kullanılmıştır.
- Yerel uzmanların katıldığı bir kurs olarak düzenlenen Coğrafi Bilgi Sistemleri (GIS) Eğitim Programı ile "Bütünleşik Yönetim Çalışması" için ihtiyaç duyulan veritabanı oluşturuldu. Bu veritabanı, özellikle uzay ile ilgili analizler ve projeler için kullanılacaktır.
- İzmir İç Körfezi'nin İyileştirilmesi Çalışması

PAP ve MAP'ın katalizör rolleri sebebiyle İzmir Kıyı Alanı Yönetimi Programı'nın başarılı bir şekilde yürütülmesi için gerekli olan Bütünleşik Yönetim Çalışmasının hazırlanmasında çok sayıda yerel ve ulusal kuruluş ile birçok uzman etkili olmuşlardır.

Çünkü bölgedeki çevresel problemlerin gerçek nedenlerinin saptanma şansı, mevcut yerel kaynaklar ve koşulların bilinmesi ile artabilecekti. Bunda da bölgedeki yerel kurum, kuruluş ve uzmanların taşıdığı önem açıktı. Buna paralel olarak, ulusal otoritelerin koordine edici ve denetleyici rolü, program amaçlarının ve faaliyet alanının belirlenmesinde ayrıca metodolojik yaklaşımlara karar verilmesinde çok büyük bir öneme sahipti.

PAP tarafından devreye sokulan Akdeniz Bölge uzmanları ve onların yerel ve ulusal kuruluşlar ile olan koordinasyonları, İzmir'in karmaşık problemlerinin çözümünde gerekli olan metodoloji ve uygulama deneyimi ile uluslararası bilgi girişinin sağlanmasında etkili olmuştur.

Bütünleşik Yönetim Çalışması, İzmir'deki Kıyı Alanı Yönetimi sürecinin oluşturulmasına yönelik anahtar bir çalışma idi. Şöyle ki, şehirdeki hızlı büyüme ile doğal kaynakların akılcı olmayan kullanımları sonucu, yenilenebilir birçok kaynağın yenilenemez kaynaklar haline gelmesi tehdidi ile karşı karşıya kalınmaktaydı. Bu da gelecekte şehrin gelişme potansiyelini iyice zayıflatmaktaydı. Bütünleşik yönetim çalışması, İzmir'i tehdit eden ve yüz yüze kalınan problemlere ayrıntılı bir şekilde değinilmiştir.

Çalışma kapsamında yer alan ölçütler ve öneriler, tavsiye niteliğindedir ve şu şekilde belirtilmiştir:

- Kaynakların kullanımına ilişkin problemlerin ortadan kaldırılması veya azaltılması için acil ölçümlerin yapılması,
- Ölçümlerin, İzmir'in Bütünleşik Kıyı Master Planı'nın hazırlanması için gerekli olan kurumsal yapının tamamlanmasından sonra 5'er yıllık periyotlarla yapılması,
- Bütünleşik Kıyı Master Planı'nın oluşturulması için metodolojik bir çalışma hazırlanması.

Coğrafi Bilgi Sistemleri Eğitim Programı, Bütünleşik Yönetim Çalışması'nın hazırlanmasına yönelik tamamlayıcı bir çalışmaydı. Bütünleşik Yönetim Çalışması'nın hazırlanması için büyük ölçüde yararlanılan analizler ve veritabanları Coğrafi Bilgi Sistemi üzerine temellendirilmiştir.

Coğrafi Bilgi Sistemleri üzerine çalışan bir grup yerel uzman, sadece İzmir Büyükşehir Belediyesi Planlama Bölümü'nün ihtiyaçları için değil, diğer birçok öneri için de (Örneğin Kent Bilgi Sistemi'nin kurulması gibi) çok önemli bir faktör olarak ortaya çıkmıştır.

Kıyı Alanı Yönetimi Programı'nın çıktılarında belirgin olarak bir başarı görülmemiştir. Yine de Bütünleşik Kıyı Alanı Yönetimi Programı çalışmalarının anlamlı ve doğrudan bir sonucu vardı. Bu da, kurumsal kapasitenin oluşturulmasında dikkate değer bir şekilde ilk adımın atılmış olmasıdır.

Sorumluluğu MAP tarafından üstlenilen ancak Kıyı Alanı Yönetimi Programı'nın bir parçası durumunda olmayan bir çalışma ise, "İzmir Körfezinin Kıyı Alanlarındaki Faaliyetler ve Kara Kökenli Kirleticilerden Kaynaklanan Çevre Kirliliğinin Azaltılmasına Yönelik Ölçümlerin Kâr ve Maliyetleri Üzerine Ön Hazırlık Çalışması"dır. MAP ve Türk uzmanları tarafından hazırlanan bu çalışma, İzmir Körfezinin kirlilik problemlerinin çözümüne yönelik çalışmalara yeni bir yön vermiştir. Körfezdeki kirliliği azaltmayı hedefleyen bu çalışma, bölgenin ekonomik geleceği üzerinde olumlu etkilere sahip olacaktır.

\* \* \*

Programın ilk aşaması (Pilot Bölge Projesi) hemen hemen tamamlanmıştır. İkinci aşamada programın bir bölümü gerekli fonun sağlanması konusundaki güçlükler nedeniyle tamamlanamadı.

Programın her iki aşamasında da MAP ile Türk yerel ve ulusal otoriteleri arasında yüksek düzeyli bir işbirliği gerçekleştirilmiştir. Türk uzmanlar, profesyonel bir tutum ve yüksek kalitede çalışmalar ortaya koymuşlardır. MAP ve PAP'ın sonraki diğer faaliyetlerine de çağrılmışlardır.

Çok sayıda uzman toplantıları organize edilmiş, büyük miktarlarda rapor ve doküman oluşturulmuştur. "İzmir Bölgesi için Bütünleşik Yönetim Çalışması" belgesi programın en önemli çıktısıdır. İzmir Körfezinde sürdürülebilir kalkınma için gerekli bir kaynak yönetim sistemi ortaya koyacak İzmir Bölgesi Bütünleşik Kıyı Master Planı hazırlıklarına acil olarak başlanması gerekliliği her fırsatta belirtilmiştir.

## **II. İZMİR KÖRFEZİ KIYI YÖNETİM MODELİ (KARŞILIKLI ETKİLEŞİM MODELİ)**

İzmir Körfezi'nde kıyılara ilişkin yönetsel problemlere önceki bölümlerde değinilmiştir. Görüldüğü üzere İzmir Körfezi ciddi bir yönetilememe problemi ile karşı karşıyadır. Yaşanılan sorunların özünde, kıyı alanlarının deniz ve kara olarak ayrılması yatarken, bunun sonucunda gerçekleştirilen uygulamaların denizel ve karasal alanların birbirini etkileme durumları ihmal edilmektedir.

Bu anlamda İzmir Körfezi için önerilecek model, kara ve denizi birleştiren, toplumun her alanında faaliyet gösteren kesimlerin karşılıklı etkileşim ile karar alma sürecine etki edeceği bütünleştirilmiş bir kıyı yönetim modeli olmalıdır.

İzmir Körfezi kıyı yönetim modeli; sürdürülebilir kullanım için kıyı alanlarındaki kaynakların yönetim sürecindeki birlikteliğini ifade etmektedir.

### **A. İzmir Körfezi Kıyı Yönetim Modeline İlişkin Hedeflerin ve Stratejilerin Belirlenmesi**

İzmir Körfezi Kıyı Yönetim Modeli (karşılıklı etkileşim modeli) için ihtiyaç duyulan sistematik, kurumlar arası mekanizmaların işleyişinin belirlenmesi, bütünleşme için yasal araçların yaratılması ve finansal mekanizmaların hazırlanmasıdır.

Bütünleşiklik anlamında model içinde sorumluluk alacak kurumların, idari, bilimsel, toplumsal ve yerel anlamda işbirliği öngörülmektedir. İdari anlamda merkezi ve yerel yönetimler; bilimsel anlamda üniversiteler ve araştırma kurumları; toplumsal anlamda meslek odaları, sivil toplum kuruluşları ve gönüllü kuruluşlar; yerel anlamda ise kent halkı kastedilmektedir.

Model çerçevesinde başlatılacak çalışmalar şu şekilde belirtilmektedir:

- Araştırma ve Güncel Veri Sağlama
- Değerlendirme ve Gelecek Senaryoları Hazırlama
- Planlama ve Uygulama
- İzleme ve Denetleme
- Eğitim ve Bilgilendirme

### 1. Araştırma ve Güncel Veri Sağlama

İlk aşama olmalıdır. İzmir körfezine ilişkin geçmişten günümüze gerçekleştirilen tüm oluşumları bir bütün halinde belirlemek ve geleceği planlamak için güncel ve kapsamlı bilgi toplama, depolama ve değerlendirme çalışmalarına gereksinim duyulmaktadır. Körfez kıyılarının sahip olduğu özellikler doğrultusunda uygun kullanım kararlarının getirilmesi, bu doğrultuda kıyı kaynaklarının niteliklerinin ve sahip oldukları potansiyellerin sağlıklı olarak saptanması etkili bir kıyı planlaması ve yönetimi için ilk koşuldur. Neyin korunacağı ve planlanacağı bilinmediği takdirde kopukluklar ve uygulama sorunları çıkacaktır.

Buradan hareketle, Körfez kıyılarının biyolojik, ekolojik ve sosyo-ekonomik özelliklerini saptamada kullanılacak bir "körfez kıyı envanteri"nin oluşturulması gerekmektedir.

Körfez kıyı envanterinde şu başlıklara ilişkin veriler elde edilebilir:

- Kıyının coğrafi özellikleri (deniz, göl, sulak alan)
- Kıyının yerleşim noktalarına uzaklığı,
- Kıyı şeridinin özellikleri (derinliği, uzunluğu, eğimi vs...)
- Kıyı gerisinin özellikleri (toprak yapısı, bitki örtüsü, su yapısı, eğimi vs...)
- Kıyının biyolojik ve ekolojik özellikleri (suyun sıcaklığı, derinliği, kıyının kara ve su alanlarında yaşayan canlılar vs...)
- Kıyı kullanım özellikleri (kıyıya ulaşım biçimleri, kıyı yapı ve tesislerin sayısı ve nitelikleri, kullanım yasakları vs...)

- Kıyı kullanım amaçları (koruma alanı, turistik kullanım, ikinci konut alanı, tarım alanı, askeri alan, sanayi kullanımı, liman, yat gibi deniz ulaşım alanı, balık üretme alanı vs...)
- Kıyının mülkiyet özellikleri (kamuya açık alan, askeri alan, özel işletmeye ait alan, devletin hüküm ve tasarrufu altında olan alan, kamu kuruluşlarına tahsis edilmiş alan vs...)
- Kıyının planlama özellikleri (Çevre düzeni planı, imar planı veya nazım planı olup olmadığı, turizm alanı, özel çevre koruma bölgesi, sit alanı, milli park, doğal park olup olmadığı vs...)

İzmir Körfezi'ndeki çevresel etkilerin belirlenmesi ve ortaya çıkan sonuçların analiz edilerek yeni önlemlerin kararlaştırılması, çevresel değerlerin dökümünün yapılarak buna uygun bir potansiyel kıyı kullanım planlamasının yapılması büyük önem taşımaktadır. Tüm bu çalışmalar çevresel bir bilgi sisteminin kurulmasıyla büyük bir hız kazanacaktır. Sistemin ihtiyaç duyduğu arazi verileri uzaktan algılama, fotogrametri, GPS gibi ileri teknolojiler sayesinde toplanarak sisteme zaman, personel, maliyet, işlevsellik açısından çok büyük yarar sağlayacaktır.

Oluşturulacak Körfez Kıyı Envanteri, üst ölçekli plan kararlarının hayata geçirilmesinde büyük kolaylık sağlayacak, ayrıca yerel yönetimlerin nazım plan ve uygulama imar planlarını yönlendirici detaylı verilere sahip olması açısından önemli bir girdi oluşturacaktır.

## **2. Değerlendirme ve Gelecek Senaryoları Hazırlama**

Körfez kıyı envanterinin oluşturulması ile elde edilecek verilerin değerlendirilmesiyle de Körfez kıyı alanlarının tamamen veya kısmen koruma altına alınması, tamamen kullanıma açılması, kullanıma açılacaksa hangi kullanımlara uygun olduğunun saptanarak karar verilmesi konusunda oluşturulacak planlama kararlarının doğru yönde alınmasını sağlayacaktır

Kaynaklarla ilgili gelecek çalışmaları, doğal sistemlerin, sosyo-ekonomik sistemlerin analizi, gelecek ile ilgili senaryoların oluşturulmasıyla, mevcut kaynaklar-bugünkü kullanım talepleri ve gelecekte ortaya çıkacak kullanım talepleri arasında

bugünden ilişki kurulabilecek ve alınması gereken önlemler önceden saptanabilecektir.

Elde edilen tüm veri ve sonuçların sistematik bir değerlendirmesiyle kıyı alanlarındaki doğal koşullar ve çeşit kullanım şekillerinin arasındaki ilişkiler, olası çelişkiler ve zıtlıklar belirlenmelidir. Gelecekte İzmir Körfezi'nde kıyı alanlarının kullanımı için çeşitli kesimlerin, örneğin merkezi ve yerel yönetimlerin, özel yatırımcıların öngördükleri veya planladıkları etkinlikleri göz önüne alarak çeşitli senaryoları üretmesiyle söz konusu etkinliklerin doğal koşullarda yol açacağı değişim ve sosyo-ekonomik gelişme belirlenerek optimum kullanım planlarına ulaşılmaya çalışılmalıdır.

### **3. Planlama ve Uygulama**

Körfez kıyılarının planlamasında, kaynakların bugünkü gereksinimlere cevap verecek ve gelecekteki nesiller için olanaklar sağlayacak biçimde kullanımının eşit dağılımı amaçlanmalıdır.

Kıyıların salt koruma değil, ekonomik üretkenliğinin ve canlılığının sağlanması, sosyal refah ve çevresel bütünlüğünün sürdürülmesi, yaşam kalitesinin yükseltilmesi konularının eşgüdümü sağlanarak planlama yapılmalıdır.

Ayrıca Körfez kıyılarının bozulmuş ve bozulmamış bölgelerinde kesin koruma, koruma-kullanma, iyileştirme, amaçlı çalışmalar yapılmalıdır.

Planlanmış bir olgu, uygulanma şansı bulabilir. Yani sağlıklı bir plan, başarılı uygulamalara konu olabilir. Planlama ve değerlendirme aşamalarında ilgili kurum, kuruluş temsilcileri ve yerel yönetimlerin yanı sıra ilgili meslek odaları, sivil toplum kuruluşları ve akademik çevreler yer almalıdır.

### **4. İzleme ve Denetleme**

Uygun araç ve politikaların zaman içinde izlenerek ve gözden geçirilerek yeniden tanımlanması, kıyı yönetim sürecin güncelleştirilmesi anlamına gelmektedir.



Yapılan planlama çalışmalarına göre gerek İzmir körfez kirliliğinin gerekse çarpık ve hukuk dışı yapılaşmanın izlenmesi ve denetlenmesi çalışmaları, hem merkezi hem de yerel ölçekte uygulanacaktır. Merkezi yönetim bunu genel değerlendirme ve yönlendirmelerle kendi bünyesindeki kontrolör ve denetleme ekipleri ile yaparken, izleme ve denetim çalışmaları yerel ölçekte çevre zabıtası niteliğinde oluşturulacak "kıyı denetim ekipleri" ile, halen mevcut olan ve körfez kirliliğini önlemeye yönelik olarak çalışan "körfez denetim şefliği" ile yapacaktır. Ayrıca yerel ölçekte halkın da sürece katılımının sağlanarak özendirici yöntemlerle kökten bir denetim sağlanacaktır. Ayrıca arıtma tesislerinin kurulması zorunluluğu ve bu tesislere ait maliyetlerin büyüklüğü, onca mali yükün altına girerek tesisi kuran firmanın, yanı başında arıtma tesisi kurmaksızın faaliyet gösteren ve aynı geliri elde eden komşu firmayı çok rahat ihbar ettirmektedir. Dolaylı ama kendiliğinden bir denetleme sistemi ortaya çıkmaktadır. Ayrıca Körfez kirliliğinin izlenmesi çalışmaları halen D.E.Ü. Deniz Bilimleri ve Teknolojisi tarafından akademik düzeyde devam etmektedir.

## 5. Eğitim ve Bilgilendirme

İzmir kentinde yaşayan 3 milyonu aşkın halkın gelecek nesillere bırakacağı kıyı mirasları üzerinde yeterli bir bilgilendirmeye ihtiyacı vardır. İzmir kent ölçeğinde körfez kıyılarına yönelik olarak yapılan çalışmalar çoğu kez, yapılan faaliyetlerden doğrudan etkilenen halkın dışında gerçekleştirilmiştir. Hiçbir belediye başkanı Kordonyolu projesi için ya da kentin göbeğine 4 futbol sahası kadar bir alana dikilmek istenen alışveriş merkezinin yapımı konusunda bu kentte yaşayan halka sormamıştır. Halk olup biteni değerlendirememekte, taraflı yönlendirmeler yapılarak bilinçsiz kamuoyu yaratılmak suretiyle, kamuya zararlı projeler halk gözünde meşru kılınmaya çalışılmaktadır.

Bu nedenle kent ve çevresi ile ilgili çalışma ve planlamalarda, sorunların ve önceliklerin belirlenmesi aşamasından başlayarak, program uygulamaları ve sonuçlarının değerlendirilmesine dek hizmetin tüm evrelerinde bütünlük kıyı yönetim anlayışında tamamlayıcı bir unsur olan yerel halkın katılımı sağlanmalıdır. Bu amaçla, uygulamaların olumlu ya da olumsuz sonuçlarından doğrudan etkilenecek toplum bireylerinin etkin bir eğitim programı ve etkili bilgi kaynakları aracılığı ile eğitilmesi ve bu yolla aktif katılımlarının sağlanması hedeflenmelidir.

Kişilerin kendi içinde yaşadıkları çevrenin oluşumuna katkıda buldukları, bu çevrenin gelişmesini sürekli izleyip katkıya devam edebilecekleri, sonunda da kendi istemedikleri oluşumları denetleyebilecekleri bir örgütlenmeye gereksinim vardır. Yani, katılımcı, demokratik ve saydam bir yönetsel örgütlenme olmalıdır.

Halk katılımı konusunda, kimlerin, ne zaman, nasıl katılacağı ve alınan kararların nasıl denetleneceği konularının tartışılması gerekmektedir. Halk katılımı ile birlikte ortak kamu yararının ne olduğu da ele alınmalı; örneğin kentte oluşan rantın, kentliye dönüşünün nasıl sağlanacağı, bu rantın oranının tespit edilerek kentli payının oluşturulması konuları da çözümlenmelidir. Ayrıca, kentlinin üretilen hizmetlerin finansmanına katkıda bulunacağı bir yöntem geliştirilmelidir.

Bireylerin ve toplumun bilinçlendirilmesi amacıyla, el ilanı, kitapçık, kitap, radyo ve TV gibi yayın araçlarından, kamu kurum ve kuruluşları ile gönüllü kuruluşların eğitim etkinliklerinden (panel, konferans, eğitim kursu vb.) yeterince yararlanılmalıdır. Belirlenen hedef kitlelerin medya, eğitim kurumları, silahlı kuvvetler, diyanet işleri ve sivil toplum örgütleri gibi kurum ve kuruluşlar vasıtasıyla kıyı koruma bilinçleri artırılmalı; koruma faaliyetlerine aktif olarak katılımları sağlanmalıdır.

Başta Milli Eğitim Bakanlığı olmak üzere, örgün eğitim kuruluşları ile gerekli bağlantılar yapılarak, daha ilköğretim döneminde daha ağırlıklı olmak üzere, okullarda kent ve çevresi ile ilgili dersler konulması ve ders öğretmenlerinin de uzman kişilerden seçilmesi sağlanmalıdır.

Ayrıca kitle iletişim araçlarında yayınlanan hatalı bilgilendirme ve haberleri önleyebilmek için de gerekli olan bilimsel danışma hizmeti sunulmalıdır.

Planlama ve karar süreçlerine yerel halkın ve sivil toplum örgütlerinin katılımı için çabalar artırılmalıdır. Yerel sivil toplum kuruluşları Çevre İl Müdürlükleri tarafından teknik ve lojistik açıdan desteklenmelidir.

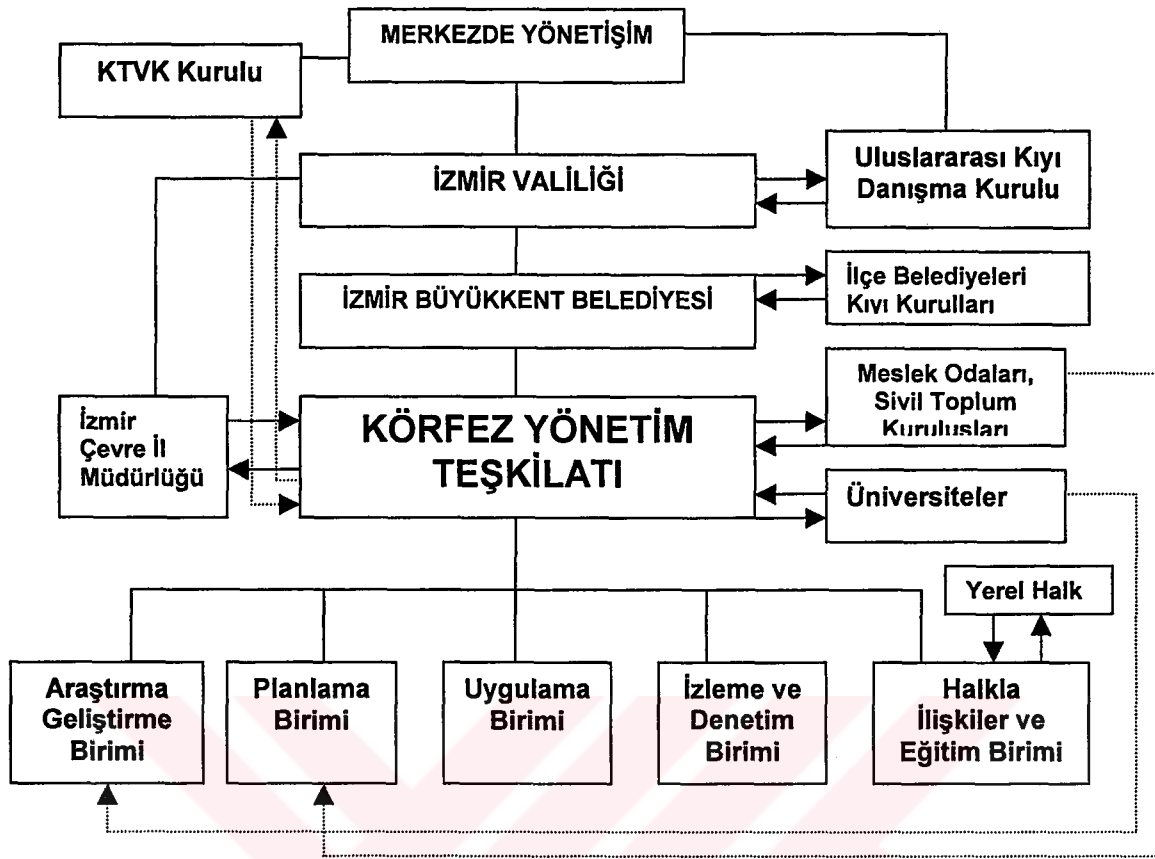
## B. İzmir Körfezi Kıyı Yönetim Modelinde Teşkilatlanma

Bu hedef ve stratejiler ışığında İzmir Körfezi için oluşturulacak bir kıyı yönetim modelinin teşkilat şeması Şekil 12'de görüleceği şekilde belirtilebilir:

İzmir Valiliği, İzmir Büyükşehir Belediyesi, ilgili İlçe Belediyeleri, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve yerel halkı bir bütün halinde, İzmir Körfezi için oluşturulacak bir karar alma sürecine katan böylesi bir model, uygulama şansı bulabilirse, hem mevcut kurumlar arasında var olan iletişim eksikliği giderilecek hem de yönetsel karar verme anlamında bir bütünlük sağlanabilecektir.

Katılımcı bir yönetim felsefesi ile merkezi düzeyde oluşturulacak, yerel ile irtibatlı bir "Uluslararası Kıyı Danışma Kurulu", uluslararası bilgi değişimi ve kıyı yönetimi uygulamalarının aktarılmasına ilişkin forumlar düzenlemek ve işbirliğini sağlayacak faaliyetler için fırsatları değerlendirmek amacını güdecek, dünyadaki güncel kıyı alanları yönetim uygulamalarının yine uluslararası işbirliği içinde ülke politikalarına uyarlanmasını sağlayacaktır. Örneğin Çevre Bakanlığı koordineli olarak çalışacak bu kurul, çalışmalarını, merkezin taşra teşkilatı durumundaki İzmir Valiliği'ne de aktarabilecek, valilik de gerekli çalışmaların İzmir Büyükşehir Belediyesi aracılığıyla Körfez Yönetim Teşkilatı ile kurulacak işbirliğinde ele alınmasını sağlayabilecektir.

Bir model oluşturuluyorsa Uluslararası Danışma Kurulu'nun neden doğrudan İzmir Büyükşehir Belediyesi ile koordinasyon sağlamadığı sorusu sorulabilir. Bu sorunun cevabı da Türkiye'deki yönetim geleneği gereği şeklinde verilebilir. Her ne kadar bir modelde de uygulanma şansı olabilecek böylesi bir kurul, merkezi yönetimin bünyesinde düşünülmektedir. Çünkü Valilik, merkezi yönetimin basamak istediği ilk basamaktır. Ayrıca, böylesi bir kurulun vücuda gelmesi yeni ve büyük bir mali yeterliliği düşündürmektedir. İl özel idarelerinin sahip olduğu gelir kaynaklarının durumu düşünüldüğünde böylesi bir kurulun merkezi yönetim kaynakları içinde değerlendirilmesi gerçekçi olacaktır.



**Şekil 12.** İzmir Körfezi Kıyı Alanı Yönetim Modeli Teşkilat Şeması  
Şekil bu çalışma için Gökhan Tenikler tarafından oluşturulmuştur.

Model içinde, Kültür Bakanlığı bünyesinde faaliyet gösteren Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun da planlama faaliyetleri öncesinde ve planlama süreci boyunca Körfez Yönetim Teşkilatı ile sürekli ve karşılıklı bir etkileşimi öngörülmektedir. Planlama faaliyetlerinde asgari düzeyde sağlanacak bir uzlaşma bile hem kaynak hem de zaman açısından kazanç sağlayacaktır.

İzmir Valiliği bünyesinde faaliyet gösteren İzmir Çevre İl Müdürlüğü, büyükşehir belediyesi sınırları dışında sorumlu olduğu alanlarda gerçekleştirdiği her türlü envanter, izleme ve denetleme çalışmaları ile ilgili çıktıları Körfez Yönetim Teşkilatı ile paylaşabilecek, Körfez Yönetim Teşkilatı da kendi sınırları içinde kalan alanları ilgilendiren her türlü çalışmayı Çevre İl Müdürlüğü'ne aktarma fırsatı bulabilecektir. Bugün görülen tablo, sorumluluk sınırları farklı olan valilik ve belediye kurumlarının birbirinden kopuk olduğudur. Yeterli bilgilendirmeme ve koordinasyon eksikliği, aynı konuda aynı verilere ulaşmak için yapılan çalışma ve araştırmalara

neden olmakta bu da zaten yetersiz olan kaynakların gereksiz yere harcanmasına neden olabilmektedir.

Körfez bölgesinde kıyısı bulunan ilçe belediyeleri de kendi içlerinde yine katılıma açık yönetim felsefesi içinde bir modele oturtulmuş, "Kıyı Kurulu" adı verilen bir mekanizma oluşturacaklardır. Bu kıyı kurulları, ilçenin kendi yönetim alanları içinde kalan kıyılar üzerinde gerçekleştirilecek planlama, araştırma ve koordinasyon faaliyetlerini bir bütün halinde yürütecek, örneğin hazırlayacakları uygulama imar planı önerilerini İzmir Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü aracılığıyla Körfez Yönetim Teşkilatına sunabileceklerdir. Kıyılara yönelik tüm kurul faaliyetlerine ilişkin çalışmalar, karşılıklı etkileşim halinde bulunularak paylaşılacak, koordinasyon ve bilgi alışverişi sağlanacaktır.

Üniversitelerde yapılan akademik çalışmalarda güncel ve bilimsel verilere ulaşabilmek her zaman için mümkündür. Körfez Teşkilatı ve üniversiteler arasında işbirliği içinde yapılacak çalışmalar hem kaynak hem de zaman açısından Körfez kıyılarına yönelik bulgulara daha etkili ulaşmak açısından önemlidir. Üniversiteler gibi akademik çevreler, oluşturulacak işbirliği sonucunda Körfez Yönetim Teşkilatı birimleri içinde yer alan AR-GE birimi faaliyetlerine fiili olarak katılma olanağı bulacaklardır. Özellikle Şehir Bölge Planlama Bölümü bu konuda entegrasyona dahil edilmelidir. Böylece teknik ve yetiştirilmiş uzman kadronun yaratılmasında da sıkıntı çekilmeyecektir. Yine kirlilik ve bozuk yapılaşmanın gelişme süreçlerinin izlenmesi ve gerekli müdahalelerin zamanında yapılabilmesi için denetlenmesi konularında yine üniversiteler ile koordinasyon kurulması ve uzmanlardan yararlanılması kazanç olacaktır. Bugün İzmir Körfez Kirliliğinin İzlenmesi çalışmaları, İzmir Büyükşehir Belediyesi koordinatörlüğünde DEÜ Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü tarafından yürütülmektedir. Yine Yerel Gündem 21 platformu üyeleri arasında çok sayıda akademik personel yer almakta ve birliktirli kurullarında görev yapmaktadırlar.

Meslek odaları (İzmir Mimarlar Odası vs...) ve sivil toplum kuruluşları karar alma sürecinde yer alması gereken kurumlar olmalıdır. Bugün İzmir Körfezi kıyılarında verilen birçok hukuksal ve idari mücadelede etkili bir rol oynayan bu kurumlar bilinçli kamuoyu yaratmak açısından işlevsel bir özellik taşımaktadırlar. Ayrıca Körfez Yönetim Teşkilatı içinde yer alacak Planlama Birimi'nde Mimarlar Odası'na bağlı personeller de yer alarak kent planlama çalışmalarına katkı

sağlayabileceklerdir. Birer uzmanlık odası olan meslek odaları yeterince yetkilendirilerek hem toplumsal sorunlar paylaşılacak hem de çözümlere birlikte cevap aranabilecektir. Bu yüzden sivil inisiyatifin tüm çalışmalara katılımı sağlanmalıdır.

Kıyı planlamasından olumlu ya da olumsuz etkilenen en büyük kesim şüphesiz İzmir kentinde yaşayan halktır. Yerel halkın körfez yönetimine ilişkin verilere ulaşması ve konu hakkında bilgilenmesi, kentlilik bilincinin gelişmesi açısından önemlidir. Kentine sahip çıkan bir halk yaratılmak isteniyorsa, halka ulaşmak gerekmektedir. Bu da Halkla İlişkiler ve Eğitim Birimi ile sağlanabilir. Yapılan tüm çalışmalar ile ilgili veriler, AR-GE Birimi'nde bir veri bankasında depolanacak ve sistematik ölçüsünde Halkla İlişkiler Birimine gönderilecektir. Bu bilgiler doğrultusunda faaliyet gösterecek bu birim, toplumun her kesimine "bilimsel bir danışma hizmeti" sunacaktır. Gerektiğinde spesifik ve teknik sonuçlara ulaşmak isteyen akademisyenler veya öğrenciler gibi halk kesimleri olacaktır. "Bu bilgiyi vermeye yetkim yok" şeklindeki yaklaşımlar, yapılan çalışmalara hem ahlaki hem de teknik yönden bir şüphe duyulmasına neden olmaktadır. Bu tez çalışması için gerekli olan verilere ulaşmak da "kamusal gizlilik" kurumu nedeniyle ya çok zor olmuştur ya da mümkün olmamıştır. Oysa bu kentte yaşayan bir fert olarak ne olup bittiğinin farkında olmak politik süreçler için de anahtar bir rol oynayacaktır. Bu nedenle, "gizleme" yerine "paylaşma" anlayışı etkin kılınmalıdır.

Yerel halkın eğitilmesi amacıyla kıyı yönetimine ilişkin konferanslar, akademik toplantılar düzenlenebilir, eğitici filmler ve sinevizyon gösterimleri yapılabilir. Ayrıca el broşürleri ve periyodik yayınlar hazırlanarak çeşitli dönemlerde yapılan çalışmalar halka duyurulabilir. Kıyıların korunması ve güzelleştirilmesine yönelik eğitim kursları düzenlenebilir; kıyı korumacılığında yasal mevzuat hakkında bilgi verilerek "yapılacaklar-yapılamayacaklar" konusunda halkın bilinçlendirilmesi sağlanabilir.

İzmir Körfezi kıyılarının kullanımlarını kontrol altında bulduracak yetki ve sorumluluklarla donatılmış, siyasi baskılardan uzak, etkili örgütler vasıtasıyla planlar doğrultusunda çalışmalarda bulunulacak, yapılan çalışmalarda toplumun bilgisi ve ilgisi sağlanacak, sivil toplum kuruluşlarının çalışmaların her bölümüne katılımı sağlanarak karar ve uygulamalara ortak edilecektir. Önemli olan toplumsal ilgi ve

katılım olup, yapılacak her türlü uygulamada yerel halkın bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesi temin edilecek, yerel halk, kurulacak çıkar ilişkisi ile yapılacak projelerin takipçisi olacaktır.

Körfez Yönetim Teşkilatı, İzmir Körfez bütünü içinde gerek büyükşehir sınırları içinde kalan gerekse ilçe belediyeleri ölçeğindeki kıyı alanlarında yürütülecek her türlü faaliyeti (arıtma tesisleri, gemi deşarjları, kıyı yapılaşmaları, aşırı ve kontrolsüz avlanma vb.) kontrol etme yetkisine sahip olacaktır. Körfez kıyıları üzerindeki yetki belirsizliği de daha net bir hale gelebilecektir.

Model için öngörülen teşkilat yapısına değindikten sonra, bu modelin başarılı olabilmesi için yapılacak işler önem kazanmaktadır.

Yapılması gerekli olan işleri başlıklar halinde sınıflandırmak mümkündür:

- Körfez Kıyılarına İlişkin Bilgiler Konusunda Yapılması Gerekenler,
- Kentteki Su Kirliliğinin Önlenmesi Konusunda Yapılması Gerekenler,
- Doğal Kaynakların Korunması Konusunda Yapılması Gerekenler,
- Planlama Konusunda Yapılması Gerekenler,
- Yönetim Konusunda Yapılması Gerekenler,
- Mevzuat Konusunda Yapılması Gerekenler,
- Finansman Konusunda Yapılması Gerekenler
- Eğitim Konusunda Yapılması Gerekenler.

### **C. Karşılıklı Etkileşim Modelinin Başarılı Olabilmesi İçin Yapılması Gereken Çalışmalar**

#### **1. Körfez Kıyılarına İlişkin Bilgiler Konusunda Yapılması Gerekenler**

İzmir Körfezi'ne ait mevcut bilgilere doğru biçimde ulaşmak ve ele edilen bilgileri etkin bir planlama çalışması ile birleştirmek için bazı önemli faaliyetler gerekmektedir:

### **a. Körfez Kıyı Yönetimi Bilgi Sisteminin Oluşturulması**

Kıyı alanlarının yönetiminde gerekli bilgiler çok çeşitlidir. Çünkü bu alanlarda yürütülen faaliyetlerin herhangi birinde rol oynayan çok çeşitli faktörler bulunmaktadır. Farklı türde öğeleri birleştirebilecek bu tür bir sistem için gerekli olan bilgiler şunlar olabilir:

- Genel Bilgiler (İklim, jeoloji)
- Denizel Ortama Ait Bilgiler (Deniz seviyesi, kıyı çizgisinin konumu, deniz kirliliği parametreleri, denizel kullanım alanları, denizel kaynaklar)
- Karasal Ortama Ait Bilgiler (Jeomorfoloji, hidroloji, toprak, bitki örtüsü, doğal kaynaklar, arazi kullanımı, altyapı, idari bölge sınırları, mevcut planlar ve düzenlemeler)

### **b. İzmir Körfezi Kıyı Çizgisinin Belirlenmesi**

İzmir Körfezi'nin tüm kıyılarına ait kıyı çizgisi günümüz ölçülerinde yapılacak planlama, mühendislik ve kıyı yönetimi gibi çalışmalara temel teşkil edecek kriterler çerçevesinde bilinmemektedir. Yasal açıdan da kıyıları üzerindeki kullanım ve koruma fonksiyonlarını yerine getirecek düzeyde bir haritalama mevcut değildir. Bu nedenle tüm körfezin kıyı çizgisinin en kısa zamanda belirlenmesi gerekmektedir. Uydu sistemleriyle elde edilen güncel görüntülerden yararlanılarak körfez kıyı çizgisinin belirlenmesi önerilmektedir.<sup>253</sup>

İzmir Körfezi kıyı çizgisinin sağlıklı bir biçimde yeniden ölçülmesi şu yararları sağlayacaktır:

- Körfez kıyılarında gerçekleştirilecek her türlü planlamada kullanılmak üzere sağlıklı bir kıyı çizgisi elde edilecek ve bugün bu tür konularda yaşanan belirsizlikler ve denizde haksız olarak arazi kazanımı ortadan kalkacaktır.

<sup>253</sup> Orhan Uslu vd., (1995); "Körfezin Batimetri, Kıyı Çizgisi ve Jeolojisi", İzmir Körfezi Doğal Kaynak Yönetimi Proje Paketi, İzmir, s.4.



- Körfez kıyılarının ve körfez içindeki adaların rekreasyon amaçlı kullanımları için önemli bir planlama bileşeni elde edilmiş olacaktır.
- Körfezdeki canlı kaynakların yönetimi (balıkçılık, su ürünleri üretimi vb.) için gerekli olan kıyı bilgileri sağlanmış olacaktır.

### c. Coğrafi Bilgi Sistemlerinin Kullanılmasının Yaygınlaştırılması

Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS), coğrafi nesnelere ait coğrafi verilerin toplanması, doğrulanması, depolanması, bu verilerin veri tabanı işlemleri, sorgulamalar, dönüşümler ve coğrafi analizler ile coğrafi bilgiye dönüştürülmesi ve coğrafi veri ve bilgilerin bilgisayar ortamında gösterimi için kullanılan gelişmiş bilgi sistemleridir.<sup>254</sup>

CBS, belediyelerde genel olarak imar faaliyetlerinin planlanması, uygulanması, denetimi; altyapı planlaması, bakım ve yönetimi; vergi kaçaklarının izlenmesi ve önlenmesi, trafik hizmetlerinin optimizasyonu, kent içi toplu ulaşımın iyileştirilmesi için kaynak israfından kurtularak doğru, hızlı ve etkin bir hizmet amaçlamaktadır.

İzmir'deki haritaların büyük bir kısmı güncelliğini yitirmiş ve kentin kontrol edilemeyen genişlemesi karşısında yetersiz kalmıştır. Günümüzde, İZSU Genel Müdürlüğü'nce yaptırılan İzmir Nirengi Yüzey Ağı ve buna bağlı olarak Metropol alanda 1/5000 ölçekli ortofoto haritalar ve Gaziemir bölgesinde 1/1000 ölçekli fotogrametrik sayısal haritasının yaptırılması bu konuda yapılmış olumlu bir çalışmadır.<sup>255</sup> İzmir kent bütününe kapsayan bir CBS için, sayısal haritaların gerekliliği halen söz konusudur.

DEÜ Deniz Bilimleri Teknolojisi Enstitüsü, İzmir Körfezi'ni CBS ve uzaktan algılama yöntemleriyle izlemeye 1992 yılında başlamıştır. Aynı yıl enstitü, İzmir Körfezi'ne ait ilk Landsat-5 TM görüntüsünü alarak uydu arşivini başlatmıştır. 1994

---

<sup>254</sup> Özgür Kutlu (1998); "Çevresel Kıyı Yönetimi İçin Bilgi Sistemleri", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara, s.538.

<sup>255</sup> İlhan Ekinciöğlü vd. (1998); "Coğrafi Bilgi Sistemi: İzmir'de Coğrafi Bilgi Sistemi Kurulması", **İzmir'in Kentleşme-Çevre-Göç Sorunları ve Çözüm Önerileri, Kentleşme Raporu**, Cilt:1, İzmir, s.118.

yılında SMARTech Uydu Yer İstasyonu Enstitünün İnciraltı tesislerine kurulmuştur. Uydu görüntüleri alınarak, İzmir Körfezi'nin yüzey suyu sıcaklığı ölçümleri günlük olarak ölçülmekte ve körfezdeki su hareketleri izlenmektedir.<sup>256</sup>

Kıyı erozyonunun mevcut olduğu kıyı alanlarından başlamak üzere kıyılar CBS yöntemiyle sürekli izlenmelidir.

Uzaktan algılamayla ilgili yürütülen bilimsel araştırmalar bir şemsiye altında bütünleştirilmeli ve bilimsel bir ağ kurulmalıdır.

Veri yetersizliğinin giderilmesi ve mevcut bilgilerin ulaşılabildiği duruma getirilmesi gerekmektedir.

İzmir'de kıyı araştırmalarının koordinasyonunu sağlayan, elde edilen bilgileri veya bilgi kaynaklarını araştırmacı, planlamacı ve teknik uygulayıcıların kolayca ulaşabilecekleri bir düzende toplayan ve gerektiğinde onlara sunan devamlı bir birim oluşturulmalıdır.

Türkiye kıyılarının en az 1/25.000 ölçekli kıyı haritalarının hazırlanması teşvik edilmelidir.

## **2. Kentteki Su Kirliliğinin Önlemesi Konusunda Yapılması Gerekenler**

- Her endüstrinin atıksu karakterizasyonu yapılarak, kirlenme bazında sınıflandırmalara gidilmelidir.
- Az atıklı veya atıksız teknolojilerin desteklenmesi gerekmektedir.
- Akarsuların kirlilik parametrelerinin düzenli bir şekilde ölçülüp sistematik veriler elde edilmesi ve kirlilik haritalarının oluşturulması sağlanmalıdır.
- Hangi endüstrinin ne kadar kirlettiğinin belirlenmesi amacıyla ilgili kurumlar arasında işbirliği sağlanmalıdır. Elde edilecek sonuçlarla kirleticiler belirlenerek, arıtma tesislerinin yapılması ve düzenli işletilmesi sağlanmalıdır.

---

<sup>256</sup> Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü (1998); a.g.r, s.93.

- Ön arıtmaya giren atıksuların yasalar ve yönetmeliklerle belirtilen deşarj standartlarına uygun şekilde deşarjı sağlanmalıdır.
- Gemi, yat ve diğer deniz araçlarından kaynaklanan sıvı atıkları alacak olan kabul tesisleri konusunda detaylı bir çalışma yapılarak kapasite ve eksiklikler tespit edilmeli ve limanlarımızda atık kabul tesislerinin bulundurulması sağlanmalıdır. Geçmiş yıllarda İzmir Körfezi'ne gelen gemilerin çoğu, balast sularını, boşaltabileceği tesislerin olmaması nedeniyle körfez suyuna basıyorlardı. Son yıllarda körfez denetiminin sıkı bir şekilde yapılması İç körfez için problemi çözmüş olabilir. Ancak halen balast sularını alacak tesislerin bulunmaması nedeniyle gemiler, balast sularını daha açık konumda ve denetimden uzak olan dış körfeze bastıktan sonra İç körfeze girmektedirler.
- Foseptiklerde toplanan atıksuların değerlendirilebilmesi için Sıvı Atık Yönetimi Master Planı çalışmaları başlatılmalı, çağdaş "foseptik yönetimi" anlayışı doğrultusunda geçiş süreci içinde mevcut foseptiklerden denetimli olarak yararlanmaya ve böylece aksi halde geçici tesislere ayrılacak finansmanı nihai projeye aktarmaya olanak veren yasal düzenlemeler yapılmalıdır.
- Alıcı ortamların özümleme kapasiteleri belirlenmeli, bölge ve yerleşim koşulları da dikkate alınarak desarj yapılacak ortamlara altyapı, arıtma sistem ve üniteleri oluşturulmalıdır.
- Atıksu altyapı tesislerini kurmamış belediyelerin sorumluluklarını yerine getirmeleri konusunda mali ve cezai yaptırımlar getirilmelidir.
- Musluklardan akan suyun içilebilir niteliğe sahip olması için gerekli tedbirler alınmalıdır.
- Yeraltı sularının kullanım ve korunumu ile ilgili mevcut durum belirlenerek kirliliğin önlenmesi yönünde uygun teknolojiler yardımı ile gerekli tedbirler alınmalıdır.

### 3. Doğal Kaynakların Korunması Konusunda Yapılması Gerekenler

#### a. Körfez Çevresindeki Sulak Alanların Korunması

İzmir Körfezi'nde yer alan sulak alanlar, Çamaltı Tuzlası, Homa dalyanı, Çilazmak ve Çakalburnu dalyanlarıdır. Kıyı çizgisine yakın konumdaki bu sulak alanlar başta kuşlar olmak üzere doğal hayatın vazgeçilemez parçalarıdır.

Körfezde yer alan sulak alanları tehdit eden unsurlar, bu alanların yerleşim ve tarımsal amaçla kurutulması, atıklardan kaynaklanan kirlenme ve ötrofikasyon, içme suyu ya da sulama suyu olarak kullanılmak üzere bu alanlardan aşırı su çekilmesi veya buraları besleyen suların barajlarda tutulması ve yönlerinin değiştirilmesi, sazlıkların yakılması veya kontrolsüz kesimi, aşırı avlanma şekline belirtilebilir.

İzmir Körfezi sulak alanlarının fonksiyonlarını sürdürülebilmesi ve rasyonel kullanımlarının gerçekleştirilmesi için yapılması gerekenler şunlardır:

- Tüm sektörlerin entegrasyonu ile birlikte koruma-kullanma dengesi sağlanmalıdır.
- Bu alanlarla ilgili güncel verilere ulaşılması bakımından, söz konusu alanların mevcut olan ekolojik ve biyolojik özelliklerini saptamak üzere izleme çalışmaları yapılmalıdır.
- Elde edilecek güncel verilere dayanan envanterler çıkarılmalıdır.
- Mutlak koruma bölgeleri oluşturulmalı, bu bölgelere yönelik tehdit oluşturabilecek her türlü müdahale engellenmelidir.
- Sulak alanları koruma sürecine yerel halkın da katılımını sağlamak amacıyla söz konusu alanlara yakın noktalarda koruma merkezleri oluşturulmalı, gönüllü çalışmalar özendirilmelidir.
- Halkın bu alanlara sahip çıkma konusunda bilinçlendirilmesi amacıyla bilimsel toplantılar, sergiler ve eğitim kursları düzenlenmelidir.
- Bu alanlar için bir koruma fonu oluşturulabilir. Gerekli katkıya yerel halkla birlikte tüm sektörler ortak edilmelidir.

## **b. Nesli Tükenmekte Olan Türlerin Korunması**

Canlı türleri ve oluşturdukları topluluklar, yaşamlarını sürdürdükleri ortamlardan soyutlanamayacakları için, türlerin korunmasında yaşadıkları çevrenin korunması ilk hareket noktası olmalıdır.

İzmir Körfezi de birçok canlının üreme, barınma ve beslenme alanını oluşturmakta, en küçük deniz canlısından, deniz memelilerine ve kuşlarına kadar zengin bir biyoçeşitlilik göstermektedir. Körfezdeki kirlenme ve kıyı düzenlemesi çalışmaları, körfez kıyılarındaki flora ve faunayı olumsuz etkilemekte, bazı türlerin yaşamsal ortama ait alışkanlıklarını bozarak değiştirmekte, daha da önemlisi bu türleri yok olma tehlikesi ile karşı karşıya bırakmaktadır.

Günümüzde bazı kırmızı ve esmer yosun türleri ile birlikte bir kısım deniz bitki toplulukları nesillerinin tükenmesi tehlikesi ile karşı karşıyadırlar. Yine pina ve ahtapot gibi yumuşakçalar, karavida gibi kabuklular, orfoz ve işkine gibi balıklar, deniz memelilerinden Akdeniz Foku ve deniz sürüngenlerinden caretta caretta türü deniz kaplumbağaları da nesli tükenmekte olup korunması gereken faunalardır.<sup>257</sup>

Konu ile ilgili olarak yapılması gerekenlerse şunlar olmalıdır:

- Henüz bozulmamış alanlar koruma alanı kapsamına alınmalıdır.
- Körfez flora ve faunası içinde yer alan türlerin yaşadıkları bölgeleri tespit eden haritalar hazırlanmalı, yapılacak bilimsel izleme çalışmaları sonucu bitki ve hayvan türlerine ait doğal yaşam envanterleri çıkarılmalıdır.
- Nesli tükenmekte olan türlerin üremelerini kolaylaştıracak ve güvence altına alacak tedbirler alınmalı, örneğin belli başlı türler için üreme havuzları oluşturulmalı, doğal üremeleri yanında yapay destek de sağlanmalıdır.
- Nesli tükenmekte olan türlerin yaşadığımız ekolojik ortam içindeki önemini anlatan toplantılar düzenlenmeli, ayrıca sahip oldukları özellikleri ile birlikte bu türlerin resimler veya hareketli görüntülerle

<sup>257</sup> Orhan Uslu vd. (1995); "Nadir Türlerin Korunması", İzmir Körfezi Doğal Kaynak Yönetimi Proje Paketi, İzmir, s.3.

desteklenecek tanıtımları yapılmalıdır. Konunun hassasiyeti, seminer, konferans, poster ve broşür gibi araçlarla halkın tüm kesimlerine anlatılmalı, özellikle aşırı avcılık nedeniyle nesli tükenmek üzere olan canlılar konusunda balıkçılara yönelik eğitim kursları verilmelidir.

- Halkın deniz ve canlıları ile bütünleşmesini sağlamak amacıyla deniz akvaryumu, su altı müzesi ve botanik bahçesi gibi deniz kültürünü geliştirecek projeler hazırlanmalıdır.
- TV ve İnternet gibi geniş kitlelere ulaşan iletişim araçları ile eğitici senaryolarla hazırlanmış film gösterimleri yapılarak halkın konuya ilgi ve desteği çekilmelidir.

### c. Körfezi Çevreleyen Ormanların Korunması

İzmir ilinde bulunan ormanların alan bakımından dağılımı 2000 yılı İI Çevre Durum Raporuna göre şu şekildedir:

Ormanın Vasfı	Normal	Bozuk	Orman Alanı	Ormansız Alan	Genel Orman Alanı
Koru Ormanı <sup>258</sup>	91.925	122.087	214.012	-	-
Baltalık Ormanı <sup>259</sup>	-	299.693	299.693	-	-
Toplam	91.925	421.780	513.715	648.713	1.162.418
(%’si)	% 18	% 82	% 100 % 44	- % 56	- % 100

**Tablo 14.** İzmir Ormanlarının Alan Bakımından Dağılımı

**Kaynak:** T.C. İzmir Valiliği Çevre İI Müdürlüğü (2000); **İzmir İli Çevre Durum Raporu**, İzmir, s. 32.

İzmir Körfezi’ne bakan yamaçlardaki ormanların toplam alanı, Orman Bakanlığı İzmir Bölge İşletme Müdürlüğü kayıtlarına göre 85.959 ha olarak tespit edilmiştir.<sup>260</sup>

<sup>258</sup> Koru ormanları, tohumdan yetişmiş veya yetiştirilmiş, yüksek boya ulaşmaları için yönetilen ormanlardır.

<sup>259</sup> Baltalık ormanları, kesilen ağaçların kütük, kök, gövde ve dal sürgünlerinden oluşan ormanlardır.

<sup>260</sup> Orhan Uslu vd. (1995); “Orman Alanları ve Makiler”, **İzmir Körfezi Doğal Kaynak Yönetimi Proje Paketi**, İzmir, s.1.

Izmir ormanlarının da en büyük sorun yangın ve erozyondur. İzmir Çevre İl Müdürlüğü verilerine göre her yıl ortalama 90 orman yangını çıkmakta, bu yangınlar sonucu da ortalama 120 ha orman alanı yanmaktadır.

Bu nedenle,

- Körfez çevresindeki ormanlık alanlarda, korunması gereken alanlar detaylı çalışmalarla belirlenmeli, sınırları çizilen bu alanlarla ilgili koruma faaliyetlerine yönelik olarak koruma ve erken müdahale birimleri oluşturulmalıdır.
- Orman kalitesini arttırmak için verimli tohumlarla yapılması gereken ağaçlandırma çalışmaları, öncelikli olarak ormansız alanlarda yürütülmelidir.
- Güncelleştirilecek bilgiler ışığında oluşturulacak envanterler ile hangi tür ağacın hangi bölgelerde daha iyi yetişeceği saptanmalı, envantere göre şekillenecek bilgiler doğrultusunda kesilmesi gereken yaşlı ağaçlar önceden yetkili kurumlarca belirlenmeli, yetkisiz kişilerce ağaçların kesilmesi engellenmelidir.
- İçinde yaşayan flora ve fauna ile birlikte ormanların ekosistem içindeki önemi, halka daha iyi anlatılmalı, toplumun bu alanlarla bağlantısını kuvvetlendirecek eğitim amaçlı geziler düzenlenmelidir.
- Hazırlanacak etüt ve planlarla ormanlık alanlarda izinsiz yapılaşma ve tarım alanı açma faaliyetlerini önleyici tedbirler alınmalıdır.

#### **4. Kıyılardaki Planlama ve İmar Faaliyetleri Konusunda Yapılması Gerekenler**

Planlama üzerinde kurum ve kuruluşlar arasında yaşanan iletişimsizlik ortadan kaldırılmalı, planlama ve yönetimin kaçınılmaz olduğu konusu geniş halk kitlelerine benimsetilmeli, merkezi ve yerel yönetimlerin aynı bilinç ve anlayışla davranmaları için çalışılmalıdır.

Kıyı alanları planlamasında önemli bir aşamayı oluşturan Çevre Düzeni Planı konusundaki yetki geçişi çözümülenmelidir. Bu planların hazırlanmasında yetersiz olan teknik denetim ve demokratik katılım konuları ele alınmalı ve iyileştirici

düzenlemeler yapılmalıdır. Kıyı beldelerini içine alacak şekilde bölgesel ölçekte yeni bir planlama gerektiği düşünülmelidir.

Sahip olunan tüm kıyıların planları çıkarılmalıdır. Uzun dönemde ise bu planların uygulanabilir olması amaçlanmalıdır. Her belediyenin kendi bünyesinde çalışan teknik yönden yeterli planlama birimleri kurulmalı, kıyı alanlarında yapılan uygulamaların yapılan planlara uygunluğu sağlanmalıdır. Katılımcı, demokratik bir planlama sürecine ulaşmak hedeflenmelidir.

Planlama faaliyetlerinde kıyı alanlarının turistik ve rekreasyonel taşıma kapasiteleri belirlenmeli, ziyaretçi yönetimi uygulamalarına ağırlık verilmelidir.

Kıyı alanlarında; planlara uygun olarak, bu alanların sahip oldukları kaynaklardan en iyi şekilde yararlanılmasını sağlayan, farklı sektörlerdeki kıyı kullanımları arasında koruma ve kullanma dengesini kurmayı amaçlayan, merkezi ve yerel yönetimler, akademik çevreler ve gönüllü kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyon esaslarını ortaya koyan bir planlama hedeflenmelidir.

Mevsimlik nüfus hareketlerinin kıyılarda zorladığı imar faaliyetleri, gerek kıyı bandını gerekse iç kesimleri tamamen kapsayacak biçimde ikinci konut ve diğer turizm yapılanmalarına yönelik bulunmaktadır.

Kıyı yerleşimlerinde yaşaya halkın asgari konut ihtiyacı yeterince karşılanmadan, ulusal kaynaklar ikinci konut talepleri ile büyük ölçüde en fazla iki-üç aylık bir kullanıma ayrılmasına neden olmaktadır. Çözüm, İmar ve plan disiplinine bağlı kalmak, bu tür konutlar için inşa izinlerini etkin ve düzgün bir çevresel etki değerlendirmesinden sonra vermek, bazı bölgelerde inşaat yasakları getirmek ve çevrenin korunması ile ilgili yasal yaptırımları hiç taviz vermeden uygulamakta aranmalıdır.

Kıyıya ilişkin hukuki düzenlemelerle kıyıların toplum yararına açık tutulması ilke olarak kabul edilmekle birlikte uygulamada bazı sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bazı kamusal ve özel kurumların kullanımına ayrılmış kıyı alanları, bu kurumlara üye olan personel dışında kullanılamamakta, bu da toplum kesimleri arasında ayrıcalık yaratmaktadır. Yine bazı kamping işletmelerince işletilen kıyı alanlarına ancak ücret



ödenerek girilebilmekte, durum daha da ileri götürülerek, söz konusu alanlar mülkiyete konu olacak şekilde tel örgü ya da duvarlarla çevrilmektedir. Bu da hem kullanımda ayrıcalık yaratmakta hem de halkın kıyıya ulaşımını engellemektedir.

Toprağın kamu aleyhine kullanımında bir diğer gelişme de özellikle kamu arazisi üzerine yapılan gecekondulara tanınan imar afları ile kıyı beldelerinde yer kapma olgusuna taviz verilmesidir. Her ne kadar bedel ödemedi yapıya sahip olmak mümkün değilse de yerel yönetimlerin haksız edinmeye prim vermemek için yapılaşmaların kontrolü konusuna önemle eğilmeleri gerekmektedir.

Kıyı ve deniz ortamında yer alabilecek limanlar, endüstri alanları, turizm ve rekreasyon alanları, kentsel yerleşmeler, enerji üretim tesisleri, balık çiftlikleri, doğal koruma alanları, tarım alanları, sit alanları ve maden alanlarına ilişkin sektörel talepleri ve tercihleri yansıtan master planlar ekolojik önceliklerle hazırlanmalı ve kıyı alanları planlamasına veri oluşturması sağlanmalıdır.

İmar planları dışında kalan kıyıları da kısmen tahrip edilmektedir. İmar planı dışında kalan alanlar, karayolu ile deniz arasındaki alan karayolu sınır kabul edilerek imar uygulaması dışına çıkarılabilir. İmar dışına çıkarma işlemi, kamulaştırma, bilirkişi raporlarına dayanılarak sağlanacak yasal önlemlere veya mevcut kıyılara yönelik master planları hazırlanarak gerçekleştirilebilir.

Sonuç olarak, kıyı alanlarının planlamasında bugünkü ve gelecek nesillerin kullanımına olanak tanıyacak şartlar oluşturulmalı, bu planlamada toplumsal refah ve ekolojik değerlerin yaşam kalitesini yükseltici olmasına dikkat edilmelidir.

## **5. Yönetim Stratejileri**

Yönetimsel sorumluluk; kurumsal düzenlemeler açısından ulusal, bölgesel ve yerel olmak üzere üç farklı seviyede düzenlenebilir.<sup>261</sup>

Ulusal ölçekte yönetim; gelişme ve kıyı yönetimi politikası ile ilgilidir. Kıyı alanlarının yönetimine ilişkin hukuki düzenlemeler ile kıyı alanlarının yönetimi stratejisinin hazırlanması gereklidir. Bu ikisi birlikte; Kıyı Kanunu ve Kıyı Alanlarının

<sup>261</sup> Bkz. Zerrin Toprak Karaman (2001); "Türkiye'de Kıyı Yönetimine Katılım Analizi", **Türk İdare Dergisi**, Mart, Sayı:430, Ankara.

Yönetimi Kanunu ile düzenlenebilir. Bu yönetiminden sorumlu bir birim olmalıdır (örneğin, Çevre Bakanlığı bünyesinde).

Bölgesel düzeyde; kapsamlaştırılmış, bütünleştirilmiş planlama ve yönetim, bölge yönetimince yerine getirilmelidir. İl Özel İdareleri Birliği ve/veya Belediyeler Birliği bu amaçla kurulabilir. Ancak böyle bir teşkilat, yerel yönetime müdahale sorununu doğurmayacak şekilde vesayet denetimine uygun bir şekilde düzenlenmelidir.

Yerel düzeyde; kapsamlaştırılmış planlama, gelişme ve uygulama yerel düzeyde yer almalıdır. Yerel yönetim, etkili ve hakim bir yönetim yetkisine sahip olmalıdır. Çeşitli yerel yönetimler arası işbirliği için bir uygulama planı geliştirilmelidir.

Sorumlulukların belirlenmesinde, merkezi yönetimin yerel işbirliği içerisinde temel ilkeleri oluşturması, yerel yönetimlerin ise bu temel ilkelerin getirdiği hedefler doğrultusunda kıyı yönetiminde sorumluluk alması ve ilgi grupları ile birlikte bir yönetim programı oluşturması etkililiğin sağlanması açısından önemlidir. Oluşturulacak böyle bir program içinde;\*

- katı atık yönetimi ve kanalizasyon yatırımları ile kanalizasyon sistemi gibi altyapı yatırımlarının iyileştirilmesi,
- çöp ve atıkların azaltılması ve yönetimi,
- toprağın kullanım planlaması ve kentsel gelişmenin yönetimi,
- marinaların geliştirilmesi ve kirlilik etkilerinin azaltılması ve istenmeyen bitki ve hayvan türlerinin kontrolü,
- limanlar, dalgakıran ve iskelelerin konumu,
- kıyının rekreasyonu ve turizm çalışmaları,
- kamunun ortak kullanımına ayrılmış alanların yönetimi,
- yerel topluluğun geliştirilmesi, eğitimi ve sahip çıkılması, toplum tabanlı çalışmaların kolaylaştırılması,
- çevresel koruma ve biyolojik çeşitliliğin korunması,
- nehir ağızlarındaki koyların, denize ilişkin habitatın, endemik bitki ve hayvanların kontrolü ve korunması,
- kıyının estetik değerleri ve kıyının sürdürülebilirliği, gibi konular bulunmalıdır.

---

\* Bkz. Zerrin Toprak Karaman (2001); a.g.m.

Yerel Yönetimlerin karar alma mekanizmalarına sivil toplum örgütlerinin ve üniversitelerin katılımını sağlayacak yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

Yerel yönetimlerin uygulayacağı ekolojik olarak sürdürülebilir kıyı yönetiminin gerektirdiği temel stratejiler şunlardır:

- Kıyı değerlerinin kara ve deniz kısımlarının bir bütün olarak ele alınarak, bu alanlarda yapılacak her türlü faaliyet hakkında koruma ve kullanma dengesine yönelik kararlar üretilmeli,
- Kıyı kaynaklarının kullanım ve korunmasına yönelik objektif, uzun dönemli, gerçek anlamda kamusal yararı sağlayacak projelerin geliştirilmesi,
- Farklı disiplinler arasında bilgi alışverişi arttırılmalı, kıyıya ilişkin bilgiler sürekli güncelleştirilmeli,
- Yerel halkı bilgilendiren ve işbirliğine davet eden katılımcı programlar geliştirilmeli,
- Yerel yönetimlere kıyı kaynaklarının korunmasında başarılı olabilmesi için idari, mali ve eğitsel destek sağlanmalı,
- Yerel yönetimlere, uluslararası düzeyde bilgi alabileceği ve konu ile ilgili yaptıkları çalışmaları paylaşabileceği bir platform yaratılmalı, bunun için gerekli idari ve hukuki düzenlemeler yapılmalı,
- Yerel yönetimlerin rolleri, yetki ve sorumlulukları, açık bir şekilde belirlenmeli,
- Kıyılara yönelik bütün ilgi gruplarının katılımıyla alınacak ortak kararların işbirliği ile uygulanmasını sağlayacak mekanizmalar oluşturulmalı,
- Merkezi yönetim yeniden yapılanma süreci içinde kıyıların kullanımına ilişkin olarak kullandığı yetkileri kademeli olarak yerel yönetimlere devretmeli, merkezi yönetimin öncelikli görevleri, ülke ve bölge bazında yapılacak çalışmalarda koordinatörlük, danışmanlık ve kontrolörlük yapmak olmalıdır.

Ülkemizde ortak uygulama mekanizmalarının hayata geçirilmesinin ön koşulu, bütün tarafların eşit koşullarda konuşup, tartışabileceği, işbirliği oluşturulurken eşit haklara sahip olduğu bir sistemin yaratılmasıdır. Ancak bu yöntemle alınacak kararlar ve uygulanacak modeller sürdürülebilir olacaktır.

## 6. Mevzuat Stratejileri

- Mevzuattaki boşluklar ele alınmalı ve iyileştirici yeni yasal düzenlemelere gidilmelidir. Mevzuattaki yetersizlikler arkasına sığınmak ve mevzuatı yeterli hale getirmek için girişimde bulunmamak olumlu yasal stratejilerin geliştirilmesini önlemektedir.

- Kirlilik ve atık standartları yeniden belirlenmelidir.
- Yasal düzenlemelere aykırı hareket ederek kirlenmeye yol açan kişi, kurum ve kuruluşlara verilecek cezalar ve bu konuda alınan kararlar etkin bir şekilde uygulanmalıdır.

## 7. Finansman Desteğinde Sürdürülebilirlik

Ülkemizde vergi, harç ve benzeri mali yükümlülükler kanunla düzenlendiğinden dolayı, yerel yönetimler vergi koyma yetkisine sahip değildirler. Bu nedenle mevzuat kararlarını yerine getirmede politik baskılara direnerek isteklilik göstermeli ve gönüllülük faaliyetlerini yönlendirmelidir.

### a. Yeni Vergiler ve Var Olan Vergilerde Düzenleme Yapılması

Çevre koruması ile ilgili vergiler, faaliyetlerinden dolayı negatif dışsallık yaratanlara yönelik uygulanan ve dışsallıklara piyasa içi çözüm elde edilmesi amacını güden mali araçlardır.

Atık standartlarının aşılması, yasal düzenlemelere bağlı olarak para cezası ve uyarı gündeme getirmektedir. Ceza her ne kadar bir engelse de yasal düzenlemelere çoğu kez uyulmamaktadır. Yani alınan vergiler, yasa ile atık fazlasının fiyatlandırılması anlamına gelmektedir. Atık standartlarının aşılması durumunda alınacak yeni bir atık vergisi, firmaların kirlenme bedellerini arttıracak, firmalar kirlilik bedellerine tüketiciler sayesinde katlanacakları için, üretilen malların satın alınmasında tüketicilere kirlilik harcı tahakkuk ettirilecek, bu nedenle mallara yönelik olan talebin azalması, üretimi ve kirlilik miktarını azaltacak, bu da sosyal maliyetleri olumlu yönde etkileyebilecektir.

Ayrıca kirliliğin ortaya çıktığı ve etkilerinin arttığı ortamda kirlilik kaynakları biliniyorsa, kanalizasyon ağının tamamlanması, sanayi kuruluşlarının atık sistemi kurmaları ve çalıştırmaları gibi çeşitli kurumsal düzenlemeler ile kirlilik azaltılabilir. Ayrıca doğrudan düzenleme, yasaklar, zarar için yasal sınırlandırmalar, sübvansiyon veya zarardan koruma için teşvik, yatırım için birleşme gibi uygulamalar sosyal maliyetleri azaltacaktır.

Vergi, "çevreyi kirletme hakkı" olarak düşünülmemelidir. Buna göre, kirlilik standartları aracılığı ile kirleticinin işlevini doğrudan kısıtlamak ve en uygun "kirlilik değerlerine" ulaşabilmek için kirlilik harç ve vergileri uygulamak etkili bir metot olarak düşünülmalıdır.<sup>262</sup>

Ancak, harçların ve cezaların, gelir elde etmek için kesin ve tek araç olarak görülmesi de çözüm değildir. Dar gelirli kesimlere kirlilik için uygulanacak ek ödentiler, ek bir "yüktür". Elde edilen gelirlerin bir fonda toplanıp amaca uygun harcanması konusunda halkta eski uygulamalardan doğan güvensizlik bulunabilir. Bununla beraber, düşük kalkınma hızı, ekonomik durgunluk, kamu harcamalarındaki kısıntılar, bütçe dışı yeni finansman kaynakları yaratmayı zorunlu hale getirmiştir.

Kirletenler, ekonomik bakımdan güçlü olabilecekleri gibi yetersiz ekonomik güce de sahip olabilirler. Rantı düşük alanlarda yerleşenler de geçeköndü yerleşimleri ve iş çevresi olarak kirlilik yaratmaktadırlar. İş yerlerinde ise firmalar, iş temin etmekte ve tüketiciyi fazla etkilemeyen fiyatta mal temin edebilmektedir. Kirlilik nedeniyle bu tasarruflara karşı çıkmak yerine ıslah ve mali yardımda bulunmak gereklidir.

Suyun kullanımı veya kültür ve tabiat varlıklarının korunması gibi çeşitli konularda tüketicinin maliyetlere katılımı sonucunda elde edilen toplumsal kârlılık, ödemelerdeki istekliliği arttıracaktır. Tüketicie veya hemşehriye ödettirilen ödentilerin olumlu sonuçlarının görülmesi, istekliliği etkileyecektir.

---

<sup>262</sup> Zerrin Toprak Karaman (1992); a.g.m, s.134.

Çevresel maliyetlere tüketicilerin katılımı sonucunda elde edilen toplumsal kârlılık, İzmir Körfezi'nin daha temiz olması sonucunda, tabiat varlığımızın korunmuş olması, İzmir halkının daha sağlıklı bir havayı teneffüs edebilmesi, daha mavi bir körfezi izleyebilmesi hatta İç Körfez'de denize girilebilmesidir. Elde edilecek böyle bir toplumsal kârlılık, körfezdeki kıyı kullanımları için vergi ödeme şeklinde çevresel maliyetlere katılma istekliliğine yansiyacaktır.

### **b. Yerel Fonlar Oluşturulması ve Var Olan Fonların Düzenlenmesi**

Fon uygulamasına, bütçe ilkelerinin ekonomik ve mali esnekliğe imkan vermeyen bürokratik engel veya sınırlamalarından kurtulmak, uzun formalitelere gerek kalmadan ani kararlar almak gibi nedenlerle gidilmiştir.<sup>263</sup>

Ülkemizde fon sayısındaki artış, fonların kaynak ve harcamalarındaki hızlı gelişme, bütçeden karşılanamayan harcamaların giderek fon sistemine kaydırılması; mali sistemin ve bütçe birliğinin bozulmasına ve kaynakların etkin kullanılmamasına yol açarak maliye politikasının etkinliğini azaltan bir sürece dönüşmüştür.

Fonların kamu maliyesinin disiplinini bozucu etkilerinin giderilerek zaman içinde tasfiye edilmeleri çeşitli dönemlerde önerilmiştir. Nitekim 01.01.2002 tarihinden geçerli olmak üzere uygulanmakta olan bazı fonlar tasfiye edilmiştir. Bu fonlar içinde yerel yönetimlere ayrılan paylar da bulunmaktadır.

Çevre sorunlarına tahsis edilmiş olan Çevre Kirliliğini Önleme Fonu, 21.02.2001 tarihli ve 4629 Sayılı "Bazı Fonların Tasfiyesi Hakkında Kanun"<sup>264</sup> ile tasfiye edilmiştir. Tasfiye edilen diğer fonlar gibi bu fonun gelirleri de toplanmaya devam edilecek, ancak toplanan gelirler genel bütçe gelirleri olarak kabul edilecek ve tahsilatı yapanlarca bütçeye gelir yazılmak üzere Çevre Bakanlığı Merkez Saymanlığı hesabına yatırılacaktır.

---

<sup>263</sup> Fevzi Devrim (1998); **Kamu Maliyesine Giriş**, 3.Baskı, İzmir, s.190.

<sup>264</sup> 03.03.2001 Tarihli 24335 Sayılı Resmi Gazete, 21.02.2001 tarihli ve 4629 Sayılı "Bazı Fonların Tasfiyesi Hakkında Kanun".

Yapılan düzenlemeler bir bütün olarak değerlendirildiğinde, fon uygulamalarının daha merkezîyetçi bir anlayış içinde değiştirildiği görülmektedir.

Önemli olan yerelliktir, ancak Türkiye’de gelirlerin merkezde toplanması ve toplanan gelirlerden ayrılan payların yetersizliği, yerel inisiyatifi gücendirmektedir. Bu anlamda yerel düzeyde oluşturulacak fonlar, gelir kaynakları yetersiz olan yerel yönetimler için etkili bir araç olabilir.

Bu düşünceden hareketle kıyı alanlarında koruma-kullanma dengesinin sağlanmasına yönelik etkili bir kıyı yönetimi için yerel bir fon oluşturulması gerekmektedir. Bu fonun kullanımında yerel yönetimlerin sahip olduğu yetkiler açık bir şekilde ortaya konmalıdır. Yerel yönetimlerin sorumlulukları netleştirilmeli, ayrıca yasal bakımdan temel oluşturacak hukuki bir düzenleme oluşturulmalıdır.

Oluşturulacak fon, genel bütçeden yapılan aktarımlar ile yerel yönetimlerin bütçelerinden ayrılan paylardan oluşabilir. Fon ayrıca, kirlilik kontrol ve altyapı yatırımlarının finansı ile kısmen sanayi sektörüne ve genellikle kullanıcılara dayandırılabilir. Finansman ve koruma amaçlı destekler, gönüllü çevre gruplarından gelen finans kaynakları ile belli alanların ziyaretinden sağlanabilir. Ayrıca şans oyunu, veya ikramiye gelirlerinden de fonlara pay alınabilir.

### **c. Çevre Vakıflarının Arttırılması**

İzmir Valiliği bünyesinde 28.09.1990 tarihinde kurulmuş olan “İzmir Valiliği Çevre Koruma Vakfı”, 1992 yılında “Körfezi Biz Kirlettik Biz Temizleyelim” kampanyasını açmış ve körfezin temizlenmesi amacıyla gelir elde etmeyi amaçlamıştır. Vakfa ait paralar, kamusal destekler ve gönüllü bağışlardan oluşmaktadır. Valilik yetkilileriyle yapılan görüşmede alınan bilgiye göre vakıf gelirlerinin büyük bir kısmı, kamu kurum ve kuruluşlarının desteklerinden oluşmaktadır. Ancak bu paralar yine de vatandaştan kesilmektedir. Örneğin TEK’in veya İZSU’nun vakfa yaptığı bir yardım, kent halkının ödemiş olduğu faturalardan yapılan kesintilerden oluşmaktadır. Yine İzmir Valiliği Çevre Koruma Vakfı tarafından motorlu araç sahiplerinden egzoz ölçüm bedeli olarak yılda 1 kez alınan ve 2001 yılı

için 4.000.000 TL. tutarındaki para, vakfın hesabına yatmaktadır.<sup>265</sup> Bu miktar, İzmir'de bulunan motorlu araç sayısı göz önüne alındığında oldukça önemli bir kaynaktır.

İzmir ölçeğinde yeni vakıflar kurulmalıdır. Bu yeni vakıfların kurulabilmesi için özel vakıfların kuruluş prosedürü daraltılmalı, bürokratik engeller yumuşatılmalı ve bu tür vakıfların işleyişini kolaylaştıracak yeni yönetmelikler çıkarılmalıdır. Bununla birlikte merkezden vakıflara maddi destekler sağlanmalıdır.

## 8. Eğitim Konusunda Yapılması Gerekenler

- Standart tespitleri, kontrol faaliyetleri ile bilginin yaygınlaşması, örgütlenme ve tazmin ve kontrol gibi konularda "bilgi yöntemi" ve kaynaklar ölçülü kullanılmalıdır.
- Bilim, teknik ve mesleki konularda yetişmiş insan gücüne ihtiyaç duyulması nedeniyle bilgi aktarımına daha çok önem verilmeli ve nitelikli işgücü yaratılmalıdır.
- Bilgi sürekli olarak izlenmeli, kontrol edilerek güncellenmeli, güncelleştirilen bilgiler doğrultusunda yeniden planlama yapılmalı, ve bu bilgi sürekli desteklenmelidir.
- Etkili çevre sağlığı üniteleri kurulmalıdır.
- Kıyı yönetimi konusunda çok sınırlı kalan bilgi aktarımını yaymak amacıyla, lisans ve yüksek lisans düzeyinde oluşturulacak programlar dahilinde kıyılara yönelik verilecek eğitimin belirli üniversitelerde yaygınlaştırılması gerekmektedir.
- Meslek içi eğitimin yaygınlaştırılması için kurumsal bir yapının kurulması zorunludur.
- Sivil toplum kuruluşlarının üniversiteler ile arasındaki koordinasyonu geliştirmek, bu kuruluşların bilgi üretimine katkılarının sağlanabilmesi açısından gereklidir. Bunun için gerekli olan projeleri hayata geçirecek finansal ve yasal destek sağlanmalıdır.

<sup>265</sup> İzmir İlinde Egzos Gazı Ölçümü Konusunda Uygulanacak Esaslarla İlgili Tebliğ (2000); <http://www.izmircevre.gov.tr/cevre/teblig7.htm>.



## SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kıyı alanlarının sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde yönetiminde açıkça, bir kurumsal sorun, bir yönetim sorunu söz konusudur. Her şeyden önce kıyı alanlarının sürdürülebilir bir biçimde planlanması ve yönetimi, ve bu çerçevede, deniz ve karasal kıyı kaynaklarının korunması ve kirliliğin önlenmesi işlevi kimin tarafından yerine getirilecektir? sorusuna cevap aranmalıdır. Çözüm, basit bir koordinasyon yetkisi ile sınırlı değildir. Çok yönlü bir entegrasyon gerektiren, zorunlu, yaptırım gücü olan bir planlama başlangıç noktası olmalıdır. Entegrasyon bir yandan ekonomik faaliyet alanları ile kıyı ile denizler arasında, bir yandan da bu alanlarla ilgili özel ve kamu kişi ve kuruluşlar arasında sağlanmalıdır. Kısacası "kıyı yönetimi" ile görevli ve yetkili bir kurumun ortaya çıkması gereği vardır. Böyle bir kurumun ortaya çıkması varolan idari yapıyı değiştirici nitelikte olacaktır. Böyle bir davranışın kolay olmadığı ancak yerelden merkeze giden bir anlayıştan kaynaklanması gerektiği ortadadır.

Ülkemiz açısından son derece önemli bir doğal kaynak olan kıyıların korunması ve yönetilmesi özel anlamda değil, genel anlamda bir çalışmayı gerekli kılmaktadır.

Kıyı alanları için, üretimin çevre maliyetleri hesapları yapılarak, bu beldelerdeki yatırımlar ve çevre tahribatı arasındaki ilişki, gerçekleştirilecek yatırımlarda dikkate alınmalıdır. Aksi takdirde zaten yeterli kaynağa sahip bulunmayan yerel yönetimler, yetersizliğe paralel olarak yazın hızla artan nüfusa yeterli hizmet götürememekte ve amaç olarak saptanan "kamu yararı" ilkesi tam olarak yerine getirilememektedir.

Kıyıların kamu malı olması, keyfi davranışı kolaylaştırıcı bir unsur kabul edilmemelidir. Yönetimin etkin önlemler ve gerekirse cezai tedbirler almasının yanı sıra, vatandaşlar da kıyıların her yönüyle korunmasını ve dolayısıyla ekolojik dengenin sağlanmasını bir insanlık görevi bilmeli, kendisinde doğayı tahrip edecek bir hak görememelidir.

Bu bakış açısından hareketle, kıyı alanlarının doğal kaynakları, kapasitesi ve benzeri durumlarının dikkate alınarak imar planlarının yapılması ve korunmasının

yerel yönetimlerden istenmesi konunun bir yönüdür. Bu amaçla uygulanacak politikalar, planlar, işletme yöntemleri ve teknikleri konularındaki yeniliklerin başında halkın tutum ve davranışlarıyla destekleyici katılımı gelmektedir. Başarıda bu tutumun önemi büyüktür.

Bu çalışmada, kıyı alanlarının Türkiye'deki gerçekleri ile İzmir Körfezi özelindeki sorunları ele alınmaya çalışılmıştır. Kıyıların deniz ve kara alanları ve bu alanlardaki sorunlarıyla birlikte değerlendirilmesi gereken doğal kaynak olduğu her fırsatta değerlendirilmiştir.

Sorunlar ortaya atılmış, yapılan yanlışlıklar göz önüne serilmiş ve olması gerekenler iyiye ve doğruya ulaşma adına öneriler halinde yansıtılmaya çalışılmıştır. İzmir Körfezi kıyı alanlarının, etkin ve bütünleşik bir anlayışa dayanan yönetimlere ihtiyacı olduğundan hareketle, uzlaşmacı ve dayanışmacı bir yönetsel çizgiyi öngören karşılıklı etkileşim modeli ortaya atılmıştır. Bu modelin vücuda gelmesi ancak yasal düzenlemelerle mümkündür. Yani modele ilişkin teşkilat yapısı bir kanun çalışmasıdır.

Model ile önerilen, İzmir Körfezi kıyılarına ilişkin yerel ölçekte yapılacak çalışmaların detaylandırılması, bunların plan ve projeler yansıtılması, uygulanması ve izlenmesi amacıyla görevlendirilecek veya oluşturulacak birimlerin belirlenmesi, bu birimlerde ilgili kurum ve kuruluş temsilcileri, yerel yönetimler, ilgili meslek odaları ve sivil toplum kuruluşları temsilcileri, üniversiteleri ve yerel halkın katılımını sağlamak, kıyı alanlarının planlanması ve yönetimini gerçekleştirmek üzere yasal, teknik, idari ve mali düzenleme yapılması gerekliliğidir.

Unutulmamalıdır ki, bu kent hepimizindir. Yaşamak istiyorsak, yaşatmak istiyorsak, kıyısız değerlerimizi geleceğe miras olarak bırakmak istiyorsak el ele vermek mecburiyetindeyiz. Kıyılarımızı sürdürülebilir kılmak, görevimiz olduğu kadar gelecek nesillere bırakmak zorunda olduğumuz bir mirastır.

## KAYNAKLAR

- AKDENİZ, Halil (1998); "Kıyının Tüzel Yapısı ve Bu Yapıyı Belirleyici Yargısal ve Yönetimsel Kararlar", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara.
- AKKAYA, M.Ali vd. (1998); "Kıyı Alanlarının Rasyonel Kullanımı ve Yönetiminde Kamu Yararı İlkesi", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara.
- AKKOYUNLU ERTAN, Kuvılcım (1998); "Çevre Etiği", **Amme İdaresi Dergisi**, Cilt:31, Sayı:1, Ankara.
- AKYARLI, Adnan (1994); "Kıyı Bölgesi Yönetimi Açısından Turizm Olgusu ve Kuşadası", **Kıyı Sorunları ve Çevre Sempozyumu**, Belediye Yayınları No:7, Kuşadası.
- ALP, Ahmet Vefik (1998); "Çevre ve Kentleşme", **Karadeniz Teknik**, Yıl:3, Sayı:8.
- ALPAN, Sema (1991); "Kent Planlamada Yeni Gündem: Çevre ve Katılım-Tartışmalı Teknik Toplantı", **TMMOB Şehir Plancıları Odası, Belediyeler Planlama Hizmetleri Vakfı**, Yayın No:73, Ankara.
- Anayasa Mahkemesi Kararı (1992); **Çağdaş Yerel Yönetimler**, Cilt:1, Sayı:2, TODAİE, Ankara.
- ARAPKİRLİOĞLU, Kumru (1997); "Kıyı Yönetimleri ve Çevre Duyarlı Planlama Yaklaşımı", **Türkiye Kıyıları'97** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları I. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara.
- ARKON, Cemal (1989); **İkincil Konutlar:Sorunları ve Potansiyelleri İle Planlama İçerisindeki Konumu (İzmir Örneği)**, İzmir.
- ARKON, Cemal (1995); "Kent Planlamanın Yeni Tartışma Alanları, Değişen Toplum Beklentileri ve İzmir'in Büyüme Sorunları", **II. Uluslararası İzmir Sempozyumu**.

- ARUOBA, Çelik (1992); "Çevre Ekonomisi, Gelişme Ekonomisi", **İnsan Çevre Toplum**", Yay. Haz:Ruşen Keleş, İmge Kitabevi, Ankara.
- ASMAZ, Hasan (1996); "Kıyıların Korunması", **Tabiat ve İnsan**, Sayı:2, Ankara.
- ASMAZ, Hasan (1996); "Kıyı Kullanımındaki Sorumluluk", **Tabiat ve İnsan**, Sayı:3, Ankara.
- ATAY, Çınar (1978); **Tarih İçinde İzmir**, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayını İzmir.
- Avrupa Birliği Genel Sekreterliği (2001); **Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı**, Ankara.
- Avrupa Topluluğu (1979); "**Avrupa'da Çevre Sorunları**", Avrupa Topluluğu Komisyonu Yayını, Ankara.
- Avrupa Yerel Gündem 21 Planlama Rehberi.
- AYBERK, Savaş (1995); "Kıyı Ekosistemlerinin Özellikleri ve Önemi", **Karadeniz Çevre Konferansı**, (28-30 Haziran 1995) Karadeniz Çevre Vakfı Yayını, Ankara.
- BAŞOL, Koray-GÜMÜŞ, Nevzat (1993); **Ege Bölgesinin Doğal Ortam Koşulları ve Doğal Kaynakları**-SEGES Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar-2, ESİAD Yayınları, No:93.
- BATUM, Süheyl ve YÜZBAŞIOĞLU, Necmi (1993); **Anayasa Hukukunun Temel Metinleri**, Beta Yayınları, İstanbul.
- BAYKAN, N.Orhan (1994); "Ege Kıyı Şeridi Yerleşimlerinde Yeraltısuyu Tuzlanması",**Kıyı Sorunları ve Çevre Sempozyumu**, Belediye Yayınları No:7, Kuşadası.
- BERKES, Fikret-KIŞLALIOĞLU, Mine (1990); **Ekoloji ve Çevre Bilimleri**", Remzi Kitabevi, İstanbul.
- BİLSEL, Cana (2001); "Danger Prost Planı ve Le Corbusier'nin Nazım Plan Önerisi", **domus 'm**, Şubat Sayısı, İzmir.
- BİNBOĞA, Sinan (1994); "**İzmir Körfezi'nin Dünü, Bugünü, Yarını**", DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Anabilim Dalı, Deniz Jeolojisi ve Jeofiziği Programı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Birleşmiş Milletler Habitat II Konferansı (1996); "**Sürdürülebilir İnsan Yerleşmeleri Yolunda**", İstanbul.

- BROWN, Lester R. vd. (1998); **Gezegemizi Kurtarmak-Küresel Ekonominin Çevresel Olarak Sürdürülebilirliği**, Tübitak-Tema Vakfı Yayınları, Çev.Sinem Gül, Ankara.
- CANYURT M.Ali - CİRİK Şükran (1998); "Çevre ve Canlı Türleri", İzmir'in Kentleşme-Çevre-Göç Sorunları ve Çözüm Önerileri, Çevre Raporu, Cilt:2, İzmir.
- ÇAKMAK, Lütfi – DEMİR, Tuncay (1997); "Su Kirliliği ve Etkileri", Çevre ve İnsan, Sayı:36, Ankara
- ÇALGÜNER, Tahir (1999); "Sürdürülebilir Kalkınma mı? Dayanılabılır Kalkınma mı?", Çevre ve İnsan, T.C. Çevre Bakanlığı, Sayı:43, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (1996); "Deniz Ulaştırması", **Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (1998); **Ulusal Çevre Eylem Planı**, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (2000); **Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005**, Ankara.DEVRİM, Fevzi (1998); **Kamu Maliyesine Giriş**, 3.Baskı, İzmir.
- DEVİRİM, Fevzi (1998); **Kamu Maliyesine Giriş**, 3.Baskı, İzmir.
- DİNÇER, Uğur (1991); "Çevre Sorunları ve Sanayi", **İstanbul Sanayi Odası Dergisi**, Sayı:308,İstanbul.
- DOĞAN, Ertuğrul ve ERGİNÖZ Murat Aykaç (1997); **Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması**, Arion Yayınevi, İstanbul.
- Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü (1998); **1994-1998 İzmir Körfezi Deniz Araştırmaları-1997 Yılı Raporu**, İzmir.
- Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü (1998); **İzmir Körfezi'nin Hidrodinamik ve Kirletici Dispersyonu Modellemesi Projesi Final Raporu**, İzmir.
- Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü (2001); **Büyük Kanal Atıksularının İzmir Körfezi'nde İzlenmesi Projesi - II.Ara Rapor**, İzmir.

- DURUKAN, Meltem (1997); "Kıyı Alanları Konusunda Ulusal Mevzuat ve İdari Yapı", **Türkiye Kıyıları'97**, Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara.
- DÜNDAR, Yılmaz (1997); "Kıyı Yönetiminde Enformasyonun ve Yerel Yönetimlerin Önemi", **Kıyı Sorunları ve Çevre Sempozyumu**, Belediye Yayınları No:7, Kuşadası.
- Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu (1989); **Ortak Geleceğimiz**, Çev: Belkıs Çorakçı, TÇSV Yayını, Ankara.
- EKE, Feral (1993); "Türkiye'de Kıyı Kullanımı Politikaları ve Mevzuatın Gelişimi", **Kıyılarımız Semineri**, S:61, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü Yayını, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı.
- EKE, Feral ve KARAASLAN, Şule (1997); "Kıyı Mevzuatına ve Uygulamasına Eleştirel Bir Bakış ve Bazı Öneriler", **Türkiye Kıyıları'97**, Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara.
- EKİNCİ, Oktay (1991); "Kıyı Yağmasında Yeni Boyutlar", **Çevremiz de Demokrasi Bekliyor**, E Yayınları, İstanbul.
- EKİNCİ, Oktay (1992); "Kıyıları ve Toplum Yararı", **İnsan, Çevre ve Toplum**", Yay. Haz:Ruşen Keleş, İmge Kitabevi, Ankara.
- EKİNCİ, Oktay (1994); **Çevreciliğin ABC'si**, Simavi Yayınları, İstanbul.
- EKİNCİOĞLU, İlhan vd. (1998); "Coğrafi Bilgi Sistemi: İzmir'de Coğrafi Bilgi Sistemi Kurulması", **İzmir'in Kentleşme-Çevre-Göç Sorunları ve Çözüm Önerileri**, **Kentleşme Raporu**, Cilt:1, İzmir.
- EMREALP, Sadun (1999); "Yerel Gündem 21 Sürecinde Kadınlar ve Gençler" (Önsöz); **Siyasette Kadınlar ve Gençler**, İzmir.
- ERDAL, Selma (1991); "Sürdürülebilir Bir Ekonomik Kalkınmanın Sağlanmasında Eğitimin Rolü", **Ekonomik Büyüme ve Çevre Korunması-İnceleme Yarışması IV**, YASED, İstanbul.
- ERDOĞAN, İrfan-EJDER, Nazmiye (1997); **Çevre Sorunları; Nedenler, Çözümler-Egemen ve Marksist Anlayışın İlettikleri Üzerine**, Doruk Yayınları, Ankara.

- ERTAN, Birol (1998); "Ekopolis Çevre ve Kent İlişkisi Temelinde Yaşanabilir Kent İçin Düşünceler", **Karadeniz Teknik**, Yıl:3 Sayı:8.
- ERTAN, Birol-AKKOYUNLU Kıvılcım (1991); "Çevre ve Sürdürülebilir Kalkınma", **Mülkiyeliler Birliği Dergisi**", Ankara, Sayı:133.
- ERTAŞ, Şeref (1997); **Çevre Hukuku**, D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Döner Sermaye İşletmesi Yayınları, No:78, İzmir.
- FİLİBELİ, Ayşe (1995); "Atıksu Arıtma Tesisleri ve Çevresel Etki Değerlendirmesi", **Çevresel Etki Değerlendirmesi**, D.E.Ü. Çevre Araştırma ve Uygulama Merkezi&TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İzmir Şubesi, İzmir.
- FİSUNOĞLU, Mahir (1998); "Sürdürülebilir Kalkınma ve Ekonomi", **"Sürdürülebilir Kalkınmanın Uygulanması"**, TÇSV Yayını, Ankara.
- FİSUNOĞLU, Mahir (1989); **Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı Bildirileri**, TÇSV Yayını, Ankara.
- GÖKÇEER, Fikri (1994); "Şehirlerimizde Sürdürülebilir Gelişmenin Değişim Yönleri", **Çağdaş Yerel Yönetimler**", Cilt:3, Sayı:2, TODAİE, Ankara.
- GÖKYİĞİT, A. Nihat (1997); "Çevre ve Sanayileşme", **Egevizyon**, Yıl:5, Sayı:18, ESİAD, İzmir.
- GÖNENÇİL, Barbaros (1998); "Turizm Merkezlerinin Kıyı Kullanımı Açısından Etkilerine Bir Örnek", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara.
- GÖRGÜLÜ, Zekai (1989); "Kıyı Yerleşmelerimizde Fiziksel Planlama", **Türkiye'de Son On Yılda Turizm Yapıları Uygulamaları Sempozyumu**, Yıldız Üniversitesi, 6-7 Nisan 1989, İstanbul.
- GÜLEZ, Sümer (1997); "Kıyısız Alanların Koruma-Kullanma Yönünden Bütüncül Planlaması", **Türkiye Kıyıları'97**, Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara.
- GÜLTAY, Nilgöl (1992); **İzmir Körfezi Nasıl Kurtulur?**, İzmir.

- GÜNEŞ, Şule vd. (1998); "Rio Sonrası Entegre Kıyı Alanları Yönetimi, Türkiye Deneyimi", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara.
- HAMAMCI, Can (1995); "Kıyılar, Doğal Çevre ve Kıyı Korumacılığı", **Tabiat ve İnsan**, Sayı:2, Ankara.
- HAMUROĞLU, Mehmet (1998); "Kordonyolu'nun Beklenen Sonu", **Ege Mimarlık**, Mimarlar Odası İzmir Şubesi, Mart Sayısı, İzmir.
- ICLEI (1997); **Avrupa Yerel Gündem 21 Planlama Rehberi**, Çev.T.Albayrak, G.Celik,G.Okyay, Bursa.
- IULA (1995); **Çevre Terimleri Sözlüğü**, İkinci Baskı, İstanbul.
- İŞBİR, Eyüp G. (1991); **Şehirleşme ve Meseleleri**, Gazi Büro Yayınları, II. Baskı, Ankara.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi (1998); **1998 Yılı Faaliyet Raporu**, İzmir.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi (2000); **Kordonboyu 2000**, İzmir.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü (2000); **İzmir Konak-Alsancak Limanı Arası Kıyı Kesimi Koruma Planı**, İzmir.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi İZSU Genel Müdürlüğü (2000); **İzmir Kanalizasyon Projesi**, İzmir.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi İZSU Genel Müdürlüğü (2000); **2000 Yılı Faaliyet Raporu**, İzmir.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi İZSU Genel Müdürlüğü adına D.E.Ü. Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü (1999); **İzmir Atıksu Arıtma Tesisi Deşarjı Alternatiflerinin Deşarj Bölgesi Yakın Alanında Oluşturacağı Etkilerin Araştırılması Raporu**, İzmir.
- İzmir Ticaret Odası (1996); **İzmir Stratejik Planı (1996-2002) Kalkışa Geçiş Dönemi**, İzmir.
- İzmir Yerel Gündem 21 (1998); **Yerel Gündem 21 Rehberi**, İzmir.
- KAHRAMAN, Nüzhet (1994); "Sürdürülebilir Kalkınma ve Turizm", **I. Turizm Sempozyumu**, İzmir.



- KAHRAMAN, Nüzhet (1997); "Sürdürülebilir Turizm Gelişmesi", "**Sürdürülebilir Kalkınmanın Uygulanması**", TÇSV Yayını, Ankara.
- KAPDAŞLI, Sedat (1995); **Kıyı Mühendisliği**, İzmir.
- KARABEY, Haydar (1978); **Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi** (Yayınlanmış Doktora Tezi), M.S.Ü.Yayın No:2, İstanbul.
- KARACA, Hayrettin (1995); "Sürdürülebilir Bir Yaşam İçin İnsan Verimliliği", **Yeni Türkiye**, Yıl:1, Sayı:5, Ankara.
- KARACA, Hayrettin (1998); "Sürdürülebilir Kalkınma Yerine Sürdürülebilir Yaşam", **İSO Dergisi**, Sayı:388, İstanbul.
- KEATING, Michael (1993); **Değişimin Gündemi**, UNEP Türkiye Komitesi Yayını, Ankara.
- KELEŞ, Ruşen (1997); **Kentleşme Politikası**, İmge Kitabevi, 4. Baskı, Ankara.
- KELEŞ, Ruşen-HAMAMCI, Can (1993); **Çevrebilim**, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara.
- KIRMIZ, Ayten ve AYAZ, F.Ahmet (1992); "Yağmalanan Kıyılar, Bozulan Doğa, Buna Paralel Olarak Tükenen Türler ve Ortamlar", **Çevre Kirliliği ve Kontrolü**, I. Uluslararası Çevre Koruma Sempozyumu Bildirileri, 2.Cilt, İzmir.
- KOCASOY, Günay (1991); "Çevre Kirliliğine Genel Bakış", **Atıksu Arıtma Sistemleri**, İstanbul
- KULELİ, Ömer-SONAT, Arslan vd.; "Türkiye'de Çevre", **Türkiye'nin Sorunları Dizisi-13**, Yeni Yüzyıl Kitaplığı, İstanbul.
- KULELİ, Tuncay (1994); "Kıyı Yönetimi ve Sorunları", **Kıyı Sorunları ve Çevre Sempozyumu**, Belediye Yayınları No:7, Kuşadası.
- KUTLU, Özgür (1998); "Çevresel Kıyı Yönetimi İçin Bilgi Sistemleri", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara.
- MEŞHUR, Murat (1995); "Çevre Duyarlı Planlama", **Yeni Türkiye**, Yıl:1, Sayı:5, Ankara.
- OECD (1993); "Coastal Zone Management", **Integrated Policies**, Paris.

- OECD (1993); "Integrated Coastal Zone Management and Living Marine Resources", **Integrated Policies**, Paris.
- ONGAN, Semra Ener-Danışman (1997); **Arazi Kullanımı ve Kıyı Alanlarının Yönetimi-Ulusal Çevre Eylem Planı**, DPT Yayınları, Ankara.
- ORTAÇEŞME, Veli vd. (1998); "Olimpos-Beydağları Sahil Milli Parkı Örneğinde Türkiye'de Kıyı ve Deniz Parkları", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara.
- ÖNAL, I. – NURAY, A. (1997); "Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi ve Sorunları", **Türkiye Kıyıları'97**, Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara.
- ÖRS, Seyhun (1998); "Kıyı Alanları Yönetimi ve Mahalli İdarelerin Reformu Yasa Tasarısı", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara.
- ÖZAYDIN, Gülşen ve ÖZAYDIN, Levent (1998); "Kıyı Yönetiminde Bütünleştirilmiş Kentsel Gelişme Stratejileri", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara.
- ÖZER, Öznur vd. (1991); "Doğal Kaynakların Kullanımında Koruma-Kullanma Dengesi ve Çevresel Etki Değerlendirmesi", **Türkiye Jeoloji Kurultayı Bülteni-6**, Ed.Tuncay Ercan, TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası, Ankara.
- ÖZHAN, Erdal (1996); "Coastal Management in Turkey", **Ocean&Coastal Management**, Vol.30, Nos:2-3, Northern Ireland.
- ÖZHAN, Erdal (2001); "Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi İçin Avrupa Stratejisi" **Bütünleşik Kıyı Yönetimi Alt Grubu Raportör Raporu**, Deniz ve Denizaltı Kaynaklardan Yararlanma Teknolojileri Çalışma Grubu, Tübitak, Ankara.
- ÖZKAN, Noyan (1995); **Doğa Koruma Rehberi**, Nar Yayınları, İstanbul.
- ÖZKAN, Noyan (1998); "Çevre Hukuku ve İzmir Uygulaması-İzmir Kordonyolu Projesi", **İzmir Barosu Dergisi**, Nisan, Sayı:2, İzmir.

- POSTEL Sandra (1993); "Susuzluk Sorunu", **Dünyanın Durumu**, World Watch Enstitüsü Raporu, Tema Vakfı Yayınları, No:4, Ankara.
- RESMİ GAZETE, **11.08.1983 Tarihli ve 18132 Sayılı**; 09.08.1983 tarihli ve 2872 Sayılı Çevre Kanunu.
- RESMİ GAZETE, **10.09.1983 Tarihli ve 18161 Sayılı**; 08.09.1983 tarihli v 2886 Sayılı Devlet İhale Kanunu.
- RESMİ GAZETE, **17.04.1990 Tarihli ve 20495 Sayılı**, 3621 Sayılı Kıyı Kanunu.
- RESMİ GAZETE, **03.08.1990 Tarihli ve 20594 Sayılı**, 3621 Sayılı Kıyı Yasası'nın Uygulanmasına Dair Yönetmelik.
- RESMİ GAZETE, **11.07.1992 Tarihli ve 21281 Sayılı**, 3621 Sayılı Kıyı Yasası'nda Değişiklik Yapılmasına Dair 3830 Sayılı Yasa.
- RESMİ GAZETE, **17.05.1995 Tarihli ve 21937 Sayılı**.
- RESMİ GAZETE, **27.07.1996 Tarihli ve 22709 Sayılı**, 03.08.1990 Tarih ve 20594 Sayılı Resmi Gazete'de Yayınlanan Kıyı Yasası'nın Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik.
- RESMİ GAZETE, **04.11.2000 Tarihli 2420 Sayılı**, Çevre Düzeni Planlarının Yapılması Esaslarına Dair Yönetmelik.
- RESMİ GAZETE, **03.03.2001 Tarihli 24335 Sayılı**, 21.02.2001 tarihli ve 4629 Sayılı "Bazı Fonların Tasfiyesi Hakkında Kanun.
- RESMİ GAZETE, **17.03.2001 Tarihli ve 24345 Sayılı**, İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik.
- SAMSUNLU, Ahmet (1990); "Çevre Konularına Genel bir Bakış", **Çevre ve İnsan**, Sayı:12, Ankara.
- SEYMEN, Ülker Baykan (1996); **Türkiye'de Kıyı Yerleşmelerinde Tatil Konutları**, T.C.Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı Konu Araştırmaları Dizisi:17, Ankara.
- SIVALIOĞLU, Hüsnü (1998);"Çevre Kalkınmanın Hem Kaynağı Hem Sınıridir", **İşveren**, C:36, Sayı:7.
- SUR, Haydar vd. (1998); "Su Kirliliği Sorunu ve Çözüm Önerileri", **Standart Ekonomik ve Teknik Dergi**, Yıl:37, Sayı:438.

- ŞENGÜL Fisun vd. (1986); "İzmir Yöresindeki Yüzeysel Sularda Deterjan ve Fosfor Kirliliği", **Çevre 86 Sempozyumu, 2-5 Haziran**, İzmir.
- ŞENGÜL Fisun (1987); "İzmir Endüstriyel Kirlenme", **Çevre ve İnsan**", Sayı:4, Ankara.
- TAŞ Ayşe (1998); "İzmir Körfez Kullanımı", **İzmir'in Kentleşme-Çevre-Göç Sorunları ve Çözüm Önerileri, Kentleşme Raporu**, Cilt:1, İzmir.
- T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı Habitat II Proje Koordinasyon Birimi (1995); **Habitat II Bülteni**, Sayı:1, Ankara.
- T.C. Çevre Bakanlığı (1997); **Türkiye Çevre Atlası-96**, Ankara.
- T.C. Çevre Bakanlığı (1998); **Çevre Notları**, Ankara.
- T.C. Devlet Bakanlığı (1992); **Kıyılar Envanteri ve Denizcilik Bakanlığı**, Ankara.
- T.C. İzmir Valiliği Çevre İl Müdürlüğü (2000); **İzmir İli Çevre Durum Raporu**, İzmir.
- T.C. Tarım ve Köyişleri Bakanlığı Su Ürünleri Araştırma Enstitüsü (1992), **Ege Denizi ve Canlı Kaynakları**, Bodrum.
- T.C. Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü (1997); **Özel Projeler-Turizm 1997**, Ankara.
- TEKEL, Ayşe (1998); "1980 Sonrası Hükümet ve Siyasi Parti Programlarında Kıyı", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara.
- TMMOB Mimarlar Odası (1996); **Antalya Kıyı Yerleşmeleri-Planlama, Yapılanma, Kullanma ve Sorunları**, Antalya Şubesi, Antalya.
- TOK, Gökhan (1996); "Habitat II'ye Doğru Kentte Yaşam", **Bilim ve Teknik**, Sayı:340, Ankara.
- TOMAR, Ahmet (1998); "İzmir Kıyı Bölgelerinde Arazi Kullanımlarının Ekonomik ve Çevresel Etkileri", **Türkiye Kıyıları'98** (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı), Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, O.D.T.Ü., Ankara.
- TONT, Sargun A. (1997); **Sulak Bir Gezegen'den Öyküler**, Tübitak Yayınları, Ankara.

- TOPAL, Hasan (1998); "Kordonyolu, Yargı Süreci ve Koruma Kurulu Kararları Kronolojisi", **Ege Mimarlık**, Mimarlar Odası İzmir Şubesi, Mart Sayısı, İzmir.
- TOPAL, Hasan (2000); "Dolgu Alanın Bir Kentsel Mekana Dönüşümü", **Ege Mimarlık**, Mimarlar Odası İzmir Şubesi, Mart Sayısı, İzmir.
- TOPBAŞ, Mümtaz Turgut vd. (1998); **Çevre Kirliliği**, T.C. Çevre Bakanlığı, Ankara.
- TOPRAK KARAMAN, Zerrin (1990); "Kıyı Yerleşimlerinde Turizm Faaliyetleri ve Belediyelerin Karlaştıkları Sorunlar: Çeşme Belediyesi Örneği", **Amme İdaresi Dergisi**, TODAE, Cilt:23, Sayı:4, Ankara.
- TOPRAK KARAMAN, Zerrin (1992); "Çevre Kirliliğinin Giderilmesinde Uzlaşmacı Politika (İzmir Körfezi İçin Bir Yaklaşım)", **Amme İdaresi Dergisi**, Cilt:25, Sayı:4, İzmir.
- TOPRAK KARAMAN, Zerrin (1994); "**Kamusal Hizmetlerde Verimliliğin Sağlanmasında Alternatif Kurum Olarak Vakıflar**", **Türk İdare Dergisi**, Yıl 66, Sayı 403, Ankara.
- TOPRAK KARAMAN, Zerrin (1998); **Kent Yönetimi ve Politikası**, İzmir.
- TOPRAK KARAMAN, Zerrin (1998); **Çevre Yönetimi ve Politikası**, İzmir.
- TOPRAK KARAMAN, Zerrin (1999); "Çevre Ahlakı ve Çevre Etiği Anlatımında Temiz Siyaset" **İzmir Su Kongresi - 4-5 Haziran**, TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulu, İzmir.
- TOPRAK KARAMAN, Zerrin (2001); **Yerel Yönetimler**, İzmir.
- TOPRAK KARAMAN, Zerrin (2001); "Türkiye'de Kıyı Yönetimine Katılım Analizi", **Türk İdare Dergisi**, Mart, Sayı:430, Ankara.
- Trabzon Vakfı (1996); **Trabzon İli Kıyı Yönetimi**, Proje Başkanı Ruşen Keleş, Trabzon Vakfı Yayınları, Ankara.
- TURAN, Çetin (1997); "Kalkınma Plan, Program ve Projelerinin Uygulanmasında Hukuka Saygı İlkesinin İzmir Kenti'nde Yorumu", **21. Yüzyılın Eşiğinde İzmir: Sorunlar ve Çözümler Sempozyumu**, 9-10 Ekim, İzmir.
- TÜFEKÇİOĞLU, Nuri (1998); "Çevre ve Kalkınma, Birbirini Tamamlayacak Kesitte Ele Alınmalıdır", **İşveren**, TISK, C:36, Sayı:8.
- TÜRK, Kazım (1998); "Kentleşme ve Kentsel Gerilim", **Karadeniz Teknik**, Yıl:3, Sayı:8.

- Türk Çevre Vakfı (1999); **Türkiye'nin Çevre Sorunları**, Ankara.
- Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlük.
- Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu (1998); "Çevre ve İstihdam", **İşveren Dergisi**, Cilt:36, Sayı:7.
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (1993); **TOBB Çevre Kurulu Raporu**, Ankara.
- TÜRKMAN, Ayşen (1995); "İzmir'in Su Kaynakları Kirliliği", **İzmir'in Çevre Sorunları**, İzmir Ticaret Odası Yayınları, Yayın No:5, İzmir.
- TÜRKMAN, Ayşen (1998); "**Yaşanabilir Bir Çevre İçin...**", İzmir Ticaret Odası Yayını, İzmir.
- ULUĞ, S.Erol (1992); "Çevre Kirliliğinin Boyutları", **İnsan Çevre Toplum**", Yay. Haz:Ruşen Keleş, İmge Kitabevi, Ankara.
- ULUSOY, Zuhâl (2001); "Kıyılar ve Kıyı Gelişim Projeleri", **XXI**, Mimarlık Kültürü Dergisi, Ocak-Şubat Sayısı.
- UNEP (1993); **Coastal Area Management Programme For The Bay of İzmir: A Synthesis Report**, Split.
- USLU, Orhan (1995); "İzmir Körfezi'nin Kirliliği", **İzmir'in Çevre Sorunları**, İzmir Ticaret Odası Yayınları, Yayın No:5, İzmir.
- USLU Orhan vd. (1995); **İzmir Körfezi Doğal Kaynak Yönetimi Proje Paketi**, İzmir.
- ÜNAL, Özlem (2001); "Bütüncül Kıyı Alanları Yönetiminde Uluslararası ve Ulusal Deneyimler, İspanya Örneği", **Ege Mimarlık**, Mimarlar Odası İzmir Şubesi, Ocak Sayısı, İzmir.
- ÜNSAL, Sumru (1997); "Kıyı Yönetimi Kavramında Yaşanan Evrim ve Kıyı Kullanımı ve Yönetimi (Düzenleme) Bütünlüğü İlkeleri", **Türkiye Kıyıları'97**, Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara.
- VAN DER MEULEN, F. ve UDO DE HAES, H.A. (1996); "Nature Conservaton and Integrated Coastal Management in Europe:Present and Future", **Landscape and Urban Planning**, Vol:34, Elsevier,Netherland.
- Yargıtay Kararları (1997); **Ada Kentliyim**, Yıl:3, Sayı:12, Ankara.

YAŞAMIŞ, Firuz Demir (1994); "Çevre Yönetiminin Kurumsal Temelleri", **Türk İdare Dergisi**, Yıl:66, Sayı:403, Ankara.

YAZICI, Zekai (1987); "Türkiye'deki Deniz Kirliliği ve Türk Ekonomisi Üzerindeki Etkileri", **Çevre ve İnsan**, Sayı:3, Ankara.

YİĞİTBAŞIOĞLU, Hakan (1998); "Kentlerin Çevre Sorunları ve Habitat Konferansları", **Ankara Üniversitesi DTCF Dergisi**, Cilt:38, Sayı:1-2, Ankara.

Youth For Habitat International Network (1997); **Habitat II ve Gündem 21 İçin Uluslararası Gençlik Takip Toplantısı**, Eskişehir.

ZİLELİOĞLU, Hilal (1990); "Türk Çevre Mevzuatına Genel Bakış", **Mülkiyeliler Birliği Dergisi**, Sayı:120, Maya Yayıncılık, Ankara.

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM BAKANLIĞI  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ