

## KIYIYI YAŞAMAK, KIYIYI PLANLAMAK

Doç. Dr. Bahar GEDİKLİ

ODTÜ, Ankara

### ÖZET

Çok boyutlu bir disiplin olarak Mekansal Planlama; bölgesel ölçekten kentsel ölçeğe, hatta mahalle düzeyine uzanan bir yelpazede mekanın hangi iktisadi, sosyal, fiziksel, kültürel, siyasal değişkenlerin etkisiyle geliştiğini, dönüştüğünü irdeleyen ve gelişme stratejileri üreten bir alandır. Konu kıyı alanları olduğunda da aynı çok boyutluluk geçerli olmaktadır; ancak bu kez “su”yun varlığı bir yandan mekanı zenginleştirirken; diğer yandan da mekanın ele alınma biçimini karmaşıklştırmaktadır. Bu bildiri, kıyı kenarında oluşan mekanın özelliklerini derlemek; Türkiye bağlamında kıyının Mekansal Planlamaya ne şekillerde konu olduğunu incelemekte ve kıyının özgünlüklerini dikkate alan bir planlama anlayışının önemini vurgulamaktadır.

### ABSTRACT

Being a multi-dimensional discipline, Spatial Planning analyzes the economic, social, physical, cultural and political processes that lead to the change/transformation of space at any scale --ranging from regional to urban, even to neighborhood scales; and develops development strategies. When the matter of concern is a coastal area, the same multi-dimensionality applies. The presence of “water” enriches the space; however, it also complicates how to approach the very same space. This paper reviews the characteristics of coastal space; elaborates how it is subject to Spatial Planning in the Turkish context; and emphasizes the significance of a planning approach that pays attention to its particularities.

### 1. Giriş

Kıyıya nereden baktığınıza göre ona yüklediğiniz anlamlar değişiyor: Bizler bilim insanları olarak kıyının mühendislik, planlama, tasarım, koruma boyutlarıyla ilgilenirken; belki aynı kıyılar şairlere, yazarlara ilham veriyor. Çocuklar, gençler, yetişkinler –hepimiz– kıyılarda zaman geçirmekten mutlu oluyoruz. Dinlence anlayışımız büyük ölçüde kıyılara, kıyı yerleşimlerine gitmek üzerine kurulu. Kıyılara yüklediğimiz sosyal anlamlar bu kadar güçlü olmakla beraber, nedense kıyılarımıza nasıl sahip olacağımız konusundaki toplumsal istekliliğimiz veya farkındalığımız o kadar güçlü değil.

Kıyı mühendisliğiyle ilgili bu sempozyuma bir plancı olarak davet edilmekten büyük mutluluk duydum ve sizlerle kıyı olgusunun mekansal planlama penceresinden nasıl görüldüğünü paylaşmak istedim. Mekansal planlama çok boyutlu bir alan; bizler plancılar olarak bölgesel ölçekten kentsel ölçeğe, hatta mahalle düzeyine uzanan bir yelpazede mekanın hangi iktisadi, sosyal, fiziksel, kültürel, siyasal değişkenlerin etkisiyle geliştiğini, dönüştüğünü gözlemliyoruz; bu gözlemler ışığında çözümler yapıyoruz ve mekansal gelişme stratejileri üretiyoruz. Konumuz kıyı olduğunda da aynı çoklu ölçek geçerli; üstelik bu kez işin içinde mekanı tamamlayan ve

ona en büyük anlamı veren “su” da var. Su kenarında oluşan mekan, değerini büyük ölçüde sudan alıyor; su o mekanın iktisadi olarak, sosyal olarak, fiziksel olarak nasıl biçimleneceğini tarif ediyor; suyun varlığı mekanı zenginleştiriyor. Ancak yine suyun varlığı, su kenarındaki mekanların planlanması konusunu da aynı derecede karmaşıklştırıyor. Geleneksel planlama yaklaşım ve yöntemleri çoğu durumlarda su kenarında olmanın mekana verdiği anlamı yorumlamaya yetmiyor. Diğer bir deyişle, planlama alanında kıyı yerleşimlerinin zenginliklerini gözetken kapsamlı bir bakış açısı geliştirilmesi gerekiyor.

Daha önce belirttiğim gibi, kıyı mekanı bölgesel ölçekten kentsel, hatta mahalle ölçeğine uzanan tüm ölçeklerde irdelenebilir. Bu ölçeklerin yanı sıra, kıyı, farklı arazi-kullanım türleri açısından da ele alınabilir: kentsel kıyılar, kırsal kıyılar, koruma alanı olarak kıyılar gibi. Kapsamını Türkiye bağlamı olarak çizen bu bildiri şu bölümlerden oluşuyor: Girişi izleyen ikinci bölüm, kıyı kentinin diğer kentlerden farkını ortaya koyuyor; ülkemizdeki durumu değerlendiriyor ve Türk planlama sisteminde kıyının yeri konusunda genel bir çerçeve çiziyor. Üçüncü bölüm, kıyıların bir çatışma alanı olarak yargıya konu olduğu durumlarda hangi sorunların öne çıktığını ve konuyu inceleyen uzman kurulların ne tür bakış açıları geliştirdiklerini ortaya koyuyor. Bildiri, kıyı kentinin özgünlüklerini göz önüne alan bir planlama sisteminin gereklerini özetleyerek sona eriyor.

## 2. Kıyıyı planlama

### 2.1 Suyun belirlediği mekan: Kıyı Kenti

Kıyı kenti kavramı, barındırdığı su ve kara bileşenleri gereği iki kutuplu bir mekan olarak tariflenebilir. Bu mekanın bir tarafını kıyı ekosistemi, diğer tarafını kentin kara yönünde genişlediği en son nokta sınırlandırır. Diğer bir deyişle, kıyı kenti, su ve karanın *arayüzü* olarak görülebilir (Timmerman ve White 1997).

Uygarlık tarihine bakıldığında, kıyıya yakın olmanın kentlerin ve ülkelerin gelişmişliklerine büyük katkılar sağladığı görülmektedir. Avrupa kıtası buna iyi bir örnektir. Denize en uzak noktanın Orta Avrupa’da yalnızca 350 km, Doğu Avrupa’da ise 700 km olması, doğal kaynaklardan yararlanmayı, ticareti deniz yoluyla kolayca yapmayı olanaklı kılmıştır. Diğer bir deyişle, Avrupa liman kentleri, denizin sunduğu ulaşım olanakları sayesinde, kapitalizmin genişlemesinde ve toplumsal yaşamın gelişip çeşitlenmesinde başrol oynamıştır (Duru 2003).

Kıyı yerleşimlerinde yaşamının sağlık açısından olumlu yönleri vardır; rüzgar ve dalga hareketleri kentsel katı, sıvı ve gaz atıkların birikimini azaltır. Öte yandan, bu kentler, atık su sistemlerini diğer kentlere göre daha kolay kurgulama olanağına sahiptir. Su üzerinde bulunan kentler –örneğin Venedik ve Bangkok- dalganın temizleyici etkisinden faydalanarak, pahalı kanalizasyon sistemleri yapma zorunluluğundan kaçınabilmiştir. Ekolojik açıdan bakıldığında, kıyı yerleşimleri enerji akımları, besin tuzları ve doğanın üretkenliği ve ekolojik işlevlerin çeşitliliği konularında da avantajlı konumdadır (Timmerman ve White 1997).

Ne var ki, uygarlığın gelişmesinde öncü rol oynayan kıyı kentleri, bir yandan doğanın sunduğu olanakları kullanarak ticari, sosyal ve kültürel yaşamın en dinamik olduğu mekanlar olurken; diğer yandan da çeşitli baskılar altındadır: Dünyanın hızla dönüşen iktisadi yapısı, kaçınılmaz olarak kentsel gelişimi etkilemektedir; çünkü iktisadi süreçlerin gözle görülür hale geldiği yer kent mekanıdır. Kıyı ekosistemleri, buralarda gelişen kentlerin artan gereksinimlerini karşılamak için giderek daha fazla değiştirilmekte/dönüştürülmektedir. Bu dramatik dönüşümler karşısında, kıyı kentlerinde iklim değişikliği, tehlikeli boyutlara varan hava ve su kirliliği, göçe bağlı aşırı nüfus artışı gibi sorunlar ortaya çıkmaktadır. Harries-Jones ve diğerleri (1992), ortaya çıkan çevresel krizler karşısında doğanın artık Pazar ekonomisine hizmet etmeyi bırakmasını *Doğanın Vetosu*<sup>1</sup> olarak adlandırmaktadır.

Türkiye bağlamında durum nedir? Ülkemiz yerleşimlerinin iktisadi ve sosyal gelişmişlik profilleri değerlendirildiğinde, Avrupa örneklerine benzer biçimde, başta İstanbul olmak üzere kıyı yerleşimlerinin üst sıralarda yer aldığı görülmektedir. İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi’ne göre (2003), sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi en yüksek olan ilk 10 ilden 8’i kıyı

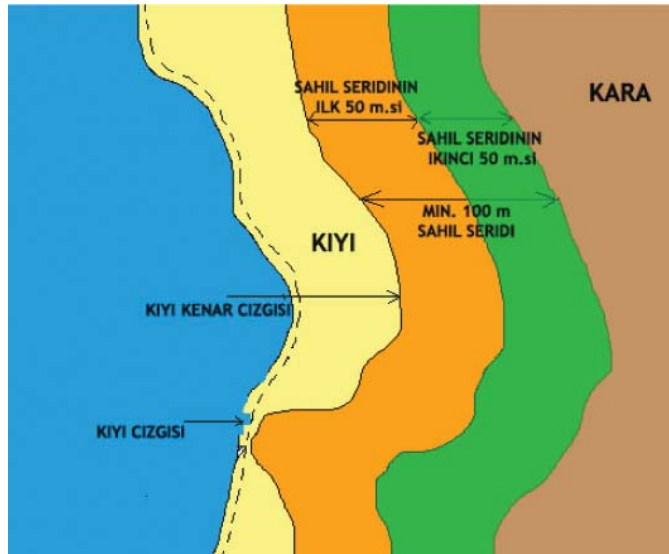
1 Nature’s Veto

illeridir (DPT 2003). Burada belirtmek gerekir ki; Türkiye, kıyı yerleşmelerinin sayısı ve yoğunluğu açısından ayrıcalıklı bir konuma sahiptir. Türkiye'nin 81 ilinden 26'sı kıyı alanlarındadır. Kentsel yerleşmeler olarak bakıldığında, 15'i merkez belediye olmak üzere, 157 belediye biriminin kıyı kenti özelliği taşıdığı görülmektedir. Ayrıca 430 adet köy de kıyılarımızda bulunmaktadır. 2009 verileri, toplam ülke nüfusunun yarısından fazlası kıyı yerleşimlerinde yaşadığını ortaya koymaktadır (Çakır 2010). Bu veriler, Türk planlama sistemi içinde kıyı yerleşimlerine verilmesi gereken ağırlıklı önemin göstergesi sayılmalıdır.

Türkiye'nin sanayileşme süreci büyük ölçüde aralarında İstanbul, İzmir, Adana, Mersin, Samsun ve Zonguldak'ın da bulunduğu kıyı illerinde gerçekleşmiştir. Bu süreç iktisadi açıdan önemli olmasına karşın, beraberinde getirdiği kentleşme ve mekansal yayılma ne yazık ki kıyıların kirlenmesine, estetik değerinin azalmasına, buralardaki ekosistemlerin bozulmasına neden olmuştur. Turizm sektörü de, benzer biçimde, iktisadi büyüme ve çeşitlenme sağlamakla beraber; özellikle 1982 yılında çıkartılan Turizmi Teşvik Kanunu'yla Türkiye'de kitle turizmi artmış, bozulmamış kıyı alanları ve verimli tarım toprakları turizmin hizmetine sunulmuş; kıyı alanlarında su kirliliği, altyapı ve atık sorunları ortaya çıkmıştır (Çakır 2010, Duru 2003). Sanayi ve turizm sektörlerine ilişkin uygun olmayan yer seçim kararları, bu sektörlerdeki gelişimin denetlenememesi, kıyıların doğal özelliklerini çoğu kez geri döndürülemez şekilde yitirmesine neden olmaktadır.

## 2.2 Kıyı ve Planlamaya İlişkin Mevzuat

Osmanlı Dönemi'nde kıyı tarıma elverişli olmadığı için *arazi-i mevat*<sup>2</sup> arasında görülmekteydi. Cumhuriyet Dönemi'nde kıyı ile ilgili düzenlemeler uzun yıllar boyunca Medeni Kanun ve 1961 Anayasası'nın ilgili hükümleri çerçevesinde yapılmıştır. Kıyıya ilişkin ilk önemli yasal düzenleme, 1972 yılında çıkarılan 6785 sayılı İmar Kanununda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkında Kanun'un ek 7. ve 8. maddeleridir. Bu maddeler, deniz, göl ve nehir kenarlarında 10 metreden az olmamak üzere, İmar ve İskan Bakanlığı'nca belirlenen mesafede özel şahısların toplumun kullanımına ayrılmayan yapılar yapamayacağını söylemekteydi. Günümüzde ise kıyıya müdahalenin yöntemini ve kapsamını tarif eden en önemli mevzuat, kuşkusuz ki 1990 tarihli Kıyı Kanunu'dur. Kanun, kıyıya müdahalenin biçimini Şekil 1'de gösterilen tanımlar üzerinden yapmaktadır.



Şekil 1 -Kıyı Kanunu'nda Yer Alan Tanımların Görsel Anlatımı

Kıyı Kanunu'nda **kıyı** “*Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alan*” olarak tanımlanmaktadır. Ancak Şekil 1 ortaya koymaktadır ki; kıyı sözcüğünün kapsadığı alan aslında **kıyı kenar çizgisinin** de ötesine geçmektedir. Öyle ki, kıyı yerleşmelerinde yaşanan ekolojik ve sosyo-ekonomik sorunların önemli bölümü, kıyı kenar çizgisinin kara tarafında gerçekleşen süreçlerden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, Kanun'da **sahil şeridi** kavramının yer alması ve bu şerit içinde ne tür müdahalelerde bulunabileceğinin açıklanması yerindedir. Ne var ki, sahil şeridinin tanımı üzerinde düşünülmelidir: Kanun sahil şeridini “*Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alan*” şeklinde tanımlamaktadır. Her ne kadar bu ifade sahil şeridinin 100 metreden daha geniş olabileceği durumları ima etmekteyse de, her kıyının özgün bir ekosisteme sahip olduğu, bu nedenle kıyının özgünlüklerini gözetin bir sınır tayini gerektiği açıkça belirtilmemektedir. Kıyı etkisinin kara yönünde ne kadar derinliğe uzanacağı, topografik yapıya göre büyük değişkenlik göstermektedir. Diğer bir anlatımla, kıyının içinde bulunduğu coğrafyadaki topografik yapı; hem kıyı kenar çizgisinin hem de sahil şeridinin sınırlarını belirlemede önemli bir ölçüt olmalıdır. Hatta doğal ölçütlerin yanı sıra, sosyo-ekonomik ölçütler dahi gözetilebilir. Örneğin, Duru (2003), ABD'de Federal Kıyı Alanları Yönetimi Programı'nın kıyı alanlarının sınırlarını çizerken fiziksel unsurların yanında, kültürel ve siyasal özelliklerin de göz önünde bulundurulduğuna dikkati çekmektedir.

Ülkemizde kıyı kenar çizgisinin tespitiyle ilgili önemli başka bir nokta da, bu işte görev alabilecek meslek gruplarıyla ilgilidir: Kıyı Kenar Çizgisi Tespit Komisyonu üyeleri jeoloji mühendisi veya jeolog veya jeomorfolog, harita ve kadastro mühendisi, ziraat mühendisi, mimar veya şehir plancısı, ve inşaat mühendisi olarak belirlenmiştir (Karaçuha Yılmaz 2007). Kıyının ekolojik yapısına en hakim meslek grubu olan biyolog ve/veya ekologlar ise komisyona dahil edilmemiştir. Ekolojik yapıyla ilgili bir uzmanın bu komisyonda yer almayışı, kıyıya müdahale konusunu daha en baştan problematik bir hale sokmaktadır.

Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik'in Kıyıda Yapı başlıklı 13. maddesi<sup>3</sup>, “*kıyıda onaylı uygulama imar planlarına göre ve çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin tüm önlemler alınmak koşulu ile*” yalnızca kamusal gereksinimlere yönelik yapılara izin vermektedir. Aynı Yönetmeliğin Sahil Şeridinde Planlama başlıklı 17. Maddesi, sahil şeridinin ilk bölümünün **tümüyle açık alan olarak toplumun kullanımına tahsis edilecek şekilde düzenleneceğini** söylemektedir. Maddeye göre “*Bu alanlarda sadece, yaya yolları, gezinti ve dinlenme alanları, seyir teras ve alanları ... rekreatif amaçlı kullanımlar ile ... Yönetmeliğin 13'üncü maddesinde belirlenen yapı ve tesisler yer alabilir. Bu alan içinde toplumun yararlanmasına açık yapılar da dahil olmak üzere başka hiçbir yapı ve tesis yapılamaz*”.

Yine aynı madde sahil şeridinin ikinci bölümünde, “... Yönetmeliğin 13 ve 14'üncü maddesinde sayılan yapı ve tesisler ile toplumun yararlanmasına açık olmak şartı ile konaklama hariç bu Yönetmelikte tanımlanan gүнübirlik turizm yapı ve tesisleri” yapılabileceğini belirtmektedir. Bu bölümde yapılacak **gүнübirlik** turizm yapı ve tesisleri için emsal 0.20, bir kat, maksimum yükseklik=4.50 metre, asma katlı yapılması halinde 5.50 metre olarak tarif edilmiştir.

Yukarıdaki hükümler, 11 Temmuz 1992 tarihinden önce en az subasman seviyesine kadar inşaatı tamamlanmış yapılardaki müktesep hakları saklı bırakılarak, bu tarihten sonra yapılaşmanın nasıl olacağını açıklamaktadır. Bu hükümler açıkça göstermektedir ki, kıyı ve sahil şeridi yalnızca kamu yararına yönelik amaçlarla kullanılabilir ve özel mülkiyete konu olamaz. Ne yazık ki, kanun ve yönetmelik yürürlüğe girdikten 20 yıl sonra bile sahil şeridi denen alanda ikinci konutlar ve konaklama tesislerinin yapımının tam olarak denetlenemediğine tanık oluyor.

### 3. Bir çatışma alanı olarak kıyı

1930 tarihli Umumi Hıfzısıhha Kanunu'ndan bu yana doğal ve kültürel çevrenin korunmasıyla ilgili mevzuata çok sayıda kanun ve yönetmelik eklendi. Pek çok uluslararası sözleşme imzalan-

3 İskele, liman, barınak, yaşama yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları, tersane, gemi söküme yeri, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri, yat limanı, balıkçı barınağı ve yat çekek yeri, sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, büfe, seyyar tuvalet, ahşap iskele.

dı<sup>4</sup>. Kurumsal yapıda düzenlemeler yapıldı. Sivil toplum kuruluşları ve meslek odaları önemli koruma projelerinde etkin roller oynadılar. Elbette ki, başarılı koruma örnekleri de oldu. Ancak tüm bu iyi niyetli çabalara karşın, ülkemizin bu konuda istenen duruma geldiğini tam olarak söylemek olanaklı değildir (Gedikli 2008).

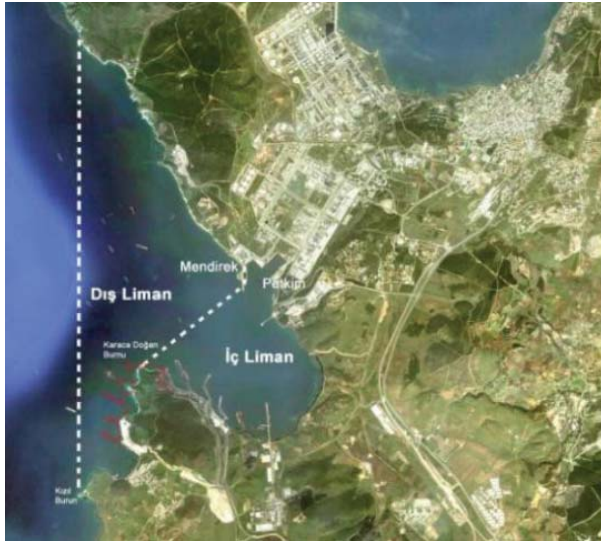
Hem doğal hem de kültürel çevrenin parçası olan kıyılar; üzerinde iddia edilen yetkiler, koruma&kullanma konusunda çatışan görüşler/uygulamalar nedeniyle sıklıkla yargıya konu olmaktadır. Kıyı alanlarıyla ilgili yetki ve sorumluluk sahibi çok sayıda kurum ve kuruluş bulunmaktadır; bu kurumlar birbirleriyle, sivil toplum kuruluşlarıyla, meslek odalarıyla ve/veya özel kişi ve kurumlarla uyumsuzluğa düşebilmektedir. Planlamanın kıyının korunması ve kullanılması meselesine nasıl baktığı, aşağıda yargıya konu olan örnekler üzerinden irdelenecektir.

### 3.1 Kıyıya getirilen liman altyapısı kararları & Doğal ve tarihi çevre

Kıyı alanlarının planlamasıyla ilgili olarak ortaya çıkan sorunların başlıcaları arasında, plan değişiklikleriyle önerilen büyük ölçekli ulaşım/lojistik altyapısı kararları gelmektedir. Planlama ilkeleri açısından, her şeyden önce böyle bir altyapıya gereksinim olup olmadığının hem iktisadi hem de mühendislik açısından araştırılması; gereksinim var ise dikkatli bir yer seçim analizi yapılması ve kıyı ekosistemlerine ve kültürel varlıklara zarar vermeyen bir alanın seçilmesi gerekmektedir.

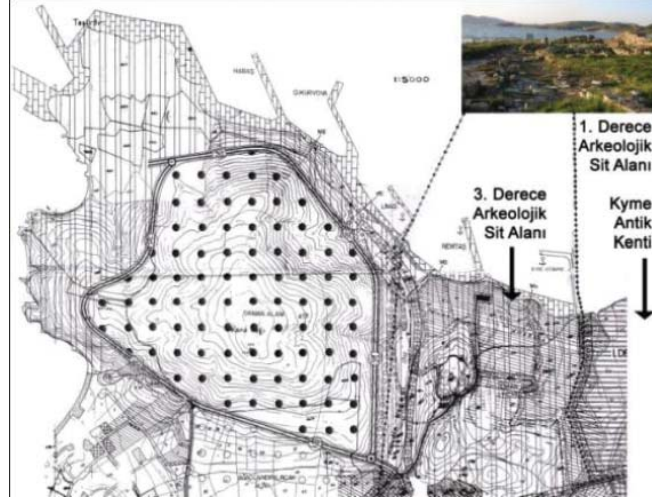
Aliağa Nemrut Körfezi'nde bulunan liman altyapısı yeterli olduğu halde buraya yeni iskele, rıhtım ve liman geri hizmet alanı önerisi getirilmesi buna örnektir. Mimarlar Odası'nın açtığı davada Bilirkişi Kurulu, Ege Bölgesi'nin konteyner kapasitesinin bölgenin 2030 yılı için öngörülen yük hacmini karşılamaya yeterli olduğunu; yakın alanlarda ek liman gereksinimi olmadığını; gerek görüldüğünde Nemrut Koyu'ndaki mevcut limanlarda kapasite artımına gidilebileceğini belirtmiştir (Ergin, Ersoy ve Günay 2010).

Öte yandan, mevcut limanın ve uyumsuzluk konusu İskele ve Rıhtımlar ile Geri Hizmet Alanları önerisinin yer seçimleri, alandaki arkeolojik varlıklar açısından da tartışılmalıdır. *KYME-Bozüyük I. ve III. Derece Arkeolojik Sit Alanı 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı*'nda, Nemrut Limanının İç Liman olarak tanımlanan deniz parçasının büyük bir bölümü 1.Derece Sit Alanı olarak belirlenmiştir. 1.Derece Sit ile dava konusu alan arasında da 3.Derece Sit Alanı bulunmaktadır (Şekil 2 ve 3).



**Şekil 2** -Nemrut Koyu'ndaki liman altyapısı (Ergin, Ersoy ve Günay 2010)

4 Türkiye'nin kıyılar ve sulak alanlarla ilgili taraf olduğu uluslararası sözleşmelerin başında Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi, Barselona 1976 (R.G.12.6.1981); Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi 1992 (R.G. 6.3.1994); ve Özellikle Su Kuşları Yaşama Alanı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme (RAMSAR) (R.G.17.5.1994) gelmektedir.



**Şekil 3** - 2002 yılında İzmir II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Tarafından Onaylanan KYME-Bozüyük I. ve III. Derece Arkeolojik Sit Alanı 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (Ergin, Ersoy ve Günay 2010)

Var olan liman nedeniyle, dava konusunu oluşturan iskelelerin yapımı gündeme gelmiş ve gerisindeki alanlar üzerinde baskı yaratılmıştır. Bunun yanı sıra iskelelerin yetmeyeceği ortaya çıkmış; bölgedeki ormanlar ve zeytinlikler, iskele ve dolgu alanlarının arkasındaki Liman Geri Hizmet Alanı olarak belirlenmiştir. Bunun sonucunda eşsiz kıyı alanı yok edilme riski ile karşı karşıya kalmıştır (Şekil 4 ve 5). Kurul, alandaki arkeolojik ve doğal varlıkların önemine dikkati çekerek, ek liman için önerilen yerin uygun olmadığını belirtmektedir.



**Şekil 4-** Orman ve uzantısındaki eşsiz kıyının oluşturduğu ekolojik yapı (Ergin, Ersoy ve Günay 2010)



**Şekil 5-** Nemrut Koyu ve Kyme Antik Kenti (Ergin, Ersoy ve Günay 2010)

Planlama disiplini, araziye iki türlü bakmaktadır: 1) Gereksinimleri gözeterek yapılan projeksiyonlar ışığında çeşitli kullanımlara ayrılabilir alanlar; ve 2) hiç bir biçimde kullanıma açılmayacak alanlar. Doğal ve tarihi öneme sahip alanlar, tarım alanları, ormanlar, endemik flora ve fauna alanları ikinci gruba girmektedir. Yukarıdaki örnek, hem arkeolojik hem de ekolojik açıdan eşsiz unsurlar barındırmaktadır. Arkeolojik sit alanları, uygarlığın gelişimine ışık tutan, insanı kendi varlığı konusunda düşünmeye teşvik eden, toplumsal belleğin güçlenmesine katkı sağlayan eşsiz alanlardır. Ormanlar, iklim değişikliğiyle mücadelede önemli stratejik varlıklar olmanın yanı sıra, pek çok hayvan ve bitki türünün yaşama alanıdır. Planlama ilkeleri, elden çıkarıldığı anda geri döndürülmesi olanaksız olan bu varlıklardan vazgeçmeyi kabul edemez. Bu alanların korunması, hem insanın kültürel geçmişine sahip çıkması; hem çevre etiğinin gerekleri, hem de iklim değişikliğiyle mücadele açısından önem taşımaktadır.

Elbette ki mekansal planlama, liman gereksiniminin bulunduğu durumlarda bunu gözetecektir. Liman yapma kararı gününbirlik gereklere göre verilecek bir karar değildir. Böyle bir karar, stratejik bir karardır; çünkü içinde bulunduğu kentin veya bölgenin sosyal ve iktisadi kaderini dönüştürecek güce sahiptir. Bu nedenle liman, havaalanı gibi “bir yerleşimin kaderini dönüştürmeye yetkin” ulaşım/lojistik kararlarının üst ölçekli *stratejik mekansal planlarda* yer alması gerekir. Stratejik planda böyle bir kararın benimsenmesi durumunda izlenmesi gereken yöntem; öncelikle mühendislik çalışmasıyla gereksinimi kapasite olarak ortaya koymak, sonra da ilgili uzmanlık alanlarının görüşleri doğrultusunda planda ekolojik/kültürel varlıkları tehdit etmeyen bir konumda yer seçiminde bulunmak olacaktır.

### 3.2 Turizm merkezi kararları & Doğal ve tarihi çevre

Kıyı alanlarını en fazla kullanan sektörlerin başlıcaları arasında turizm gelmektedir. Türkiye’de turizm, özellikle 1980’li yıllardan bu yana, ülkeyi kalkındıracak anahtar sektörlerden biri olarak görülmektedir. Bu yıllarda turizm politikası, her türlü olanağı yaratarak, yatak kapasitesini arttırmak olarak belirlenmiştir. 1982 yılında çıkartılan Turizmi Teşvik Kanunu ile birlikte, Türkiye’de kitle turizmi hızla gelişmiş, bu alandaki girişimleri desteklemek üzere özel önlemler getirilmiş; bozulmamış kıyı alanları, verimli tarım toprakları, tarihsel ve doğal değerler sektörün hizmetine sunulmuştur (Alpaslan 2009). 1996 Rio Yeryüzü Zirvesi, dünyada olduğu gibi Türkiye’de de doğal çevreye yaklaşım konusunda olumlu dönüşümleri beraberinde getirdiyse de, turizm sektörünün genişleme talebi, kıyı alanları üzerinde halen baskı oluşturmaktadır.

Yargıya konu olan uyuşmazlıklardan biri, Kaunos antik kentinin de içinde bulunduğu Dalyan havzasında İztuzu sahiline yapılmak istenen turizm tesis alanıyla ilgilidir. Söz konusu tesis alanı, başta nesli tehlike altında bulunan deniz kaplumbağası olmak üzere bölgenin ekolojik yaşamına geri döndürülemez zararlar vereceği gerekçesiyle çevreci sivil toplum örgütlerinin, yabancı ve ulusal basınının yoğun itirazlarına uğramıştır. Artan tepkiler karşısında Turizm Bakanlığı projeyi iptal etmiş ve bölge 1988 yılında Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edilmiştir. Bugün Dalyan ve İztuzu sahili Akdeniz ölçeğinde endemik türlerin barındığı önemli kıyı ekosistemi alanıdır (Eken ve diğ. 2006; Naycı 2009 içinde).

Bir başka uyuşmazlık örneği, Antalya Kemerağzı-Kundu Bölgesi’ne ilişkindir. Bölgeye ilişkin planlarda konaklama tesisi, konut alanları, rekreasyon ve spor alanları, temalı park ve golf alanı kararları getirilmiştir. Planlarda konaklama tesisinin sadece en az büyüklüğünün belirtilmesi; ancak en çok kaç yatak olabileceğinin serbest bırakılması, konuyu inceleyen Bilirkişi Kurulu tarafından eleştirilerek, bu tutumun bölgede bulunan Ender Tarım Alanı olarak nitelendirilen tarım alanlarında bozulmalara neden olacağı belirtilmiştir (Şekil 6).

Bunun yanı sıra, Kurul, fıstık çamlarından oluşan alanda önerilen Golf Sahasını ve hassas bir dengeye sahip Lara Doğal Sit Alanında önerilen Temalı Parkı da planlama ilkeleri açısından uygun bulmamıştır. Bir başka önemli nokta, Aksu Irmağının batı yakasında önerilen menderektir. Bu öneri için ilgili uzmanlık alanlarından (kıyı mühendisliği, ekoloji) yararlanılıp yararlanılmadığı bilinmemekle beraber, Kurul, Aksu Irmağının denizle buluştuğu alanın Doğal Sit niteliğinde olduğuna işaret etmekte ve kırılğan bir yapısı bulunduğunu belirtmektedir (Şekil 7).



**Şekil 6** -Doğal özelliği korunması gereken alanlar (Günay, Ersoy ve Keskinok 2011)



**Şekil 7** -Fıstık ormanına getirilen Golf Alanı ve Aksu Irmağı batısında Mendirek Önerileri (Ersoy, Günay ve Keskinok 2011)

1982 Anayasası'nda "Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir." denilmektedir. Bu ifade açıkça ortaya koymaktadır ki; kıyılar ancak kamu yararı doğrultusunda kullanılabilir. Türkiye turizm sektörü açısından üstünlükleri olan bir ülkedir ve kıyıların bu üstünlüğün oluşmasında büyük payı vardır. Kıyılarımızın sürdürülebilirliğini sağlamak için; ülkenin turizm stratejisi mutlaka koruma stratejisiyle birlikte ele alınmalıdır. Diğer bir deyişle turizm, sadece gelir getirici bir sektör olarak tek başına planlanmamalı; turizmin kaynağını oluşturan doğal ve tarihi çevreleri koruma stratejisiyle birlikte düşünülmelidir. Koruma stratejisinden bağımsız ele alındığında, aslında turizm kendi kaynağını tüketmektedir.

### 3.3 Kentsel kıyılara yönelik kararlarda merkezi & yerel yönetim çatışmaları

Bir başka önemli uyumsuzluk konusu, kentsel kıyılara müdahalede yetki çatışmasıdır. Bilindiği gibi, belediye sınırları içinde planlama yetkisi ilgili belediyelere aittir. Ancak, herhangi bir alana doğal ve/veya kültürel özelliği nedeniyle Özel Çevre Koruma Bölgesi, Turizm Merkezi gibi bir statü verildiğinde bu yetki merkezi yönetime geçmektedir. Bu konuyla ilgili bir uyumsuzluk örneği, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin denetimi altında bulunan Ataköy sahil kesiminin Merkezi



Yönetim tarafından Turizm Merkezi olarak ilan edilmesidir. Bu yalnızca bir sınır belirleme yetkisi olarak görülmemelidir; çünkü artık bu alanda ilgili belediyenin planlama yetkisi kalmamakta ve merkezi yönetime (Kültür ve Turizm Bakanlığına) geçmektedir. Öte yandan, kentsel alan içinde bir bölgenin Turizm Merkezi olarak tanımlanması, kent bütününe geleceği açısından da belirleyici olmaktadır. Daha önce stratejik kararın içinde bulunduğu yerleşimi dönüştürücü etkisine değinilmiştir.

İstanbul Ataköy Turizm Merkezi'ne ilişkin uyuşmazlığın konusu, yerel yönetim ve merkezi yönetim arasında yetki devrinden doğan gerilimdir. Ataköy sahil kesiminin Havalimanı tarafındaki ucundan Surlara kadarki sahil kesimini kapsayan Turizm Merkezi içinde Galeria alışveriş merkezi ve konaklama tesisleriyle birlikte Ataköy Marina tesisleri yapılmıştır. Konuyu inceleyen Bilirkişi Kurulu, kamu yararı ve planlama ilkeleri açısından özellikle Belediye sınırları içinde ve Mücavir Alanlarda, Merkezi Yönetim ile Belediyelerin turizme yönelik planlama ve sınır belirleme çalışmalarını birlikte yapmalarının doğru ve bütüncül bir yaklaşım olacağı görüşündedir (Türel, Altaban ve Günay 1998).

Kent bir ilişkiler bütünüdür. Bunun anlamı, mekana yapılacak her türlü müdahalenin etkisinin kent ölçeğini, hatta kimi zaman bölgesel ölçeği etkileyecek olmasıdır. Müdahalenin türü liman/havayolu, karayolu/demiryolu altyapısı, köprü, turizm merkezi ilan olduğu zaman, kent bütününe ciddi biçimde etkileeneceği açıktır. Bu kararlar –daha önce de değinildiği gibi–kentlerin sosyo-ekonomik yapısını ve içinde bulunduğu ekolojik ortamı dramatik olarak etkileme gücüne sahiptir. Öyle ki, bu tür tek bir kararlar, kentin üst ölçekli kararlarını içeren Nazım İmar Planının öngörülerini boşa gidebilir. Nazım İmar Planını yapma yetkisi belediyelerdedir; yapılan planı veya planı yapan idareyi sürece katmak; planlı gelişmenin desteklenmesi, kıyının koruyarak geliştirilmesi ve kamu yararının sağlanması açısından önem taşımaktadır.

### 3.4 Kıyıyı Doldurma

Kıyı Kanunu'nun 7.maddesinde, *“Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularla ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir.”* denilmektedir. Kanun'da dolgu alanında yer alabilecek kullanımların yoğunluk ve yükseklik koşulları belirtilmektedir.

Bununla beraber, dolgu alanlarına getirilen planlama kararları nedeniyle pek çok dava açılmaktadır. Dava konuları genellikle şöyledir:

- Dolgu alanı kararının bölgenin ekolojik dengesini bozacağı;
- Dolgu alanı üzerinde önerilen kullanımların kentin var olan sosyo-ekonomik dengesini bozacağı;
- Dolgu alanına üzerinde önerilen kullanımların kentin nüfus yoğunluğunu arttıracığı;
- Dolgu alanının konumunun ve büyüklüğünün kentin var olan fiziksel yapısıyla çelişkili olacağı.

Uyuşmazlıklarda bu konulardan bir veya bir kaçına rastlanmaktadır. Şehir Plancıları Odası, Mimarlar Odası gibi meslek kuruluşlarının bu konulardaki duyarlılığının yüksek olduğu görülmektedir. Mevzii imar planlarıyla getirilen dolgu kararları, kentlerin genelini ilgilendiren Nazım İmar Planlarının kararlarını gözetmelidir. Diğer bir deyişle, doldurularak elde edilen kıyı alanına getirilen kullanımlar, kente ilişkin temel kararlarla çelişmemeli; kentin var olan ulaşım altyapısına hesaplanmamış yükler getirmemeli; kentin taşıyamayacağı nüfus yoğunluğuna yol açmamalı; kentin iktisadi yapısında dengesizliklere yol açmamalı; kentte var olan önemli imgelerin kıyidan algılanmasını engellememeli; kıyı ekosistemlerine geri döndürülemez zararlar vermemelidir.

Aslında doldurma işlemiyle kıyı elde etme, ülkemiz açısından trajik bir gerçekliği ortaya koymaktadır. *“Üç tarafı denizlerle çevrili”* diye söze başlayarak tarif edilen ülkemizin kıyılarının yoğun yapılaşmayla ve uygun olmayan kullanımlarla tüketilmesi; sonra da deniz doldurularak kıyı elde etme çabası, sürdürülmemesi gereken bir yaklaşımın sonuçlarıdır.

Ne yazık ki, geldiğimiz noktada kıyılarımızın büyük bölümü ya turizm tesislerinin ve ikinci konutların işgali altında, ya da önlerinden geçen karayolları nedeniyle kentlilerin erişimine açık

değil. Kıyı kenti diye adlandırılan kentlerin büyük bölümü bu yüzden kıyıya arkasını dönmüş; neredeyse deniz kıyısında olduklarını anlamak olanaksız. Çoğu kentte bu durumu gidermek için yapılan dolgu alanlarındaki rekreatif düzenlemeler tekdüze, niteliksiz ve yayaların buralara ulaşımı karayolları üzerinden asma köprülerle sağlanıyor. Denizi doldurarak kıyı elde etmek gerekiyorsa, bunu rastgelelikten uzak ve büyük bir titizlikle yapmamız gerekli. İzlenmesi gereken yol; Kıyı Kanunu'nda belirtilen kullanım türlerine ve yapılaşma koşullarına sadık kalmak kaydıyla;

1. Konunun mutlaka kentlerin var olan planlarıyla bütüncül biçimde ele alınması;
2. Dolgu alanı büyüklüğünün, konumunun ve sınırlarının şehir plancılarının, kıyı mühendislerinin ve ekologların işbirliğiyle belirlenmesi,
3. Yaratılacak mekanın, kentin özgünlüklerini gözeterek *nitelikli* bir kıyı olması için, kentsel tasarım ilkelerinin gözetilmesi; gerekli görüldüğü durumlarda bu alanın tasarımının yarışma yoluyla elde edilmesidir.

#### 4. Planlama ve Kıyının Sürdürülebilirliği

Türkiye, kıyıları ilgilendiren en önemli uluslararası sözleşmelerin başında gelen "Akdeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi"ni (Barselona Sözleşmesi, 1976) imzalayan ülkelerden biridir. Sözleşmenin kapsamı 1995 yılında kıyı alanlarını da kapsayacak biçimde genişletilmiş; bunu yanı sıra, sürdürülebilir kalkınma hedefi, halkın katılımı, çevresel etki değerlendirmesi gibi unsurlar da eklenmiştir. Barselona Sözleşmesi'nin bir alt çalışması olan "Akdeniz'de Ortak Öneme Sahip 100 Tarihi Kıyısız Sit" programıyla, kıyılardaki kentleşme ve kontrolsüz turizm baskısına karşı, bütüncül planlama çalışmalarıyla tarihi sitlerin korunması amaçlanmıştır (Naycı 2009). Bu kapsamda Akdeniz ülkelerinden seçilen 100 tarihi ve arkeolojik yerleşimden 17'si Türkiye'dedir.

Barselona Sözleşmesi başta olmak üzere, taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerde kıyı alanlarına ilişkin belirlenen ilkeler şöyledir:

- Kıyıların korunması gerekli doğal alanlar olarak görülmesi,
- Turizm faaliyetlerinin kıyıların doğal, kültürel ve tarihi özellikleri üzerindeki olumsuz etkilerinin giderilmesi,
- Kıyıların kullanımında kamu yararının ve halkın kıyılara erişiminin sağlanması,
- Eko-turizm gibi doğa dostu turizm yaklaşımlarının benimsenmesi,
- Yerel kültürlerin ve geleneksel değerlerin sürdürülebilirliğinin sağlanması;
- Yerel halkın turizm sektörünün getirilerinden yararlanması,
- Turizmin gelişmesine yönelik çalışmalarda bütüncül planlama ve yönetim yaklaşımlarının geliştirilmesi (Naycı 2009).

Bu bildiri kapsamında irdelenen kıyı mekanına ilişkin konular/sorunlar ve yukarıda verilen ilkeler Mekansal Planlama bakış açısıyla yorumlandığında, Sürdürülebilir Kıyı Planlaması'nın "olmazsa olmaz" özellikleri şu şekilde derlenebilir:

#### **Kıyı alanının tarif edilmesi:**

- Kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi olarak adlandırılan bölümlerin şehir plancısı, kıyı mühendisi, jeoloji mühendisi/jeolog, ekolog/biyolog, harita mühendisi, mimarlardan oluşan bir uzmanlar komitesi tarafından ortaklaşa belirlenmesi,
- Kıyının içinde bulunduğu bölgenin coğrafi, sosyal, iktisadi, kültürel, ekolojik özgünlükleri gözetilerek, sözü edilen sınırların genelgeçer büyüklükler olarak değil; her kıyıya özgü farklılaşan büyüklükler olarak belirlenmesi.

**Kıyıda yapılaşma:**

- Kıyı Kanunu'nda açıkça belirtildiği gibi kıyıların yalnızca kamu yararı amacıyla kullanılması,
- Kıyı Kanunu'nda belirtilen kullanım türlerinin ve yapılaşma koşullarının gözetilmesi; uygulamada bu koşullara uyumun denetiminin sağlanması,
- Kıyıların ekolojik ve arkeolojik değerlerinin her tür müdahaleden üstün tutulması,
- Kıyı planlamasının kentin genel planlamasından ayrı yapılmaması; bütüncül bir planlama yaklaşımının benimsenmesi,
- Kıyı kentlerinin özgün yapıları nedeniyle, bu kentlerin planlamasına yönelik bir mevzuat düzenlemesi yapılması; bu düzenlemenin temelini kıyıyı kentten koparmayan; kentle bütünleştiren bir planlama anlayışının oluşturması,
- Kıyının kentin silüetine kattığı değerlerin korunmasının bir planlama ilkesi olarak benimsenmesi.

**Kıyıda yetki:**

- Kıyıda yetki sahibi birden fazla kurum olduğu durumda, planlama çalışmasının ilgili tüm kurumları içermesi,
- Kentsel kıyılara ilişkin her türlü karar sürecine yerel yönetimlerin mutlaka dahil edilmesi.

Kıyıda bir biçimde söz sahibi olan tüm meslek gruplarına pek çok iş düşüyor; ben bu bildiriye planlama mesleği açısından bir değerlendirme yaparak temel ilkeleri ortaya koymaya çalıştım. Kuşkusuz ki bu temel ilkeler, uygulama sürecinde yere-özüğü diğer ilkelerle de birleştirilerek zenginleştirilmeli; bu anlayış “üç tarafı denizlerle çevrili” olan ülkemizin kıyılarına ve gelecek nesillere borcumuz olarak görülmelidir.

**Kaynaklar**

- Alpaslan, Ö. 2009. “Antalya kıyı bölgesi planlama sürecinin kıyı alanlarına etkileri: Side-Manavgat örneği”. *Planlama*. Sayı 46.
- Çakır, B. 2010. *Urban Coastal Settlements: Implementation of a Coastal Area Assessment Modelin Iskenderun Case*. ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, yayımlanmamış doktora tezi.
- DPT. 2003. İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi.
- Duru, B. 2003. *Kıyı Politikası, Kıyı Yönetiminde Bütünleşik Yaklaşımlar ve Ulusal Kıyı Politikası*. Ankara: Mülkiyeliler Vakfı Yayınları.
- Ergin A., Ersoy M. ve Günay B. 2010. Yargıya sunulan bilirkişi raporu.
- Harries-Jones, P. ve diğerleri. 1992. *Nature's Veto: UNCED Debate over the Earth*. Toronto: Science for Peace, University College, University of Toronto.
- Gedikli, B. 2008. “Doğa koruma, kentleşme, planlama: Yasal ve kurumsal yapı üzerine bir değerlendirme”. *Planlama*. Sayı 1-2.
- Günay B., Ersoy M. ve Keskinok Ç. 2011. Yargıya sunulan bilirkişi raporu.
- Karaçuha Yılmaz, E. 2007. *Samsun Kenti Kıyı Dolgu Alanının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi ve Öneriler*. Ankara Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, yayımlanmamış yüksek lisans tezi.
- Naycı, N. 2009. “Kıyı alanlarında kitle turizmi: Türkiye’de kalkınma planları bağlamında kıyıların dönüşümü ve tarihi-doğal çevreler”. *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. Sayı 22.
- Timmerman P. ve White R. 1997. “Megahydropolis: coastal cities in the context of global environmental change”. *Global Environmental Change*. Vol.7. Issue 3.
- Türel A., Altaban Ö. ve Günay B. 1998. Yargıya sunulan bilirkişi raporu.